



Organisation de l'aviation civile internationale

RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL



2009

« CONSIDÉRANT que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

EN CONSÉQUENCE, les Gouvernements soussignés étant convenus de certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique,

Ont conclu la présente Convention à ces fins. »

Préambule de la Convention
relative à l'aviation civile internationale
signée à Chicago le 7 décembre 1944

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



MESSAGE À L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Selon les instructions du Conseil, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport du Conseil pour 2009, établi en application de l'article 54, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Bien qu'il fasse partie de la documentation de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, qui se tiendra en 2010, ce rapport est communiqué dès maintenant aux États membres pour information. Il sera envoyé également au Conseil économique et social de l'ONU, conformément à l'article VI, paragraphe 2, alinéa a), de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI.

L'année 2009 a connu un niveau exceptionnel de coopération internationale de la part des parties prenantes habituelles et non habituelles de l'aviation dans des initiatives qui se traduiront assurément par d'importantes améliorations de la sécurité, de la sûreté, de la durabilité et de l'efficacité du système mondial de transport aérien. L'une de ces initiatives a été la tenue du tout premier Forum mondial de gestion du trafic aérien sur la coopération civilo-militaire, qui a permis aux représentants des deux parties en présence d'acquiescer une compréhension beaucoup plus élargie des responsabilités et des contraintes de l'autre. À l'issue du Forum, on s'est engagé expressément à collaborer plus étroitement, ce qui renforcera l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien dans le respect continu des exigences en matière d'exploitation, de défense nationale et de protection de l'environnement.

L'OACI a aussi entrepris d'élaborer une nouvelle stratégie complète visant à améliorer les niveaux de sécurité dans le monde et à s'attaquer aux situations potentiellement critiques telles que le manque à venir de personnes qualifiées dans le domaine de l'aviation, plus tard au cours de la présente décennie. Nous nous sommes concentrés en particulier sur une transition vers un nouveau paradigme de sécurité de l'aviation — partage de renseignements et transparence, sujets qui figurent à l'ordre du jour d'une Conférence de haut niveau sur la sécurité qui doit se tenir en mars 2010.

En matière de sûreté, l'Organisation s'est employée à élaborer une nouvelle Stratégie complète de sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et émergentes qui pèsent sur l'aviation civile. La tentative de sabotage d'un vol commercial à la fin de l'année a rappelé combien il était sage et urgent d'adopter une approche fondée sur une vigilance soutenue, des mesures proactives et le partage de renseignements. L'incident a mis en lumière la vulnérabilité continue du transport aérien face aux attaques terroristes, et la nécessité d'une vigilance constante pour ce qui est de resserrer le filet de sûreté à tous les points de contact. Une énergie considérable a été déployée pour appuyer les États afin de renforcer leur capacité de facilitation, y compris le passage à des documents de voyage lisibles à la machine et le respect de l'échéance d'avril 2010 pour la délivrance de passeports lisibles à la machine.

L'OACI a joué un rôle clé pour unir les communautés aéronautiques et politiques autour des objectifs concernant la sécurité et la sûreté, mais c'est peut-être sur la question primordiale de la protection de l'environnement et des changements climatiques qu'en 2009 l'OACI a été la plus productive de résultats tangibles.

Une coopération exemplaire entre tous les partenaires, sous les auspices de l'OACI, a produit, à temps pour la Conférence des Parties (COP 15) de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques qui s'est tenue à Copenhague, le premier et à ce jour le seul accord harmonisé à l'échelle mondiale pour s'attaquer aux changements climatiques depuis un secteur particulier. On a notamment établi l'objectif d'une amélioration annuelle de 2 % du rendement du carburant jusqu'à l'an 2050, une norme pour le CO₂ provenant des aéronefs, un cadre pour des mesures fondées sur le marché en aviation internationale et des mesures visant à faciliter l'accès des États en développement à des ressources financières, les transferts de technologie et le développement des capacités. De plus, un cadre mondial OACI pour le développement et l'introduction de carburants alternatifs pour l'aviation à l'échelle mondiale a été adopté en 2009, ce qui fait de l'aviation le premier secteur à utiliser des carburants alternatifs durables à l'échelle mondiale.

Le secteur aéronautique pourrait servir de modèle pour concilier développement économique et durabilité environnementale, en particulier à une époque où la communauté mondiale s'efforce d'atteindre un consensus sur la meilleure façon de progresser dans ce domaine.

Le transport aérien prospère à relever des défis, qu'il s'agisse de questions techniques, opérationnelles ou sociales. Le présent rapport annuel met en lumière le statut de chef de file de l'OACI, les mesures qu'elle a prises et les résultats qu'elle a obtenus dans la promotion d'une sécurité, d'une sûreté et d'une durabilité renforcées dans les ciels du monde.



Roberto Kobeh González
Président du Conseil

SIÈGE ET BUREAUX RÉGIONAUX

Siège

Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal (Québec)
Canada H3C 5H7

Bureaux régionaux

Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF)
15, boulevard de la République
Dakar
Sénégal

Bureau Afrique orientale et australe (ESAF)
P.O. Box 456294
00100 Nairobi
Kenya

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

Bureau Amérique du Sud (SAM)
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147
Centro Empresarial Torre 4
Piso 4, Lima 27
Peru

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

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

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

ÉTATS MEMBRES

Afghanistan
Afrique du Sud
Albanie
Algérie
Allemagne
Andorre
Angola
Antigua-et-Barbuda
Arabie saoudite
Argentine
Arménie
Australie
Autriche
Azerbaïdjan
Bahamas
Bahreïn
Bangladesh
Barbade
Biélarus
Belgique
Belize
Bénin
Bhoutan
Bolivie
Bosnie-Herzégovine
Botswana
Brésil
Brunéi Darussalam
Bulgarie
Burkina Faso
Burundi
Cambodge
Cameroun
Canada
Cap-Vert
Chili
Chine
Chypre
Colombie
Comores
Congo
Costa Rica
Côte d'Ivoire
Croatie
Cuba
Danemark
Djibouti
Égypte
El Salvador
Émirats arabes unis
Équateur
Érythrée
Espagne
Estonie
États-Unis
Éthiopie
Fédération de Russie
Fidji
Finlande
France
Gabon
Gambie
Géorgie
Ghana
Grèce

Grenade
Guatemala
Guinée
Guinée-Bissau
Guinée équatoriale
Guyana
Haïti
Honduras
Hongrie
Îles Cook
Îles Marshall
Îles Salomon
Inde
Indonésie
Iran (République islamique d')
Iraq
Irlande
Islande
Israël
Italie
Jamahiriya arabe libyenne
Jamaïque
Japon
Jordanie
Kazakhstan
Kenya
Kirghizistan
Kiribati
Koweït
Lesotho
Lettonie
L'ex-République yougoslave
de Macédoine
Liban
Libéria
Lituanie
Luxembourg
Madagascar
Malaisie
Malawi
Maldives
Mali
Malte
Maroc
Maurice
Mauritanie
Mexique
Micronésie (États fédérés de)
Monaco
Mongolie
Monténégro
Mozambique
Myanmar
Namibie
Nauru
Népal
Nicaragua
Niger
Nigéria
Norvège
Nouvelle-Zélande
Oman
Ouganda
Ouzbékistan
Pakistan

Palaos
Panama
Papouasie-Nouvelle-Guinée
Paraguay
Pays-Bas
Pérou
Philippines
Pologne
Portugal
Qatar
République arabe syrienne
République centrafricaine
République de Corée
République démocratique du Congo
République de Moldova
République dominicaine
République populaire
démocratique de Corée
République populaire
démocratique lao
République tchèque
République-Unie de Tanzanie
Roumanie
Royaume-Uni
Rwanda
Sainte-Lucie
Saint-Kitts-et-Nevis
Saint-Marin
Saint-Vincent-et-les Grenadines
Samoa
Sao Tomé-et-Principe
Sénégal
Serbie
Seychelles
Sierra Leone
Singapour
Slovaquie
Slovénie
Somalie
Soudan
Sri Lanka
Suède
Suisse
Suriname
Swaziland
Tadjikistan
Tchad
Thaïlande
Timor-Leste
Togo
Tonga
Trinité-et-Tobago
Tunisie
Turkménistan
Turquie
Ukraine
Uruguay
Vanuatu
Venezuela
Viet Nam
Yémen
Zambie
Zimbabwe

ÉTATS MEMBRES DU CONSEIL

Afrique du Sud
Allemagne
Arabie saoudite
Argentine
Australie
Brésil
Cameroun
Canada
Chine
Égypte
El Salvador
Émirats arabes unis
Équateur
Espagne
États-Unis
Fédération de Russie
France
Ghana

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

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

© OACI 2010

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Imprimé sur du papier contenant 100 % de fibres postconsommation.

NOTES

Les appendices au présent rapport sont disponibles en version électronique seulement, sur le site :

www.icao.int/RapportAnnuel

On trouvera également à cette adresse la version électronique du présent texte imprimé ainsi que des extraits des rapports annuels des années précédentes.

Sauf indication contraire, tous les montants indiqués sont en dollars des États-Unis (USD).

Les appellations employées dans cette publication et la présentation des éléments qui y figurent n'impliquent de la part de l'OACI aucune prise de position quant au statut juridique des pays, territoires, villes ou zones, ou de leurs autorités, ni quant au tracé de leurs frontières ou limites.

L'OACI, dont le siège est à Montréal, est une institution spécialisée des Nations Unies créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans le monde. Elle établit les normes et règles internationales relatives au transport aérien et elle est l'instrument de la coopération entre ses 190 États membres dans tous les domaines de l'aviation civile.

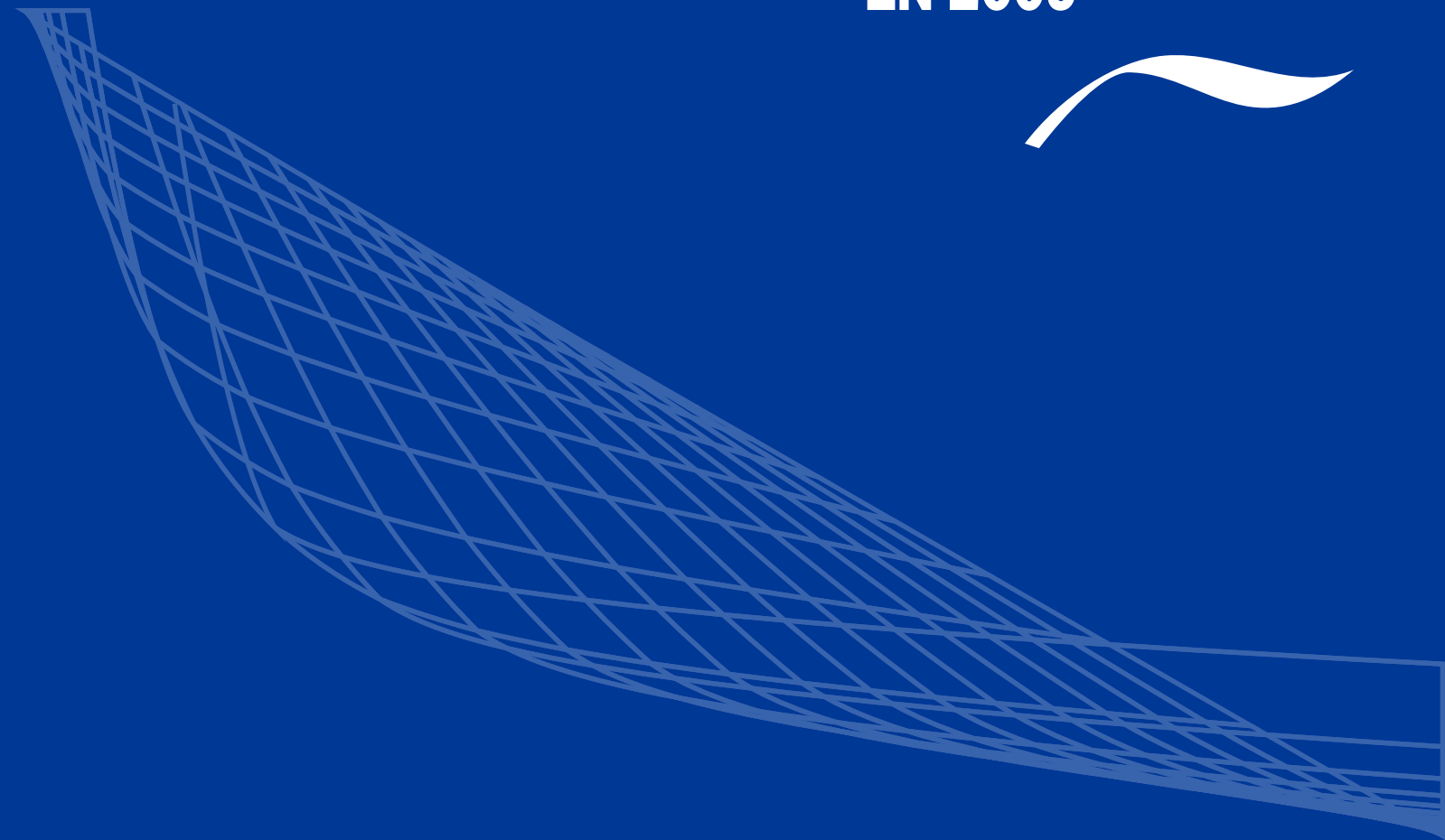


TABLE DES MATIÈRES

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

Le monde du transport aérien en 2009	3
Le Plan d'activités de l'OACI	17
Sécurité	21
Sûreté	33
Protection de l'environnement	45
Efficacité	55
Continuité	65
Principes de droit	69
Stratégies d'exécution de soutien	75
Programme de coopération technique	81
Finances	91
Appendices	www.icao.int/RapportAnnuel

**LE MONDE DU
TRANSPORT AÉRIEN
EN 2009**



LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2009

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

L'économie mondiale est entrée en récession en 2009, en raison de la persistance de la crise financière mondiale. D'après les estimations de Global Insight¹, il en est résulté une baisse estimative de 0,8 % du produit intérieur brut (PIB) mondial, calculée sur la base de la parité² du pouvoir d'achat et exprimée en termes réels (voir Figure 1).

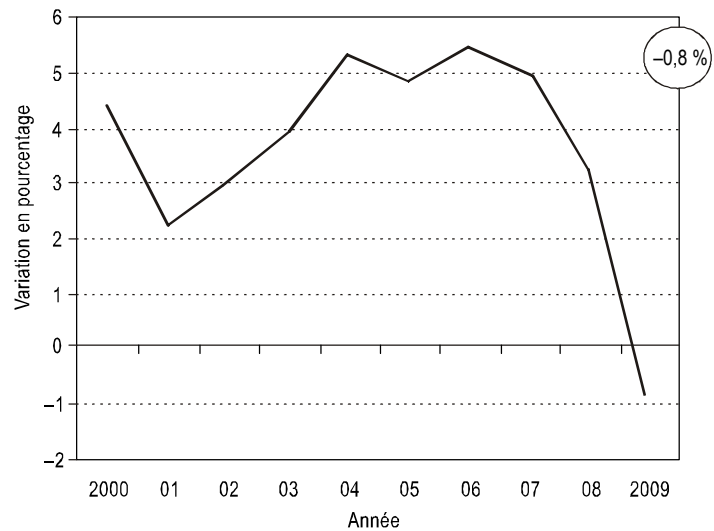


Figure 1. Évolution du PIB mondial en prix constants
Variations annuelles, 2000 – 2009

L'économie des pays industrialisés a ralenti fortement, leur PIB baissant à -3,2 %. La croissance des marchés émergents et des pays en développement a chuté à 2,0 %, mais elle est restée néanmoins supérieure à la moyenne mondiale, avec toutefois d'importantes différences régionales.

L'économie nord-américaine a été gravement touchée, enregistrant une baisse d'environ 2,5 % du PIB total États-Unis/Canada, vu que la crise financière s'est poursuivie, surtout durant les trois premiers trimestres de l'année, et que la

1. Global Insight est un fournisseur de données de réputation internationale.
2. Mesuré en termes de parité de pouvoir d'achat (PPA), théorie économique qui établit un lien entre les taux de change et le prix des biens et services dans toute paire de pays.

confiance des consommateurs est restée faible. Aux États-Unis, la contraction du PIB traduisait la faiblesse des investissements dans le secteur résidentiel et le fléchissement net de la consommation.

Bien que le quatrième trimestre ait enregistré de meilleurs résultats pour l'exportation ainsi que sur les marchés du travail, le PIB des États-Unis a néanmoins connu un déclin de 2,4 %. L'économie canadienne a été semblablement touchée (-2,6 %) en conséquence de la crise aux États-Unis et de la chute des prix de l'énergie et des produits de base.

La croissance du PIB de l'Afrique a ralenti à 2,7 %, en partie à cause d'une contribution plus faible des pays exportateurs de pétrole, les prix du pétrole étant revenus à leurs niveaux d'avant 2008.

Dans l'ensemble, l'économie de la Région Asie et Pacifique a augmenté, avec cependant un taux de croissance beaucoup plus faible que celui de l'année précédente, soit 3,4 %. Les pays en développement de cette région y ont notablement contribué, avec 5,6 % de croissance de leur PIB. Les PIB de la Chine et de l'Inde ont également connu une croissance plus faible que l'année précédente, avec des taux respectifs de 8,7 % et de 6,6 %, bien que leur activité économique ait continué d'être soutenue par la stimulation découlant de la croissance des investissements, de l'accélération de la consommation et du regain des exportations. Les économies nouvellement industrialisées de l'Asie ont décliné, leur PIB affichant une baisse de 1,0 %, tandis que le PIB du Japon a chuté de 5,2 %, à la suite du déclin des exportations et des réductions dans les dépenses nationales. De son côté, l'économie australienne a augmenté de 1,3 %.

Face à la récession mondiale, l'économie de la Région Europe a enregistré la plus forte baisse du PIB depuis dix ans, affichant un déclin moyen de 4,7 %. Malgré des signes d'expansion au quatrième trimestre, grâce aux mesures de stimulation fiscale et monétaire, ainsi qu'à l'assistance des secteurs bancaiers, le PIB cumulatif de la zone de l'euro s'est détérioré de 4,1 % en 2009. Les économies de l'Europe centrale et orientale ont fléchi de quelque 3,9 %, en raison essentiellement de leur dépendance par rapport à la demande et aux emprunts extérieurs pour appuyer la demande intérieure afin de stimuler la croissance. Le taux de croissance du PIB des économies de la Communauté des États indépendants (CEI) a connu une baisse encore plus brutale de 7,1 %, qui traduit la dépendance des économies prédominantes par rapport à l'exportation de produits de base et la faiblesse des systèmes bancaires.

Les pays de la Région Amérique latine et Caraïbes ont également souffert de la récession, subissant une baisse de 1,8 % du PIB découlant des conditions financières, du faible prix du pétrole et des effets indirects des tendances de récession aux États-Unis.

Le PIB de la Région Moyen-Orient a augmenté de 0,2 % seulement à cause de facteurs tels que les faibles prix du pétrole, les problèmes bancaires et la faiblesse des marchés de l'immobilier.

En 2009, le volume des échanges mondiaux de biens et services, exprimé en termes réels, a fléchi de 12 %, comparé à la hausse de 3 % enregistrée en 2008.

Selon les chiffres estimatifs publiés par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) pour 2009, les arrivées de touristes ont diminué de 4,2 %, se chiffrant à environ 880 millions. L'Afrique a été la seule région à enregistrer une hausse des arrivées de touristes (3,1 %). Toutes les autres régions ont subi des baisses, allant de 1,7 % (Asie et Pacifique) à 5,6 % (Europe). On estime que les recettes du tourisme international pour 2009 ont diminué d'environ 9,6 %, passant de 942 milliards USD³ à 852 milliards USD (voir Figure 2).

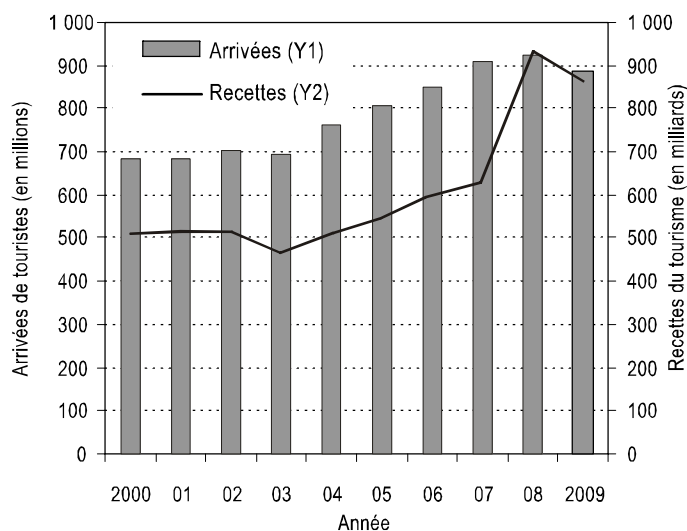


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international
2000 – 2009

Réglementation économique

La libéralisation de la réglementation du transport aérien international s'est poursuivie à différents niveaux. Les accords bilatéraux de services aériens « ciel ouvert » et les accords et arrangements régionaux libéralisés ont porté sur environ 32 % de paires de pays avec services aériens internationaux de passagers sans escale et sur près de 57 % des fréquences offertes.

Sur le plan bilatéral, 14 nouveaux accords « ciel ouvert » ont été conclus par 18 États, ce qui porte le total à 167 accords, intéressant 101 États. Ces accords prévoient l'accès total au marché, sans restrictions de désignations, de droits de route, de capacité, de fréquences, de partage de codes ni de tarifs.

3. Sauf indication contraire, les montants indiqués dans le présent document sont en dollars des États-Unis (USD).

Sur le plan multilatéral, l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a poursuivi le deuxième examen de l'Annexe relative aux transports aériens à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Les propositions d'extension de la couverture de l'Annexe sont encore à l'étude.

Au plan national, environ 16 États ont adopté des politiques de « ciel ouvert », ce qui libéralise en totalité ou en partie, sur une base unilatérale, l'accès des compagnies aériennes étrangères à leur territoire. Plusieurs États ont entamé l'examen de leur politique de transport aérien en tenant compte de la tendance mondiale à une libéralisation plus poussée.

De nombreux États ont continué à apporter diverses formes d'assistance, à divers degrés, à leurs transporteurs nationaux qui avaient des difficultés financières.

La multiplication des fusions et la constante expansion des alliances, concernant en particulier les trois regroupements mondiaux (Star Alliance, oneworld et SkyTeam), ont continué à retenir l'attention des autorités de réglementation et de surveillance de la concurrence.

- En janvier, la Commission australienne de la concurrence et de la consommation (ACCC) a officiellement rejeté un accord d'alliance proposé entre Air New Zealand et Air Canada ; en décembre, l'ACCC a approuvé un accord de coentreprise entre Virgin Blue et Delta Air Lines.
- En mai, la Commission européenne a approuvé la proposition d'acquisition de bmi British Midland par Lufthansa et a approuvé avec condition la proposition d'acquisition de Brussels Airlines par Lufthansa ;
- En juillet, le ministère des Transports (DOT) des États-Unis a accordé l'immunité antitrust à un accord d'alliance entre dix compagnies aériennes membres de Star Alliance, dont un accord de coentreprise entre Air Canada, Continental Airlines, Lufthansa et United Airlines ;
- En août, la Commission européenne a approuvé la proposition d'acquisition d'Austrian Airlines par Lufthansa, sous réserve de certaines mesures destinées à résoudre des questions de concurrence ;
- En septembre, la Commission européenne a émis un énoncé d'objections à l'encontre d'un accord d'alliance entre British Airways, American Airlines et Iberia.

L'évolution rapide de la distribution des produits des transporteurs a causé la remise en question de la nécessité et de l'efficacité des règles et règlements des systèmes informatisés de réservation (SIR). En mars, la Commission européenne a simplifié son règlement SIR dans le but de réduire le coût des réservations et donner plus de choix aux consommateurs et aux agents de voyage, tout en conservant les mécanismes de protection fondamentaux.

TRANSPORTEURS AÉRIENS

L'adoption de mesures de libéralisation par les États pour ouvrir le secteur du transport aérien a constitué un important moteur pour la transformation structurelle de l'industrie des compagnies aériennes. Le modèle d'affaires traditionnel des principales compagnies aériennes du réseau a été passé au peigne fin, en particulier dans le cas des compagnies aériennes assurant des services à l'échelle mondiale. Le phénomène des transporteurs à faibles coûts a continué de s'étendre non seulement pour les services intérieurs mais aussi pour les services régionaux et même internationaux.

Services aériens réguliers

Trafic total

Le trafic régulier total acheminé par les entreprises de transport aérien des 190 États membres de l'OACI a atteint environ 2 280 millions de passagers et 38 millions de tonnes de fret. Le total des tonnes-kilomètres passagers/fret/poste réalisées a diminué de quelque 4,3 % par rapport à 2008, avec environ 5,9 % de tonnes-kilomètres internationales (voir Appendice 1⁴, Tableaux 1 et 2). La Figure 3 montre l'évolution de la tendance de 2000 à 2009.

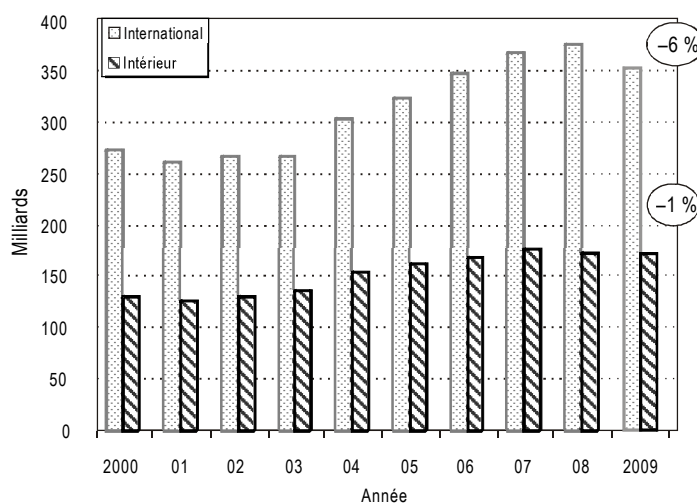


Figure 3. Trafic régulier
Tonnes-kilomètres réalisées, 2000 – 2009

La diminution du trafic passagers a généralement suivi celle de l'offre de capacité. C'est ainsi que le coefficient d'occupation moyen sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux) a été de 76 %, soit presque au

4. Les appendices au présent rapport sont disponibles uniquement sur le site www.icao.int/Rapportannuel.

même niveau qu'en 2008. Le coefficient de chargement en poids a diminué, passant de 63,0 % à 62,4 %, principalement en raison du faible transport de fret durant le ralentissement économique de 2009 (voir Appendice 1, Tableau 3).

S'agissant du volume de trafic total (passagers/fret/poste) réparti selon la région, les transporteurs aériens nord-américains en ont acheminé 30 %, ceux de la Région Asie et Pacifique 29 %, ceux de l'Europe 27 %, ceux du Moyen-Orient 7 %, ceux d'Amérique latine et Caraïbes 4 % et ceux d'Afrique 2 % (voir Appendice 1, Tableau 4).

Les chiffres par pays (Appendice 1, Tableaux 5 et 6) montrent qu'environ 41 % du volume total de trafic régulier passagers, fret et poste ont été réalisés par les transporteurs aériens des États-Unis, de la Chine (à l'exclusion du trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao) et de l'Allemagne, soit respectivement environ 28 %, 8 % et 5 %. Pour ce qui est des services internationaux, quelque 29 % du trafic total ont été acheminés par les transporteurs aériens des États-Unis, de l'Allemagne et du Royaume-Uni, soit respectivement environ 15 %, 7 % et 6 %.

Trafic international de passagers

Le taux de croissance du trafic international de passagers est tombé de 4,2 % en 2008 à environ -3,3 % en 2009. La répartition en pourcentages du trafic total acheminé et les taux de croissance des transporteurs s'établissent comme suit : Europe, 41 et -3,4 ; Asie et Pacifique, 25 et -6,5 ; Amérique du Nord, 17 et -5 ; Moyen-Orient, 10 et 9,7 ; Amérique latine et Caraïbes, 4 et -2,5 ; et Afrique, 3 et -3,0.

Trafic intérieur de passagers

Sur le front intérieur, le déclin de la croissance du trafic a été stoppé, celle-ci passant de -2 % en 2008 à 0,4 % en 2009. Le trafic des transporteurs aériens nord-américains, qui réalisent près de 55 % du trafic intérieur mondial, a baissé de 3,4 %. C'est là un déclin significatif sur une vaste échelle, qui a ralenti la croissance générale dans le monde. Le trafic des transporteurs aériens de la Région Asie et Pacifique, qui acheminent environ 30 % du trafic intérieur a augmenté de façon notable de 9,6 % contre quelque 3,9 % en 2008. Pour les transporteurs européens, qui réalisent 8 % du trafic intérieur mondial, le trafic a baissé de 7,4 %, alors que le taux de croissance des transporteurs d'Amérique latine/Caraïbes, qui réalisent environ 5 % du trafic mondial, a enregistré une augmentation de 5,2 %.

Trafic total de fret

L'incidence du ralentissement économique s'est fait le plus sentir dans la croissance du trafic de fret. Dans son ensemble, le trafic régulier de fret a baissé d'environ 10 % en 2009 contre 1,3 % l'année précédente. Le nombre de tonnes de fret transportées dans le monde sur les services réguliers est tombé à environ 37,8 millions de tonnes, contre 40,7 millions de tonnes en 2008, le rythme de diminution passant de -3 % à environ -7 %.

Récapitulation du déclin du trafic en 2009

Le déclin de la croissance du trafic passagers et fret est surtout dû à une réduction de la croissance économique dans toutes les régions du monde. La tendance pour le produit intérieur brut (PIB) a beaucoup changé passant d'une croissance de 2,9 % en 2008 à un déclin estimé à 0,8 % pour 2009, ce qui a eu une incidence sur le trafic dans toutes les régions. Le déclin du trafic de passagers pour 2009 aurait été supérieur à 2 % sans les améliorations significatives de la croissance du trafic observées dans la dernière partie de l'année. Ce fait a été le plus prononcé dans le cas de la croissance du trafic intérieur qui s'est beaucoup améliorée dans les économies émergentes de l'Asie et de l'Amérique latine au cours de la seconde partie de 2009. L'arrêt du déclin des taux de croissance du trafic intérieur dans le plus grand marché intérieur, à savoir l'Amérique du Nord, a aussi contribué à limiter à environ 2 % en 2009 le déclin du trafic passagers d'ensemble.

Perspectives du trafic pour 2010

Après un déclin d'environ 0,8 % en 2009, il est prévu que le PIB se rétablisse en 2010 pour atteindre 3,9 % ; en conséquence, l'OACI a prévu que le trafic mondial augmenterait d'environ 3,3 % au cours de cette même année.

Transport commercial non régulier

On estime que le nombre total de passagers-kilomètres du transport international non régulier de passagers a diminué en 2009 d'environ 11 % par rapport à 2008. La part du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers aériens a baissé d'environ 1 point de pourcentage, à 7 % approximativement (voir Figure 4 et Appendice 1, Tableau 7). Le trafic non régulier intérieur de

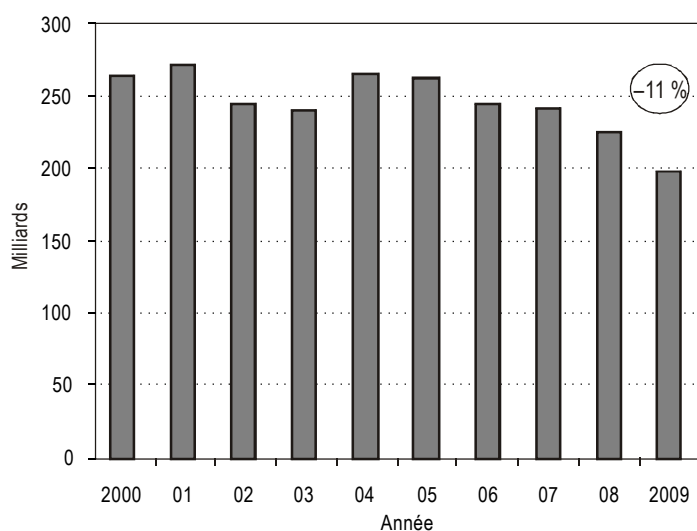
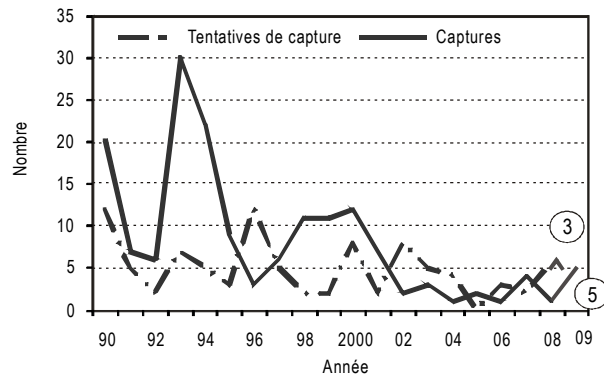
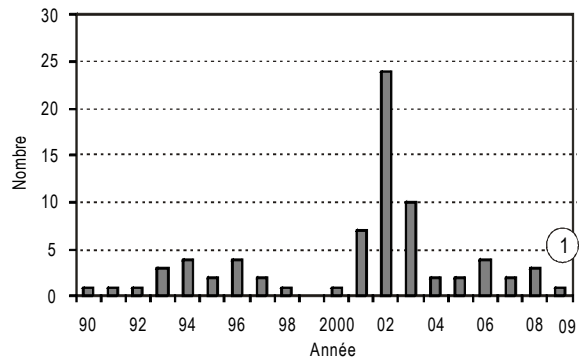


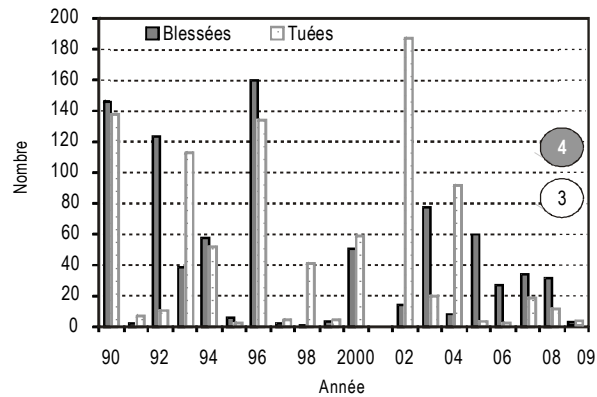
Figure 4. Trafic international non régulier
Passagers-kilomètres réalisés, 2000 – 2009



Captures illicites



Attaques d'installations



Nombre de personnes tuées ou blessées

En 2001 : 3 217 personnes blessées, 3 524 tuées

Figure 5. Statistiques de sûreté de l'aviation 1990 – 2009



passagers représente environ 6 % de l'ensemble du trafic non régulier de passagers et environ 1 % du trafic intérieur total de passagers dans le monde.

Exploitation aéroportuaire

Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 1 217 millions de passagers en 2009 (Appendice 1, Tableau 8). Au cours de la même période, ces aéroports (dont 12 se trouvent en Amérique du Nord, 5 en Europe, 7 en Asie et 1 au Moyen-Orient) ont aussi enregistré quelque 11,5 millions de mouvements de transport aérien.

Finances

Étant donné les variations dans les dates utilisées par les différentes entreprises de transport aérien du monde pour définir leurs exercices financiers, il n'était pas possible, au moment de la publication du présent rapport, d'estimer les résultats financiers de l'industrie mondiale du transport aérien pour 2009. Toutefois, les renseignements communiqués jusqu'ici (au moyen du Formulaire EF) et les estimations préliminaires semblent indiquer que les résultats d'exploitation pourraient être de l'ordre de -4,1 milliards USD.

Par comparaison avec 2008 (Appendice 1, Tableau 9), les recettes d'exploitation des entreprises de transport aérien régulier des États membres de l'OACI sont estimées à quelque 563,6 milliards USD et leurs dépenses d'exploitation, à 572,5 milliards USD, soit une perte d'exploitation de 1,6 % des recettes d'exploitation. Cela fait suite à un bénéfice d'exploitation de 3,9 % en 2007. Les recettes d'exploitation par tonne-kilomètre étaient de quelque 97,6 cents (89 cents en 2007), alors que les dépenses d'exploitation par tonne-kilomètre disponible étaient de quelque 62,6 cents (54,2 cents en 2007).

Parc aérien

De 2000 à 2009, le nombre d'aéronefs de transport commercial en service a augmenté d'environ 18 %, passant de 20 456 à 24 110 (à l'exclusion des aéronefs ayant une masse maximale au décollage inférieure à 9 000 kg). Dans ces totaux, le nombre des avions à turboréacteurs a augmenté d'environ 27 %, passant de 16 004 à 20 275 au cours de la même période (Appendice 1, Tableau 10).

En 2009, 635 avions à turboréacteurs ont été commandés (contre 1 750 en 2008) et 1 227 ont été livrés (contre 1 153 en 2008). Le nombre d'appareils restant à livrer à la fin de 2009 était de 7 548, contre 8 143 à la fin de 2008.

ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Au cours de l'année, on a recensé 23 actes d'intervention illicite : huit captures illicites ou tentatives de capture, une attaque d'installations, une attaque en vol,

deux tentatives de sabotage et 11 autres actes. Ces actes ont été inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (voir Figure 5 et Appendice 1, Tableau 11).

AÉROPORTS

Le ralentissement continu de la croissance du trafic a posé un défi à de nombreux exploitants d'aéronefs. En 2009, les recettes aéronautiques aussi bien que non aéronautiques ont baissé avec la diminution du nombre de vols et de passagers. Parallèlement, les coûts ont augmenté en raison du resserrement du crédit. Les aéroports ont adopté diverses mesures dans le monde, dont la réduction des coûts, l'annulation des dépenses en immobilisations, le gel des recrutements et les compressions de personnel. De nombreux aéroports n'ont pas augmenté leurs droits et redevances ou prévoient de faibles hausses, alors que d'autres ont même réduit temporairement leurs tarifs. Les agences de notation ont baissé le classement de plusieurs aéroports privés. La modernisation des infrastructures aéroportuaires n'en demeure pas moins une priorité. Le Conseil international des aéroports a indiqué pour 2009 des investissements estimés à 46 milliards USD pour l'implantation et la modernisation d'infrastructures aéroportuaires dans le monde.

En 2009, peu de changements de propriété et de privatisation d'aéroports ont été annoncés. Au Royaume-Uni, l'exploitant d'aéroports BAA a annoncé la vente de Gatwick pour 2,33 milliards USD. BAA a fait appel de la décision de la Commission de la concurrence du Royaume-Uni proposant la vente de trois de ses aéroports (Gatwick, Stansted et un aéroport à Edinburgh ou à Glasgow). Un important exploitant d'aéroports australien a mis en vente sa participation de 19,9 % dans l'actif de l'aéroport Haneda de Tokyo. Une entreprise d'investissement d'infrastructure établie en Nouvelle-Zélande a vendu sa part de 3,87 % de l'aéroport international d'Auckland. Aux États-Unis, un projet unique de privatisation de l'aéroport Chicago-Midway, d'une valeur de 2,5 milliards USD, a été abandonné, les investisseurs privés n'ayant pas réussi à rassembler les fonds nécessaires, en raison du resserrement du crédit.

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

- En février, le Conseil des ministres européen a approuvé formellement la nouvelle directive de l'UE sur les redevances d'aéroports. Cette directive, qui s'applique à tous les aéroports européens ayant un trafic annuel de plus de cinq millions de passagers, doit être mise en œuvre par tous les États membres d'ici mars 2011. Elle apporte un cadre juridique clair à l'établissement des redevances aéroportuaires et une nouvelle législation qui, une fois appliquée, facilitera le dialogue entre les aéroports et les usagers. Elle assurera la transparence, la non-discrimination et les consultations appropriées entre les usagers et les aéroports dans le cadre d'un mécanisme de réglementation indépendant dans chaque État membre.

- En mars, le Gouvernement du Royaume-Uni a publié un document de consultation sur des propositions de réforme du règlement économique des aéroports. Le premier changement important est que désormais, l'organisme de réglementation veillera essentiellement à la protection des passagers et non pas à celle des compagnies aériennes. Les passagers en tant que consommateurs seront représentés sur une base juridique officielle, et les fonctions et les compétences spécialisées du Conseil des utilisateurs du transport aérien seront transférées à un organisme de consommateurs couvrant divers modes de transport (aérien, ferroviaire, routier). Un nouveau régime de licences d'aéroports est proposé, afin d'aligner la réglementation aéroportuaire sur celle qui régit les autres installations publiques. Une nouvelle procédure d'appel est également proposée, afin d'améliorer le mécanisme existant qui confère actuellement à la Commission sur la concurrence un rôle d'examen intermédiaire sans droit d'appel.

SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE

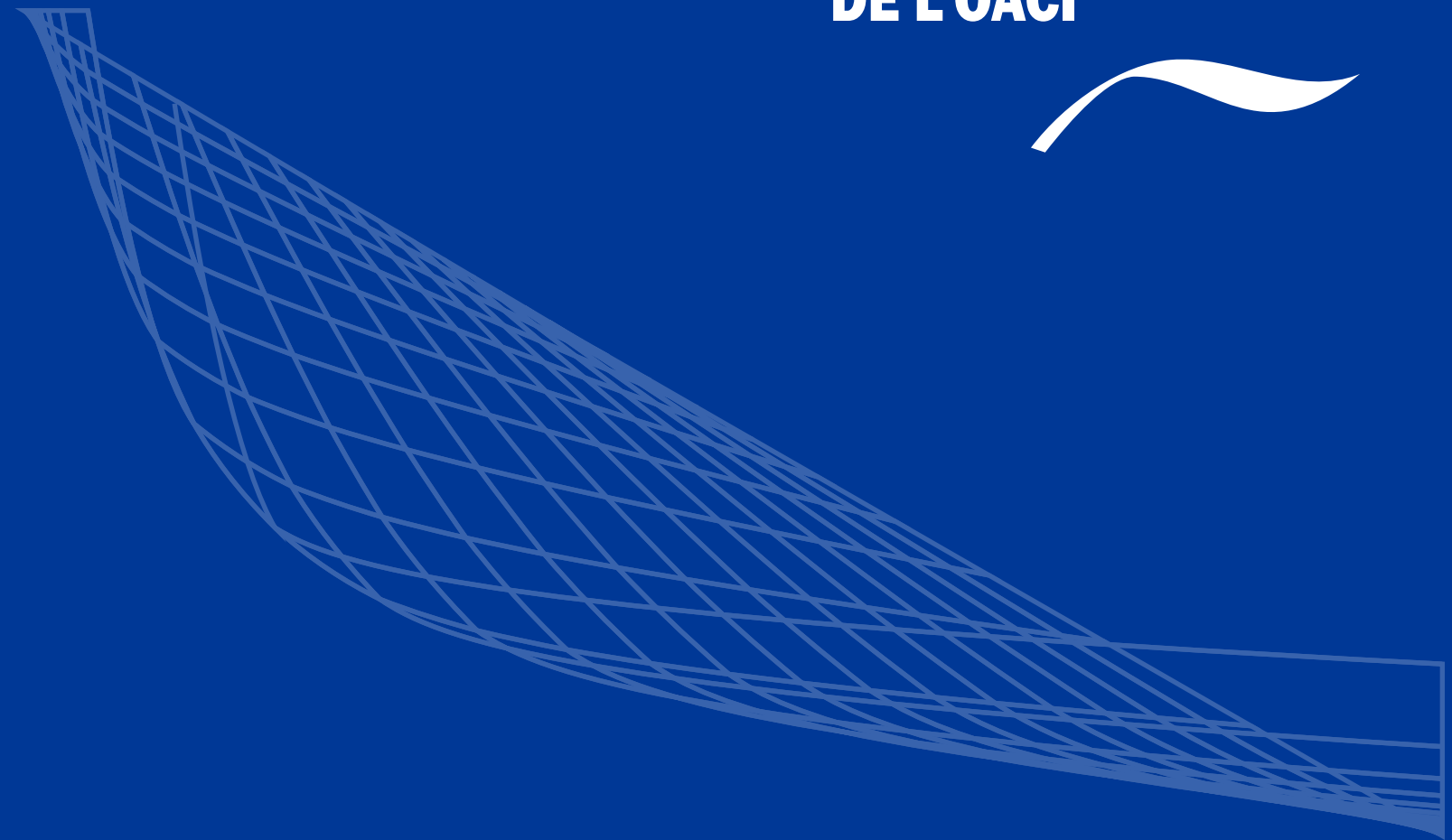
Comme dans le cas des aéroports, la situation financière des prestataires de services de navigation aérienne (ANSP) s'est également détériorée en 2009 à la suite de la baisse du trafic aérien. À l'échelle mondiale, les ANSP ont dû appliquer des mesures de restriction des dépenses et de remise d'investissements dans l'infrastructure pour les projets non essentiels. De nombreux ANSP n'ont pas relevé leurs redevances de services de navigation aérienne et certains les ont même baissées temporairement.

Les activités ci-après ont été annoncées :

- En mars, le Parlement européen a adopté le deuxième volet du programme Ciel unique européen (CUE II). Cette nouvelle législation a également reçu l'approbation politique du Conseil des transports. L'adoption du CUE II est le résultat des discussions détaillées entre la Commission européenne, le Parlement européen et le Conseil. Elle constitue un premier pas important dans l'amélioration du système de gestion du trafic aérien (ATM) en Europe, en établissant des objectifs obligatoires dans les domaines clés de la sécurité, de la capacité du réseau, de l'efficacité des vols, du rapport coût-efficacité et de la protection durable de l'environnement. La législation met également plus l'accent sur les blocs d'espace aérien fonctionnels (FAB) en vue d'une organisation plus rationnelle de l'espace aérien européen, transcendant les frontières nationales.
- En septembre, le Groupe d'étude de la mise en œuvre à moyen terme de la prochaine génération (NextGen) de la Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA) a soumis son rapport final à la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis. Plus de 300 experts de la communauté aéronautique représentant plus de 110 organisations ont

participé aux travaux du Groupe d'étude, approuvant par consensus les améliorations opérationnelles NextGen recommandées pour le contrôle du trafic aérien, e vue de leur mise en œuvre durant la période 2009-2018. Grâce au Plan national intégré du système de transport aérien de la prochaine génération, le contrôle du trafic aérien sera transformé, passant des systèmes radars au sol à un système satellitaire.

LE PLAN D'ACTIVITÉS DE L'OACI



LE PLAN D'ACTIVITÉS DE L'OACI

Cadre de gestion des performances

La deuxième année de mise en œuvre du plan d'activités de l'OACI pour le triennat 2008-2010 a vu l'instauration du concept de compte rendu de performance, qui vise à permettre au Groupe de gestion de haut niveau et au Conseil de l'OACI d'évaluer la situation des programmes de l'OACI.

Dans ce contexte, le tout premier compte rendu de performance sur le plan d'activités a été présenté au Conseil en mai 2009. Les indicateurs clés de performance inclus dans le plan d'activités ont tous été évalués sur la base de critères SMART (spécifiques, mesurables, réalisables, réalistes et limités dans le temps) et l'avancement des travaux a été mesuré pour l'année 2008.

L'OACI est en train de mettre au point un outil basé sur le web pour automatiser les comptes rendus de performance et tableaux de bord en temps réel. Le réseau de partage des connaissances de l'OACI (IKSN) a été mis au point à la Direction de la navigation aérienne comme application « soft » pilote pour suivre les activités relevant des objectifs stratégiques Sécurité et Efficacité et en rendre compte, en se focalisant sur les cinq résultats stratégiques s'y rapportant. Un système de tableau de bord simplifié basé sur Excel a été utilisé pour évaluer les indicateurs clés de performance pour les dix résultats stratégiques restants. Il est attendu de l'OACI qu'elle continue à progresser vers une entière mise en œuvre de l'IKSN pour tous les objectifs stratégiques en 2010.

Une note de 93 % a été attribuée à la performance globale de l'Organisation. La performance a été gérée par exception, ce qui signifie que seuls ont été signalés au Conseil les programmes sous-performants et les mesures correctives s'y rapportant.

Les enseignements tirés du compte rendu de performance seront utilisés dans la préparation du prochain triennat :

- approche simplifiée avec moins de strates, d'objectifs stratégiques et d'indicateurs clés de performance ;
- la propriété et le contrôle des fonds devraient appartenir aux Champions ;
- il y aurait un plan roulant pour que de nouveaux projets puissent être entrepris et d'autres abandonnés au cours de la mise en œuvre du plan d'activités et du budget.

SÉCURITÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE A

Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale en prenant les mesures suivantes :

Identifier et suivre les types existants de risques en matière de sécurité pour l'aviation civile et élaborer et mettre en œuvre une action mondiale efficace et pertinente face aux risques émergents.

Veiller à la mise en œuvre opportune des dispositions de l'OACI grâce à un contrôle continu de l'avancement vers leur respect par les États.

Réaliser des audits de supervision de la sécurité aéronautique pour identifier les carences et encourager les États à les pallier.

Élaborer des plans correcteurs mondiaux qui s'attaquent aux causes profondes des carences.

Aider les États à pallier les carences grâce à des plans correcteurs régionaux et à mettre sur pied des organismes de supervision de la sécurité au niveau régional ou sous-régional.

Encourager l'échange de renseignements entre les États pour promouvoir une confiance dans le niveau de sécurité aéronautique entre les États et accélérer l'amélioration de la supervision de la sécurité.

Faciliter la solution dans les meilleurs délais des questions critiques pour la sécurité détectées par les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).

Appuyer la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité communs à tous les domaines liés à la sécurité dans tous les États.

Aider les États à améliorer la sécurité grâce à des programmes de coopération technique et en portant leurs besoins critiques à la connaissance des donateurs et des organismes de financement.

SÉCURITÉ

En 2009, l'accent a porté sur une approche de la sécurité axée sur les résultats, et tout particulièrement sur la mesure des résultats. D'importants progrès ont été enregistrés en matière de collecte et d'analyse des données ainsi qu'en ce qui concerne l'établissement d'outils et de systèmes à l'intention des États. Les programmes et les activités en cours ont suivi cette stratégie proactive, afin de relever davantage les niveaux de sécurité dans le monde.

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

L'USOAP a pour objet de déterminer la capacité d'un État d'assurer une supervision efficace de son propre système d'aviation civile. Les audits permettent de détecter les carences dans les capacités de supervision, tandis que les plans d'action correctrice établis en fonction des résultats des audits facilitent une meilleure application des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et partant, une sécurité accrue. En 2004, l'USOAP a été élargi aux dispositions relatives à la sécurité de toutes les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui sont liées à la sécurité. Avec la législation et l'organisation nationales de l'aviation, l'approche systémique globale (CSA) de l'USOAP permet de dresser un tableau complet du système d'aviation civile d'un État.

En 2009, 32 États membres, ainsi que les Régions administratives spéciales (RAS) de Hong Kong et de Macao (Chine), ont fait l'objet d'audits fondés sur cette approche. Vers la fin de 2009, l'OACI avait effectué 145 audits CSA et les deux audits des RAS dans le cadre de son cycle d'audits de six ans qui se termine en 2010. La Figure 6 indique les niveaux mondiaux d'application effective des huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, résultant des audits CSA.

À sa 36^e session, tenue en septembre 2007, l'Assemblée a chargé le Conseil de l'OACI, entre autres choses, d'apporter les changements appropriés à l'USOAP et d'étudier les diverses possibilités de poursuivre ce programme. Un Groupe d'étude de la méthode de surveillance continue (MSC) a été établi pour étudier l'avenir de l'USOAP après 2010. Saisi des conclusions du groupe d'étude, le Conseil a demandé au Secrétaire général de commencer à établir la méthodologie et les outils requis pour mettre en œuvre une MSC, en élaborant notamment des directives détaillées pour les États. Il a également chargé le Secrétaire général de mener des missions coordonnées de validation ciblée durant la période de transition. D'autres mesures d'intervention relevant normalement de la MSC seront intégrées graduellement, et des projets pilotes seront mis en place dans certains États.

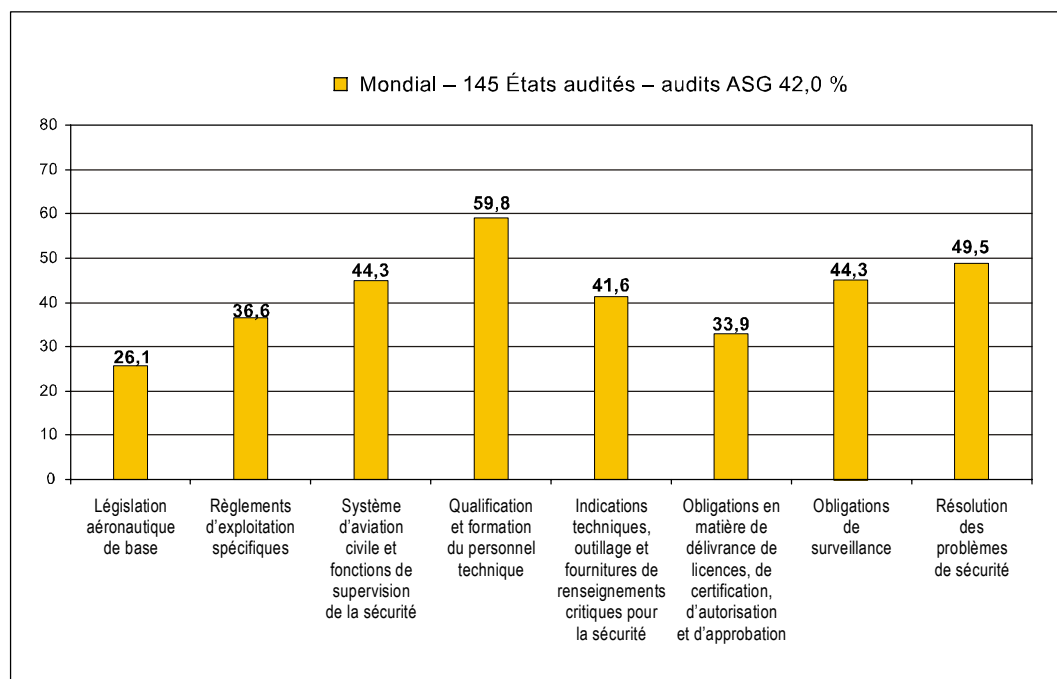


Figure 6. Degré de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité (%)

Une MSC comprendra l'établissement d'un système de surveillance de la capacité des États membres de superviser la sécurité de façon continue et suivant une approche cohérente et uniforme dans l'évaluation du niveau de sécurité des activités aéronautiques et des capacités de gestion de la sécurité. Une MSC exigera la mise sur pied d'une base de données centralisée et d'un système de compte rendu en ligne, afin de gérer efficacement les renseignements reçus de différentes sources également sur une base continue. Avec ces méthodes, l'USOAP pourra fournir des audits personnalisés et permettra de déterminer la nécessité d'autres types d'intervention, comme par exemple une assistance opérationnelle. Les États devront donner des rétroactions continues à la MSC pour permettre à l'OACI de déterminer le type de stratégie d'intervention requis dans chaque cas. Ces activités d'intervention incluront à la fois des audits ciblés et des audits complets des capacités nationales de supervision de la sécurité.

En 2009, l'OACI a continué à promouvoir la sensibilisation à la CSA dans le cadre de séminaires et d'ateliers régionaux. Deux de ces séminaires ont été organisés à Bucarest et à Djeddah.

Les États membres et les organisations régionales continuent à offrir un soutien fort apprécié à l'OACI, en lui détachant des experts, à long terme ou à court terme, pour participer aux activités de l'USOAP. C'est ainsi qu'en 2009, huit experts ont été détachés à long terme : trois par les États-Unis et un pour chacun des pays suivants : Autriche, Cuba, France, Malaisie et République de Corée.

Programme national de sécurité (PNS)

La formation au programme de sécurité de l'État a débuté en mars avec 34 sessions, dont 25 destinées aux États membres, cinq cours de formation régionaux, trois cours de formation PNS donnés au siège et le premier cours de formation d'instructeurs PNS, également au siège.

L'assistance au Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) s'est poursuivie dans le domaine de la formation en systèmes de gestion de la sécurité (SGS), aux PNS et au Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS).

Systèmes de gestion de la sécurité (SGS)

La deuxième édition du *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) a été publiée en français, en anglais, en chinois et en espagnol et le sera dans les autres langues officielles dès qu'il sera traduit. Les éléments indicatifs sur les SGS et les PNS, ainsi que le contenu des matériels de formation ont fait l'objet d'autres traitements et révisions.

L'accent a continué à porter sur les États et les parties prenantes, avec l'organisation de 19 stages de formation SGS dans le monde. Certains de ces stages ont été réalisés pour divers organismes aéronautiques, dont le Projet EUROMED Aviation et le Programme alimentaire mondial (PAM) des Nations Unies.

Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP)

De nombreuses activités ont été menées au titre des trois principaux objectifs du Programme ACIP.

Objectif n° 1 — Permettre aux États d'établir et de maintenir un système durable de supervision de la sécurité (Renforcement de l'infrastructure et des capacités).

Trois ateliers sur la feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR) et 40 analyses d'écarts ont été menés dans la Région AFI. En outre, un cadre pour la création de l'Organisation pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) et de l'Agence chargée des enquêtes sur les accidents (BAGAIA) des États membres du Groupe de l'accord de Banjul (BAG) a été établi et des accords ont été signés au siège de l'OACI par des ministres responsables de l'aviation, en vue de l'établissement des deux organismes régionaux d'ici janvier 2010.

En novembre, des consultations ont débuté auprès des États membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et de la Mauritanie dans le but d'établir des cadres d'implantation d'un organisme régional de supervision de la sécurité et d'une agence régionale d'enquêtes sur les accidents. Un accord a été conclu avec les États partenaires de la Communauté d'Afrique de l'Est (Burundi, Kenya, Ouganda, République-Unie de Tanzanie et Rwanda) en vue de l'apport d'une assistance similaire afin de renforcer l'efficacité de l'Agence de supervision

de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA). Au titre de cet accord, dont l'application débutera au début de 2010, un cadre sera établi pour la mise sur pied d'une agence régionale indépendante d'enquêtes sur les accidents.

Objectif n° 2 — Aider les États à éliminer les carences détectées dans des délais raisonnables

Des équipes de sécurité du bureau régional (ROST) ont été constituées dans les bureaux régionaux Afrique orientale et australe et Afrique occidentale et centrale pour assurer la mise en œuvre continue du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI), pour appuyer les États dans les activités visant à éliminer les carences détectées et pour assurer la surveillance et le suivi des projets de mise en œuvre. Par ailleurs, près de 450 participants ont assisté aux séminaires, ateliers et stages de formation donnés en anglais et en français dans la région, portant sur les domaines suivants : navigabilité, établissement et gestion d'un système de supervision de la sécurité de l'État, gestion et sécurité du trafic aérien, certification et sécurité d'aérodrome, ECCAIRS, médecine aéronautique et transport aérien de marchandises dangereuses.

Des mesures ont été prises pour mettre en application la Recommandation 5/8 — Stratégies de la sécurité dans la Région AFI de la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne (RAN) Afrique-océan Indien (AFI), et une conférence et une réunion d'instituts africains de formation aéronautique se sont tenues respectivement à Niamey et à Johannesburg. La réunion de Johannesburg a établi un Groupe de travail d'experts de la formation aéronautique (TEWG) qui met actuellement en œuvre les recommandations de la Réunion RAN AFI, notamment concernant l'établissement d'une base de données sur les besoins et les capacités de formation en Afrique.

Objectif n° 3 — Renforcer la culture de la sécurité chez les fournisseurs africains de services aéronautiques

Des sessions de formation ordinaires et de formation d'instructeurs ont été organisées pour les instructeurs PNS et SGS. Un cours a également été conçu sur les systèmes intégrés de gestion de la sécurité, incorporant des modules des cours PNS, SGS et supervision de la sécurité, notamment sur l'analyse des écarts et la méthodologie. Des ateliers génériques pour des programmes régionaux de sécurité, destinés à des groupes de trois à six États de la sous-région, ont aussi été établis.

Outils de sécurité de l'aviation

Base de données régionale Europe/Atlantique Nord (EUR/NAT) de l'OACI (ICARD)

Durant l'année, le projet ICARD a réalisé des progrès importants dans l'établissement d'une plateforme pour l'attribution appropriée d'identificateurs uniques à

l'OACI, tels que le nom-indicatif codé de cinq lettres (5LNC) et les indicatifs de route. ICARD est une initiative de la communauté de l'aviation civile internationale, dont l'OACI, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis sont les principaux acteurs.

Services SIG améliorés

Une série de systèmes d'information géographique (SIG) appuyant les activités de navigation aérienne a fait l'objet de nouvelles améliorations, telles que l'établissement d'un service de région d'information de vol (FIR) qui permet une visualisation de l'édition la plus récente des régions d'information de vol dans chacune des régions de l'OACI.

Système international de renseignements sur les aéronefs

L'établissement d'un Système international OACI de renseignements sur les aéronefs (IIAIS) a débuté. Ce système contiendra des renseignements pertinents sur tous les aéronefs de l'aviation civile internationale, tels que l'immatriculation, le mode de propriété et de contrôle, conformément aux dispositions de l'article 21 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300). Ce système sera disponible uniquement aux États membres qui l'utiliseront pour déterminer le mode de propriété et de contrôle d'un aéronef, aura également la capacité d'établir des identificateurs uniques aux aéronefs sur la base de deux champs de données combinés, indépendamment de leurs marques d'immatriculation actuelles, et donnera un tableau clair de l'historique d'un aéronef.

Système intégré de collecte et d'analyse de données sur la sécurité (ISDCAS)

Le projet ISDCAS, lancé en octobre, a pour objet de créer un outil d'analyse approfondie capable de tirer parti de multiples sources de données pour faire des analyses complexes de la sécurité, offrant ainsi à l'OACI le moyen d'identifier les questions émergentes dans le domaine de la sécurité, les facteurs contributifs correspondants et les mesures correctrices proactives.

Cours de formation à la gestion de données sur la sécurité du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS)

Six cours de formation OACI à la gestion de données sur la sécurité — Formation des utilisateurs ultimes ECCAIRS et Formation technique ECCAIRS — ont été dispensés aux États membres.

Enquêtes et prévention des accidents

L'Amendement n° 12-A de l'Annexe 13, devenu applicable le 19 novembre, inclut entre autres l'inclusion dans l'Annexe des incursions sur piste de classe A

comme incident grave. Cela facilitera l'application d'une approche globale à la collecte de données, ainsi que l'identification de facteurs contributifs.

Prochaine génération de professionnels de l'aviation

L'Initiative de l'Association du transport aérien international (IATA) sur la formation et les qualifications (ITQI) a continué de faire l'objet d'une étroite collaboration, en particulier pour l'élaboration d'éléments indicatifs à inclure dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868) concernant la formation et l'évaluation du personnel de maintenance fondées sur les compétences, la formation en fonction des constatations, et les qualifications de l'instructeur et de l'examineur. L'équipe spéciale sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation a été instituée en mai, afin d'appuyer et d'élargir les travaux entrepris au titre des ITQI. L'équipe, composée de participants provenant d'organismes de réglementation, de l'industrie, d'associations internationales, d'universités et de fournisseurs de services de formation, examinera trois domaines : planification des ressources humaines; méthodologies de formation et d'apprentissage ; mobilisation de la prochaine génération.

Marchandises dangereuses

À sa vingt-deuxième réunion, le Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses a élaboré, à l'intention des États, des éléments indicatifs sur les circonstances dans lesquelles les approbations et les exemptions devraient être accordées, tout en continuant à respecter l'importance d'éviter les retards dans le cas du transport de l'aide humanitaire et d'autres opérations de sauvetage d'urgence. De nouveaux éléments indicatifs ont été établis pour préciser quelles informations un État est censé fournir concernant l'autorité responsable de l'application de l'Annexe 18. L'absence de telles informations entraîne souvent de longs retards, surtout si l'approbation d'exemptions est demandée à d'autres États.

Le groupe d'experts a consacré beaucoup de temps à la question des piles au lithium. Il a identifié la nécessité d'améliorer les aspects d'application, de supervision et de vulgarisation, afin de réduire le nombre d'expéditions non conformes, ainsi que la nécessité d'améliorer la soumission de rapports d'incident. Il a été convenu à cette fin d'envoyer à tous les États une lettre soulignant les problèmes et expliquant les mesures qui pourraient être adoptées pour une meilleure sensibilisation.

Le rapport final de la réunion est disponible sur le site public de l'OACI (<http://www.icao.int/anb/FLS/DangerousGoods/dgp/DGP22/Report>).

Remplacement des halons

Depuis les 45 dernières années, les seuls agents d'extinction d'incendie utilisés dans l'aviation civile ont été essentiellement les hydrocarbures halogénés (halons). Or le halon est une substance qui appauvrit la couche d'ozone et

contribue au réchauffement du globe, et sa production est interdite par accord international. Bien que le halon ait été interdit, l'aviation bénéficie d'une exemption en raison de ses exigences uniques en matière d'exploitation et de sécurité-incendie. En application de la Résolution A36-12 de l'Assemblée — *Remplacement des halons*, les États ont été invités à conseiller à leurs constructeurs d'aéronefs, compagnies aériennes, fournisseurs de produits chimiques et fournisseurs de produits d'extinction d'incendie de passer plus rapidement à des produits de remplacement des halons dans les moteurs et les groupes auxiliaires de bord, les extincteurs portatifs et les toilettes, et de rechercher de nouveaux produits de remplacement des halons pour les moteurs/ groupes auxiliaires de bord et les soutes à fret. En préparation de la 37^e session de l'Assemblée en 2010, les États et les organisations internationales font actuellement l'objet de sondages afin d'actualiser les calendriers indiqués dans la Résolution A36-12.

Certification d'aérodrome

Trois séminaires/ateliers OACI ont été organisés dans les régions de l'OACI pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes* relatives à la certification des aérodromes, comme outil efficace pour assurer la sécurité aux aérodromes. Ces séminaires et ateliers ont eu lieu à Casablanca (Maroc) pour la Région Afrique-océan Indien (AFI), à Hong Kong (RAS) pour la Région Asie et Pacifique (ASIA/PAC) et à Castries (Sainte-Lucie) pour la Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM). La participation a été nombreuse dans les trois cas et la formation a été réussie.

Météorologie aéronautique

Un point de liaison basé à Londres (Royaume-Uni) pour la navigation aérienne internationale a été désigné pour recevoir des informations de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) sur les nuages radioactifs, aux fins de retransmission aux centres de contrôle régionaux (ACC) intéressés. Il s'agit d'une simplification importante du système actuel qui permettra de recevoir rapidement ces renseignements essentiels.

Des analyses régionales de cendres volcaniques ont été réalisées dans toutes les régions de l'OACI afin de préparer l'aviation civile internationale aux éruptions volcaniques qui pourraient, le cas échéant et avec des préavis très courts, bloquer d'immenses régions de l'espace aérien.

Publication d'éléments indicatifs

Supervision des exploitants

La cinquième édition du *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) a été publiée en anglais ; les

autres versions linguistiques seront publiées dès qu'elles seront disponibles. Le manuel contient des éléments indicatifs sur la supervision des exploitants nationaux, notamment sur la certification et la surveillance. Il contient également des éléments indicatifs sur la surveillance d'exploitants étrangers, notamment sur les mesures à prendre pour donner suite aux conclusions des inspections des aires de trafic. Des directives supplémentaires sont également incluses sur les contrats de location à long terme.

Simulateurs de vol

Le *Manuel des critères de qualification des simulateurs de vol*, Volume I — *Aéronefs* (Doc 9625) a été publié. Le Volume I du manuel offre aux États, aux constructeurs et aux exploitants d'aéronefs des éléments indicatifs couvrant les critères régissant les qualifications initiales et périodiques et l'évaluation des entraîneurs synthétiques de vol (FSTD). Sept exemples standard de FSTD sont définis, correspondant aux divers types de formation identifiés. Le manuel décrit le processus de détermination des critères pour un FSTD conçu en fonction de besoins de formation particuliers. Ce processus de détermination est établi sur la base d'une liste complète de tâches de formation, avec les exigences correspondantes sur les caractéristiques des FSTD.

Exigences de compétences linguistiques

Des éléments indicatifs ont été publiés dans deux circulaires pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions linguistiques. La circulaire *Critères d'épreuves linguistiques en vue d'une harmonisation à l'échelle mondiale* (Cir 318) contient des orientations sur les examens à donner aux candidats conformément aux exigences de compétences linguistiques de l'OACI, ainsi qu'aux critères recommandés pour l'établissement ou la sélection de programmes d'examens linguistiques en aviation. La circulaire *Lignes directrices sur les programmes de formation en anglais aéronautique* (Cir 323), produite en partenariat avec l'Instituto Centroamericano de Entrenamiento Aeronáutico (ICAEA), résulte de la demande des diverses autorités, des exploitants et des fournisseurs de services qui veulent des directives plus détaillées sur l'enseignement de l'anglais pour pouvoir répondre plus efficacement aux exigences de compétences linguistiques figurant dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*.

Projets et activités de coopération technique

Il y a eu 33 projets nationaux et neuf projets régionaux de coopération technique qui ont contribué à améliorer davantage la sécurité de l'aviation dans le monde.

De l'appui est venu aussi du recrutement de 72 experts internationaux qui ont apporté leur concours à des administrations nationales de l'aviation civile dans un large éventail de domaines, tels que les enquêtes et la prévention d'accidents, la certification de la navigabilité, la maintenance, l'ingénierie (avionique) et l'inspection, l'exploitation aérienne, les licences du personnel, les systèmes de gestion de la sécurité, la sécurité et la certification d'aérodromes, le sauvetage et la

lutte contre l'incendie, le balisage de terrains d'aviation, l'exploitation technique des aéronefs, l'exploitation des compagnies aériennes et l'entretien, la médecine aéronautique, l'administration de l'aviation civile et l'établissement de plan-cadre pour l'aviation civile, et le perfectionnement des ressources humaines.

Dans le cadre du programme de bourses de l'OACI, 106 ressortissants nationaux ont reçu une formation, principalement dans les domaines suivants : enquêtes et prévention des accidents, navigabilité des aéronefs, certification et surveillance, exploitation aérienne, ainsi que formation sur simulateur de vol et formation d'inspecteurs (licences du personnel, exploitation aérienne et navigabilité), sauvetage et lutte contre l'incendie et systèmes de gestion de la sécurité.

En outre, 1 791 personnes ont reçu dans leur pays une formation donnée par des experts de l'OACI dans un ou plusieurs des domaines susmentionnés, dans le cadre de séminaires et d'ateliers organisés sous les auspices de projets régionaux de coopération technique.

Une formation assurant l'utilisation appropriée des nouveaux matériels est un autre moyen de perfectionner les ressources humaines. L'OACI a participé dans des contrats d'acquisition de matériel important, notamment des systèmes de balisage lumineux et d'équipement auxiliaire, des véhicules de sauvetage et de lutte contre l'incendie et d'autre matériel. Le processus d'acquisition de ces équipements a inclus la formation de 33 ressortissants nationaux dans divers pays.

La Direction de la coopération technique met en œuvre actuellement dix projets COSCAP avec la participation de 106 États des Régions Asie et Pacifique, Europe, Moyen-Orient, Afrique et Amériques. L'objectif de ces projets COSCAP est de renforcer les capacités de supervision de la sécurité des États participants, de faciliter une approche coordonnée pour le partage de l'expertise technique et de dispenser une formation aux inspecteurs nationaux, tout cela en établissant une structure sous-régionale de supervision de la sécurité destinée à réduire les coûts des différents États.

SÛRETÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE B

Améliorer la sûreté de l'aviation civile mondiale en prenant les mesures suivantes :

Définir et étudier les types existants de menace contre la sûreté de l'aviation civile et élaborer et mettre en œuvre une action mondiale efficace et pertinente face aux menaces émergentes.

Veiller à la mise en œuvre opportune des dispositions de l'OACI grâce à un contrôle continu de l'avancement vers leur respect par les États.

Réaliser des audits de sûreté de l'aviation pour identifier les carences et encourager les États à les pallier.

Définir, adopter et promouvoir des mesures nouvelles ou modifiées pour améliorer la sûreté des voyageurs aériens dans le monde, tout en encourageant l'introduction de procédures efficaces pour le passage des frontières.

Mettre au point et tenir à jour des mallettes pédagogiques et des moyens d'enseignement électronique sur la sûreté de l'aviation.

Encourager l'échange de renseignements entre États pour promouvoir une confiance mutuelle dans le niveau de sûreté de l'aviation des États.

Aider les États à former toutes les catégories de personnel intervenant dans la mise en œuvre des mesures et stratégies de sûreté de l'aviation et, lorsqu'il y a lieu, à agréer ce personnel.

Aider les États à pallier les carences liées à la sûreté grâce aux mécanismes de sûreté aéronautique et aux programmes de coopération technique.

SÛRETÉ

La riposte aux menaces nouvelles et émergentes contre la sûreté de l'aviation

Au cours de sa 20^e réunion, en mars-avril, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) a mis sur pied plusieurs nouveaux groupes de travail pour l'étude de problèmes d'une importance particulière pour l'amélioration de la sûreté de l'aviation dans le monde.

Reconnaissant la nécessité d'actualiser la stratégie de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, le groupe d'experts a formé le Groupe de travail sur l'élaboration de la stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS). L'ICASS (appellation provisoire de la stratégie) est jugée nécessaire pour axer des ressources limitées sur les aspects critiques de la sûreté de l'aviation qui justifient un plus haut niveau d'attention et d'urgence. Réuni à Singapour en octobre, le groupe de travail a élaboré et proposé des priorités ou des secteurs à cerner dans le domaine de la sûreté de l'aviation, qui pourraient, avec des plans d'action pour atteindre des objectifs connexes, constituer la base de la stratégie pour les deux prochains triennats.

À la fin de l'année, la stratégie proposée mettait l'accent sur l'examen de menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, ainsi que sur la promotion de différentes initiatives destinées à rehausser la sûreté dans le monde, y compris des échanges améliorés d'informations entre États membres et l'élaboration d'une culture de sûreté appropriée chez toutes les parties prenantes.

Étant donné que la technologie joue un rôle clé dans l'efficacité et l'efficience globales des systèmes de sûreté de l'aviation, le groupe d'experts a aussi créé un Groupe de travail sur la technologie, appelé à donner des avis sur des équipements de sûreté et des questions connexes. Entre autres choses, le groupe de travail doit revoir la nécessité de spécifications techniques des équipements de sûreté, en tenant compte des incidences sur l'exploitation, la santé et la sécurité ainsi que de prix abordables.

Autres questions soulevées à la 20^e réunion : le problème des menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile, l'élaboration de textes d'orientation et de programmes de formation pour les États, ainsi que l'amendement de l'Annexe 17 (*Sûreté*). La sûreté du fret aérien a aussi été débattue, en particulier l'adoption de l'approche de chaîne d'approvisionnement dans la sûreté du fret, et la mise en œuvre du concept de « contrôle unique de sûreté » comme une des façons d'éviter les doubles emplois et de rehausser l'efficacité des processus de sûreté de l'aviation.

Pour ce qui est de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement, un Groupe d'étude du Secrétariat composé de membres du Groupe d'experts AVSEC et du

Groupe d'experts de la facilitation a été constitué pour examiner la possibilité d'élaborer des normes de sûreté selon lesquelles les transporteurs de fret aérien, les agents, les aéroports et les manutentionnaires au sol pourraient être certifiés en tant qu'entités homologuées ou agents habilités.

Enfin, le Groupe d'experts AVSEC a recommandé de reconstituer le Groupe d'étude du Secrétariat sur le transport et l'inspection/filtrage des liquides, gels et aérosols, en lui demandant d'élaborer de nouvelles recommandations sur l'inspection/filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG). Le groupe d'experts ayant conclu qu'une approche mondiale était nécessaire pour élaborer des solutions technologiques multiples dans l'inspection/filtrage des LAG aux aéroports, un atelier a eu lieu à Bruxelles en novembre pour échanger des informations sur de possibles nouvelles procédures et technologies de détection qui sont à l'étude. Cet atelier a examiné les conséquences probables de différentes technologies d'inspection/filtrage sur les opérations aéroportuaires et la facilitation, conscient de la nécessité d'éliminer en fin de compte les restrictions volumétriques d'une façon coordonnée. L'atelier a présenté ses conclusions au Groupe d'étude sur le transport et l'inspection/filtrage des LAG.

Amendement n° 21 de l'Annexe 9 — Facilitation

En mars, le Conseil a adopté l'Amendement n° 21 de l'Annexe 9, incluant des changements recommandés par la cinquième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/5). Un nouveau texte du Chapitre 6 (Aéroports internationaux — aménagements et services intéressant le trafic) a été ajouté ; il traite notamment du rôle des aéroports privatisés dans le respect des conditions des organismes d'inspection frontalière, des mesures destinées à prévenir la propagation de maladies par les voyages aériens et de questions relatives aux systèmes modernes d'inspection. Au Chapitre 4 (Entrée et sortie des marchandises et autres articles), de nouvelles SARP visent à réaliser l'uniformité sur le plan international et à atténuer les retards à l'entrée ou à la sortie et les refus de transport de matières radioactives par la voie aérienne, en particulier les matières utilisées dans des applications médicales.

Au Chapitre 3 (Entrée et sortie des personnes et de leurs bagages), les SARP relatives aux systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ont été améliorées afin d'aménager les régimes existants et émergents d'échange de données sur les passagers pour les faire correspondre aux meilleures pratiques mondiales. Aujourd'hui, de nombreux États membres ont mis en œuvre ou sont en train de mettre en œuvre des programmes RPCV. Dans plusieurs cas, toutefois, les programmes RPCV en cours d'application ne prennent pas en compte les meilleures pratiques internationales agréées par l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'OACI et l'Association du transport aérien international (IATA). Les modifications de l'Annexe 9 sont conçues pour atténuer les difficultés que les compagnies aériennes connaissent actuellement à l'égard de régimes RPCV non uniformes.

De plus, un Groupe de travail du Groupe d'experts FAL sur les renseignements préalables concernant les voyageurs et les dossiers passagers (RPCV/PNR) a été

constitué pour examiner l'extension des systèmes RPCV à l'aviation générale et l'introduction récente de systèmes dits « RPCV interactifs » (« i-RPCV ») par certains États. Le groupe de travail révisera aussi, dans la mesure appropriée, les *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)*, publiées dans la Circulaire 309, à la lumière des faits nouveaux dans le monde à cet égard.

Un autre groupe de travail a été constitué pour examiner et réviser les lignes directrices de l'OACI relatives aux personnes handicapées, publiées dans la Circulaire 274 de l'OACI, en fonction de l'évolution de la situation dans de nombreux États. Il est prévu que ce groupe concentrera les lignes directrices et les harmonisera, comme il convient, avec tous textes d'orientation sur la question élaborés par d'autres organisations internationales compétentes.

Audits de sûreté de l'aviation

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a été lancé en juin 2002 pour l'exécution d'audits universels, obligatoires et réguliers des systèmes de sûreté de l'aviation dans tous les États membres de l'OACI. Les audits identifient les carences du système de sûreté de l'aviation dans chaque État et proposent des recommandations pour y remédier.

Le cycle initial d'audits de l'USAP a été achevé en décembre 2007 et un programme de visites de suivi s'est terminé en 2009. Les visites de suivi avaient été introduites en 2005 afin de permettre d'évaluer les améliorations réalisées dans les États pour mettre en œuvre les recommandations d'audits de l'OACI selon les plans de mesures correctives des États. Au total, 172 visites de suivi ont été menées à bien, dont 30 en 2009. Elles ont confirmé que dans l'ensemble les États ont progressé dans la mise en œuvre de leurs plans de mesures correctives.

Un deuxième cycle d'audits commencé en janvier 2008 était axé sur la mise en œuvre efficace des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation. Les audits élargis recouvrent les dispositions de l'Annexe 9 (*Facilitation*) qui sont en rapport avec la sûreté, notamment la vérification des processus liés aux contrôles de la création et de l'émission de documents de voyage. En 2009, l'OACI a achevé des audits du deuxième cycle dans 33 États. La Figure 7 montre les résultats, au niveau mondial, des 55 audits du deuxième cycle effectués jusqu'en décembre 2009, dans la mesure où ils concernent la mise en œuvre des éléments cruciaux.

De plus, le système d'inspections de la Commission européenne (CE) en matière de sûreté de l'aviation a été évalué dans le cadre de l'USAP en février par une équipe de l'OACI, conformément au Protocole de coopération signé entre l'OACI et la CE en septembre 2008 et au Protocole d'entente entre l'OACI et la CE agréé en février 2009. Des auditeurs de l'OACI ont participé en qualité d'observateurs à des inspections de la CE dans des aéroports de l'Union européenne.

Un séminaire de l'USAP, destiné à familiariser des agents des États avec les outils et la méthodologie utilisés dans la préparation et la réalisation des audits du deuxième cycle et l'établissement de leurs rapports, a eu lieu à San José

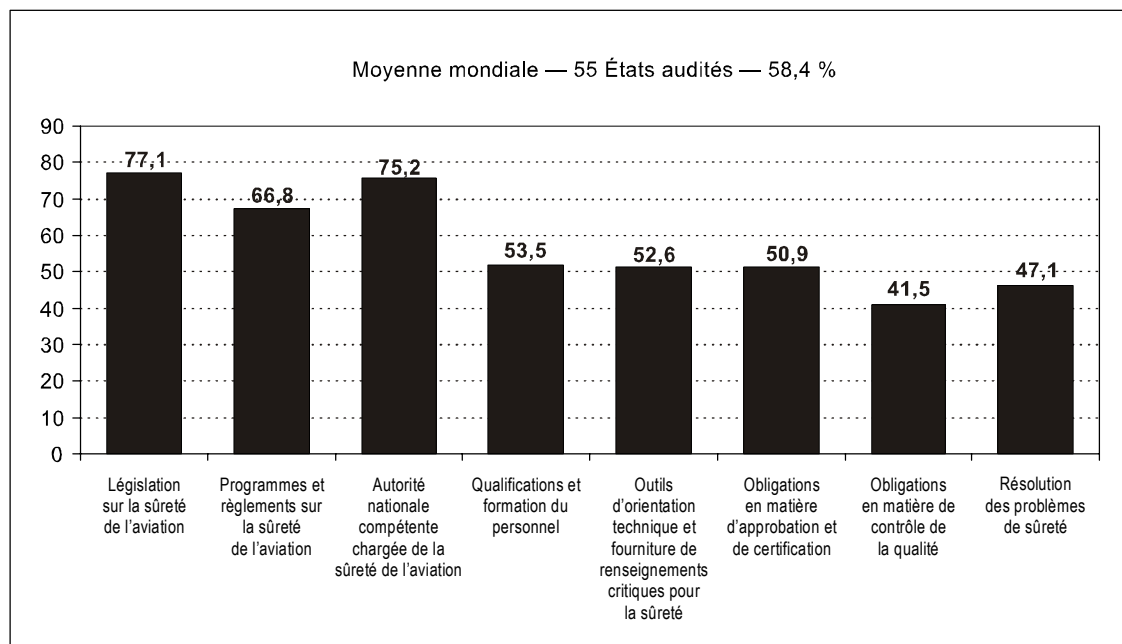


Figure 7. Degré de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité (%)

(Costa Rica) en 2009, et un cours de formation d'auditeurs de l'USAP a eu lieu à Casablanca.

Des États membres et des organisations régionales continuent à donner à l'OACI un soutien précieux par le détachement à long ou court terme d'experts appelés à participer à des activités de l'USAP. En 2009, trois experts ont été détachés par les États-Unis, la France et la Suisse, pour une longue durée, à la Section des audits de sûreté de l'aviation.

Programme relatif aux documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)

Le Groupe consultatif technique sur les documents de voyages lisibles à la machine (TAG/MRTD) s'est réuni au siège de l'OACI en décembre 2009. Le groupe a confirmé un ordre du jour élargi et a approuvé de nouvelles questions à examiner, notamment documents sources et registres d'état civil, vérifications de sûreté assistées par machine et documents de voyage temporaires. Les échanges de données inter-organismes et transfrontaliers, y compris l'élaboration d'autorisations électroniques d'immigration, ont été reconnus comme points importants à l'ordre du jour du groupe. La réunion a aussi approuvé des travaux relatifs à la structure logique des données, au contrôle d'accès supplémentaire, à la translittération des lettres arabes, au RCP et aux documents de voyage en présentation TD-1. Le groupe s'est félicité des efforts intensifiés et élargis de développement des capacités, y compris des plans stratégiques et des outils de

collecte et d'évaluation des informations. De plus, le Secrétaire général de l'OACI a annoncé à la réunion du groupe que le Doc 9303 (*Documents de voyage lisibles à la machine*) pourra être téléchargé gratuitement à partir du site web de MRTD, afin de stimuler l'application universelle des spécifications de DVLM.

Au cours de 2009, le Groupe TAG/MRTD a aidé le Secrétariat dans l'avancement de la sûreté des documents de voyage en fournissant des textes d'orientation très nécessaires, en particulier les lignes directrices sur les DVLM électroniques et la facilitation de l'acheminement des passagers, le guide d'évaluation des normes de sûreté pour le traitement et l'émission de documents de voyage ainsi que des indications destinées aux autorités de contrôle frontalier sur le traitement des passeports électroniques qui ne peuvent pas être lus. Le groupe consultatif a aussi préparé de nouvelles spécifications pour le répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI.

Le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) du TAG/MRTD a continué d'élaborer et d'actualiser les normes et spécifications de DVLM. Entre autres choses, le Groupe NTWG a travaillé sur des méthodologies d'essai pour les DVLM et les DVLM électroniques et il a entrepris une étude sur la définition d'une norme mondiale relative à la prochaine génération de DVLM.

Le Secrétariat, en conjonction avec le nouveau Groupe de travail du TAG/MRTD sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG), a prêté assistance à de nombreux États et à des organisations internationales sur des questions liées aux DVLM. L'essentiel des activités d'augmentation des capacités a continué de porter sur des projets d'assistance à des États qui ne sont pas en mesure de respecter la date du 1^{er} avril 2010 pour l'introduction de DVLM conformes aux conditions OACI. Il s'agissait surtout des vulnérabilités en matière de sûreté qui sont liées aux documents sources (certificats de naissance, cartes nationales d'identité, etc.) nécessaires à l'appui de demandes de documents de voyage, et de l'introduction de systèmes automatisés de traitement des migrants, dotés de lecteurs de passeports.

Au nombre des activités particulières de 2009, il y avait des projets envisagés pour la République de Kiribati et la région Pacifique, une formation professionnelle pour des États africains et l'introduction de DVLM électroniques en Namibie. Il a aussi été prêté assistance au Haut Commissaire des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) au sujet de l'élaboration d'un document de voyage relevant de la Convention sur les réfugiés, ainsi qu'au service des laissez-passer de l'ONU au sujet de l'émission d'un DVLM électronique conforme aux conditions OACI. Plus généralement, le Secrétariat a défini une stratégie pour élaborer et appliquer une initiative de formation en DVLM pour les agents de contrôles frontaliers et d'émission de passeports.

Le progrès dans l'assistance aux États n'a été possible que grâce à des efforts intensifiés en conjonction avec d'autres organismes, notamment des organes de l'ONU tels que la Direction du comité contre le terrorisme (UNCTED). D'autres partenaires ont été notamment l'Organisation internationale de normalisation (ISO), Interpol, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du

transport aérien international (IATA) et plus récemment le Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE) relevant de l'Organisation des États américains (OEA), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et l'Organisation internationale pour les migrations (OIM).

De plus, plusieurs ateliers et sessions de formation ont été organisés par l'OACI en coordination et en conjonction avec des partenaires internationaux. Il y a eu notamment un séminaire régional sur les DVLM, la biométrie et les normes de sûreté à Abuja (Nigéria) en avril. Ce séminaire était le premier du genre dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) et il a attiré plus de 300 participants de 25 États. Accueilli par le Nigéria et co-parrainé par l'UNCTED, le séminaire a permis d'aider des États dans la mise en œuvre, au plus tard en 2010, de DVLM conformes aux normes OACI, tout en produisant des recettes pour l'OACI grâce à la location de stands d'exposition. L'OIM et l'OSCE étaient au nombre des partenaires internationaux participants.

Le Symposium DVLM tenu en septembre a renforcé le rôle du programme comme outil essentiel dans la lutte contre les mouvements transfrontaliers de terroristes et contre les délits transfrontaliers. Il a aussi été l'occasion de lancer l'initiative OACI Vision DVLM 2020, processus consultatif conçu pour identifier et analyser les besoins des États membres en relation avec les documents de voyage et les contrôles frontaliers dans l'avenir. Cet événement annuel est devenu une activité primordiale dans le domaine des documents de voyage à l'échelle mondiale, ainsi qu'une importante source de recettes accessoires pour l'OACI. Le symposium de cette année a accueilli 517 participants de 73 États membres et dix organisations internationales et il a inclus des interventions du Secrétaire général d'Interpol, du Directeur de l'UNCTED et d'autres représentants de haut niveau d'États et de diverses organisations internationales et régionales.

Pour améliorer l'accès à l'information, le site web MRTD a été actualisé pour donner aux États membres et aux utilisateurs, y compris les groupes de travail de TAG/MRTD, de nombreux éléments de référence et des outils puissants. Le Secrétariat a aussi élaboré un répertoire en ligne de fournisseurs de services et de produits (<http://mrt.d.icao.int>), ici encore une initiative génératrice de recettes.

Depuis son instauration en mars 2007, le répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI a vu son nombre de participants passer à 16 États membres, et d'autres participations sont attendues. Le Conseil d'administration du RCP a atteint son nombre maximum de 15 membres : Allemagne, Australie, Canada, Chine, États-Unis, France, Inde, Japon, Kazakhstan, Nigéria, Nouvelle-Zélande, République de Corée, Royaume-Uni, Singapour et Suisse.

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

Conformément à la Résolution A36-20 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation*



civile internationale contre les actes d'intervention illicite, le mandat opérationnel des activités ISD dans le domaine de la sûreté de l'aviation peut s'apprécier dans la perspective de ses deux éléments essentiels : assistance aux États et formation en sûreté de l'aviation.

L'ISD prête assistance aux États membres dans leurs efforts pour rectifier des carences constatées dans le cadre de l'USAP et se conformer aux SARP de l'Annexe 17 de l'OACI. Afin d'obtenir la mise en œuvre efficace des SARP, toutes les parties prenantes concernées doivent participer et s'engager, condition fondamentale d'améliorations productives. Cela nécessite une plus grande participation d'États donateurs et de parties prenantes intéressées. C'est pourquoi l'ISD a renforcé et amélioré la Base de données de l'OACI sur les projets d'assistance (IDAP) pour la sécurité et la sûreté, et fait la publicité du système pour accroître la participation.

L'IDAP améliorée a été établie comme base de données fondée sur le web pour les projets d'assistance dans le domaine de la sécurité et de la sûreté de l'aviation et comme moyen de coordination des informations connexes. La base de données permet d'identifier les activités complémentaires ou en chevauchement, afin que les États donateurs et les parties prenantes puissent mieux tirer parti de leurs ressources individuelles et collectives. En coordonnant l'assistance, l'IDAP permet à la Section ISD de faire correspondre proactivement les partenaires avec les projets, d'échanger des informations sur les besoins possibles en assistance technique et de faire connaître les propositions/stratégies qui ont besoin de ressources techniques ou financières.

En avril, l'ISD a tenu un séminaire régional AVSEC à Hong Kong (Chine). C'était le premier d'une série de séminaires régionaux destinés à stimuler un développement durable en sûreté de l'aviation et à encourager des échanges de vue sur les développements dans la région, y compris la coopération interrégionale entre États. La tenue du séminaire à Hong Kong a focalisé l'attention de la communauté régionale de l'aviation sur l'importance de rehausser et promouvoir un système de sûreté de l'aviation viable et durable dans la Région Asie et Pacifique. Le séminaire a conclu que, comme différentes initiatives d'assistance ont lieu dans la région, toutes les activités d'assistance et de soutien devraient donner la priorité au suivi des constatations de l'USAP et être coordonnées avec le Bureau régional de l'OACI à Bangkok. La coordination devrait empêcher les doubles emplois et la mauvaise utilisation des ressources, et assurer la compatibilité avec les SARP de l'OACI.

En juin, le Programme de formation OACI/Canada sur la sensibilisation à la sûreté (Phase II), dans le cadre du Programme d'aide au renforcement des capacités anti-terroristes qui relève du Ministre des affaires étrangères et du commerce international du Canada, a été achevé avec succès. Ce programme d'assistance pour les Amériques était conçu pour assister des États d'Amérique du Sud (SAM), d'Amérique du Nord, d'Amérique centrale et des Caraïbes (NACC) à améliorer les systèmes de sûreté de l'aviation et à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17. Au total, 656 spécialistes de 38 États et 3 organisations

internationales/régionales ont reçu une formation en sûreté de l'aviation dans les Régions NACC et SAM.

La formation en sûreté de l'aviation continue d'être une des grandes fonctions de l'ISD. Les activités comprennent l'élaboration et l'actualisation de moyens de formation, en coopération avec la Section des politiques de sûreté de l'aviation et de facilitation (SFP) de l'OACI, ainsi que le soutien et la supervision de 18 Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) dans le monde entier.

Sur les neuf malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (ASTP) actuellement disponibles, quatre ont été révisées en 2009 : Base, Fret, Instructeurs, Inspecteurs nationaux. Les autres sont : Compagnie aérienne, Gestion de crise, Exercices, Gestion, et Superviseurs. De plus, cinq ateliers d'assistance en sûreté de l'aviation ont continué l'enseignement dans le cadre du réseau de CFSA et directement dans des États : le Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), le Programme national de contrôle de la qualité (NQCP), le Programme national de certification d'inspecteurs/filtreurs en aviation civile (NSP), le Programme national de formation en sûreté de l'aviation (NCASP) et le Programme de sûreté d'aéroport (ASP).

En octobre, la réunion annuelle des Directeurs de CFSA a eu lieu à Port of Spain (Trinité-et-Tobago) pour renforcer et assurer l'efficacité des communications entre les centres et l'OACI. Les meilleures pratiques et des résultats d'expérience ont été échangés entre centres de formation, des contacts personnels ont été établis et entretenus et la coopération a été renforcée. Une politique conjointe et une entente des CFSA au sujet des orientations futures ont été débattues et agréées. Un document définissant le mandat pour recevoir et maintenir l'approbation des CFSA par l'OACI a été accepté, y compris un nouveau formulaire d'évaluation qui est le reflet du mandat. Actuellement, les CFSA sont soumis à un processus d'évaluation par lequel des employés de l'OACI effectuent l'évaluation sur la base de critères définis. Ces évaluations devraient être terminées au plus tard en janvier 2011.

Afin d'améliorer les normes et de maintenir la qualité des instructeurs d'AVSEC, un Programme de recertification des instructeurs d'AVSEC a été élaboré par l'ISD. Ce programme était axé sur les actuelles pratiques d'instruction et les techniques de présentation des ASTP de l'OACI et des ateliers de formation, et il définissait les rôles et responsabilités des instructeurs et des centres OACI de formation en sûreté de l'aviation. Le programme a été achevé en juillet 2009 et il a abouti à la recertification de 145 instructeurs en sûreté de l'aviation.

Le Cours de gestion professionnelle d'AVSEC a été élaboré avec le concours de la John Molson School of Business de l'Université Concordia. Le programme a pour but de donner aux agents de gestion de la sûreté de l'aviation de nouvelles compétences de gestion et une meilleure compréhension de l'application de la *Convention de Chicago relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) et des normes et pratiques recommandées qui figurent dans l'Annexe 17 de la Convention et dans le *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Doc 8973, diffusion restreinte). Jusqu'à novembre 2009, 227 participants représentant 59 États ont réussi ce cours.

Projets et initiatives de coopération technique

Deux projets régionaux et huit projets nationaux de coopération technique dans le monde ont aidé des administrations de l'aviation civile et des aéroports internationaux à améliorer leurs systèmes de sûreté.

Au titre du Programme de coopération technique, l'OACI a recruté 15 experts internationaux en sûreté de l'aviation pour aider à l'examen et à l'élaboration de programmes nationaux de sûreté de l'aviation, de programmes de sûreté d'aéroport et de règlements de sûreté de l'aviation, pour assurer la formation en classe et en cours d'emploi d'inspecteurs et d'instructeurs locaux en sûreté de l'aviation, et pour aider à la mise en œuvre de systèmes de documents de voyage lisibles à la machine et de matériel de sûreté.

Huit inspecteurs de la sûreté de l'aviation ont reçu une bourse de formation à la sûreté du fret et des aéroports et 23 participants ont assisté à des séminaires et des ateliers sur des questions liées à la sûreté de l'aviation.

La mise en œuvre du projet de Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP) s'est poursuivie dans la Région Asie et Pacifique, avec la participation de 24 États. Le CASP a comme finalité l'établissement d'une structure régionale favorisant la coopération et la coordination en matière de sûreté de l'aviation et facilitant l'échange de renseignements entre les autorités de sûreté de l'aviation, ainsi qu'une plus grande harmonisation des mesures de sûreté de l'aviation et de la formation du personnel. Le projet, représentant une solution économiquement avantageuse aux carences communes en matière de sûreté de l'aviation à l'échelon régional, a permis aux États participants et à leurs aéroports internationaux de mieux se conformer aux spécifications internationales et aux SARP de l'OACI relatives à la sûreté. Le projet COSCAP dans les États du Golfe prévoyait un élément de sûreté de l'aviation, qui était le recrutement d'un expert de la sûreté.

Des achats importants intéressant la sûreté ont inclus des systèmes et équipements de radioscopie de bagages pour les aéroports. Les fournisseurs de ces équipements ont donné une formation connexe à 160 ressortissants de deux États.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT



OBJECTIF STRATÉGIQUE C

Limiter au minimum les effets préjudiciables des activités de l'aviation civile mondiale sur l'environnement, notamment le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation, en prenant les mesures suivantes :

Définir, adopter et promouvoir des mesures nouvelles ou modifiées pour :

- limiter ou réduire le nombre de personnes touchées par un niveau de bruit significatif des aéronefs ;
- limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- limiter ou réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale.

Coopérer avec d'autres organismes internationaux, et en particulier la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) dans les activités relatives à la contribution de l'aviation aux changements climatiques à l'échelle mondiale.

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'année 2009 a été pour l'Organisation une année charnière dans l'exercice actif de son leadership mondial sur les questions d'environnement, en particulier les émissions de gaz à effet de serre en rapport avec les changements climatiques.

Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques

À sa 36^e session, en 2007, l'Assemblée avait demandé au Conseil d'établir un Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) pour élaborer et soumettre au Conseil un ambitieux Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, avec l'appui technique de son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Le programme d'action devait être réexaminé en temps utile, compte tenu des résultats de la quinzième réunion de la Conférence des parties (COP 15) de la CCNUCC, en décembre 2009.

Créé en janvier 2008, le GIACC est constitué de 15 hauts représentants gouvernementaux de toutes les régions de l'OACI, avec une représentation équitable d'États en développement et d'États développés. Son activité devait se fonder sur le consensus, en traduisant la vision commune et la volonté partagée de tous les États membres.

À la suite des troisième et quatrième réunions du GIACC, tenues en février et mai 2009 respectivement, le Programme d'action a été soumis en juin au Conseil, qui l'a intégralement accepté comme évolution positive pour limiter ou réduire les incidences de l'aviation sur le climat.

La réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et le changement climatique a été convoquée du 7 au 9 octobre pour examiner le programme d'action, en réitérant la forte résolution des États membres de voir l'OACI prendre l'initiative en ce qui concerne l'aviation et les changements climatiques. La réunion a approuvé une déclaration et des recommandations concernant la suite des travaux de l'OACI et a demandé que le résultat serve de base pour l'apport de l'OACI à la COP 15.

Les résultats de la réunion comprennent un objectif global d'amélioration annuelle de 2 % de l'efficacité énergétique jusqu'à 2050, et la poursuite des travaux sur les objectifs à moyen et long terme, y compris l'exploration de la faisabilité d'objectifs plus ambitieux, dont une croissance carboneutre et des réductions des émissions, compte tenu des circonstances particulières et des possibilités respectives des pays en développement et de la croissance soutenable de l'industrie. De telles améliorations de l'efficacité énergétique ou

d'autres objectifs de réduction des émissions n'imposeraient pas d'obligations particulières à des États pris isolément.

La réunion est convenue aussi de l'élaboration d'une norme mondiale sur le CO₂ pour les aéronefs, d'un cadre pour des mesures fondées sur le marché dans l'aviation internationale et de mesures visant à faciliter l'accès des États en développement à des ressources financières, au transfert de technologie et au développement des capacités.

La Déclaration et les Recommandations traduisent la volonté collective des États membres d'agir de façon cohérente et en collaboration pour traiter de l'aviation internationale et des changements climatiques. En novembre, le Conseil a entièrement accepté les résultats de la réunion de haut niveau, y compris la Déclaration et les Recommandations, et a décidé de mesures ultérieures à examiner pour la 37^e session de l'Assemblée et au-delà.

Atelier et Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF), au sujet de carburants alternatifs pour l'aviation

Un autre important ensemble de réunions a porté sur les carburants alternatifs pour l'aviation. Un atelier sur la question tenu du 10 au 12 février a clairement établi que les carburants alternatifs seraient un élément clé de toute stratégie à long terme pour réduire substantiellement les émissions de CO₂ de l'aviation.

Cet atelier a planté le décor pour une Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF), qui s'est tenue à Rio de Janeiro du 16 au 19 novembre à l'invitation du Gouvernement du Brésil. La CAAF a adopté un cadre global sur la mise au point de carburants alternatifs et leur mise en œuvre mondiale. Ce document dynamique, basé sur le web, servira de plate-forme mondiale pour la mise en commun des renseignements, des meilleures pratiques et des initiatives futures des États membres de l'OACI et de l'industrie du transport aérien. Il sera placé sur le site web de l'OACI.

La CAAF a aussi adopté une Déclaration et des recommandations connexes, à présenter à la COP 15 et à la 37^e session de l'Assemblée. L'une des recommandations appelle l'OACI à organiser une réunion entre États, institutions financières, producteurs de carburant, producteurs de matières premières, constructeurs d'aéronefs et exploitants pour examiner les questions critiques de coût et de financement de projets d'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation alternatifs et aux incitations à surmonter les obstacles initiaux du marché.

Coopération avec d'autres organes des Nations Unies

En décembre 2007, la COP 13 avait lancé la « Feuille de route de Bali », programme complet visant à permettre l'élaboration d'une future entente relative aux changements climatiques. L'OACI et la CCNUCC avaient établi deux courants d'activité parallèles, qui culmineraient en décembre 2009. En conséquence, l'OACI a assuré la coordination de ses activités avec celles de la CCNUCC.

En 2009, lors de chacune des réunions de la CCNUCC, l'OACI a présenté des séances d'information et des exposés écrits sur les développements à l'OACI en ce qui concerne la quantification des émissions de l'aviation internationale, leur atténuation et les politiques pour s'y attaquer, et elle a informé la CCNUCC des défis en matière de collecte de données sur les émissions de l'aviation internationale. Les résultats de la réunion de haut niveau et de la CAAF ont été communiqués à la COP 15 à Copenhague, comme élément d'un cadre global pour s'attaquer aux émissions de GES de l'aviation internationale.

Essentiellement, la communauté de l'aviation a produit sous le leadership de l'OACI le premier — et à l'époque le seul — accord globalement harmonisé provenant d'un secteur pour affronter les changements climatiques. Le fait que l'on ne soit malheureusement pas parvenu à Copenhague à une entente sur les carburants d'aviation internationale et carburants maritimes a rendu plus pertinente encore une position unifiée de l'aviation.

De plus, l'OACI a poursuivi sa coopération étroite avec d'autres organismes des Nations Unies, tels que le GIEC, l'OMI et le PNUE, dans l'évaluation des effets environnementaux de l'aviation et l'élaboration des politiques.

Le GIEC a entamé la préparation de son Cinquième rapport d'évaluation, à terminer en 2014, et l'OACI a collaboré avec lui pour renforcer la compréhension scientifique des effets des émissions de l'aviation sur le climat, y compris les effets des émissions hors CO₂ et l'évaluation sur cycle de vie de l'utilisation de carburants alternatifs pour l'aviation.

Le Comité pour la protection de l'environnement maritime de l'OMI a poursuivi ses travaux sur un paquet de mesures techniques, opérationnelles et fondées sur le marché pour réduire les émissions de la marine marchande internationale, et l'OACI a continué d'échanger des renseignements et de discuter de stratégies avec l'OMI pour explorer les synergies entre ces secteurs du transport international.

De plus, le Secrétaire général des Nations Unies a convoqué en septembre 2009 un Sommet de haut niveau sur les changements climatiques, la plus grande réunion de dirigeants politiques qui ait jamais eu lieu, pour discuter des changements climatiques, en préparation de la COP 15. Le Secrétaire général de l'OACI a participé à ce sommet et a rencontré le Secrétaire général de l'ONU ainsi que les dirigeants de la CCNUCC, du PNUE, de l'OMI et de l'OMM.

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

En 2009, le CAEP a focalisé ses énergies sur la préparation de sa huitième réunion (CAEP/8), fixée par le Conseil du 1^{er} au 12 février 2010, avec l'ordre du jour suivant :

1. Évaluation des incidences présentes et futures du bruit et des émissions des aéronefs ;

2. Propositions techniques relatives aux émissions des moteurs d'aviation ;
3. Mesures fondées sur le marché relatives aux émissions des moteurs d'aviation ;
4. Propositions relatives au bruit des aéronefs ;
5. Travaux futurs du CAEP.

Émissions des moteurs d'aviation

Le CAEP a poursuivi son étude des options pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation, en se focalisant sur les mesures techniques, opérationnelles et fondées sur le marché. Il a continué à progresser sur l'établissement d'objectifs à moyen et à long terme sur le NO_x et la combustion de carburant, en rapport avec le développement technologique des cellules et des moteurs, et sur l'établissement d'objectifs en rapport avec des mesures opérationnelles telles que l'amélioration de la gestion du trafic aérien.

Le CAEP a poursuivi aussi ses travaux techniques sur des mesures d'atténuation pour réduire les émissions de l'aviation, dont un resserrement des règlements concernant les émissions actuelles de NO_x et l'élaboration d'une norme globale relative au CO₂ pour les aéronefs.

En se fondant sur les éléments d'orientation de la Circulaire 303 de l'OACI — *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation du carburant au minimum et de réduire les émissions*, qui identifie et examine diverses opportunités et techniques opérationnelles pour réduire la consommation de carburant et donc les émissions de CO₂ des vols de l'aviation civile, le CAEP a travaillé à de nouveaux éléments d'orientation à présenter à l'approbation de CAEP/8.

En ce qui concerne les mesures fondées sur le marché pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation, le CAEP a continué d'étudier la liaison des régimes ouverts d'échange de droits d'émission dans lesquels intervient l'aviation, en insistant sur l'harmonisation accrue des éléments et des processus comme moyen de faciliter la liaison de divers dispositifs en vue de la création d'un dispositif global. Le CAEP a aussi mené une étude sur le potentiel de mesures de compensation des émissions de carbone pour atténuer les incidences de l'aviation sur les changements climatiques, reconnaissant qu'elles pourraient être mises en œuvre à court terme. Les deux études seront présentées à l'approbation de CAEP/8.

Bruit des aéronefs

Un fait nouveau marquant au CAEP a été la publication du nouveau *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume I, *Procédures de certification acoustique des aéronefs*. On a procédé à une révision de grande ampleur du manuel pour consolider toutes les modifications progressivement apportées au

fil des ans et aligner sa structure sur celle de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*. Plusieurs aspects de l'Annexe 16, Volume I, concernant l'applicabilité ont aussi été abordés en vue d'assurer un processus cohérent dans tous les États.

Le CAEP a continué d'étudier des options pour limiter ou réduire le nombre de personnes exposées à un bruit des aéronefs significatif, en se focalisant sur les options techniques et opérationnelles. Le groupe de travail technique sur le bruit a préparé un rapport sur l'état actuel de la technologie en matière de bruit des avions. Ce rapport contient un tour d'horizon et une analyse des niveaux de certification acoustique des avions à réaction subsoniques et avions à hélices lourds. Un groupe d'experts indépendant a établi des objectifs à moyen terme (2018) et à long terme (2028) pour réduire le bruit par de nouvelles technologies pour les aéronefs et les moteurs. Ces objectifs seront présentés à l'approbation de CAEP/8 et le rapport détaillé sera publié par l'OACI. Quant aux deux études, ce seront des apports clés dans l'examen des scénarios de rigueur acoustique dans le prochain cycle CAEP.

Une étude au sujet des incidences environnementales des couvre-feux dans une région sur l'origine/la destination dans d'autres régions a été réalisée. Elle a été focalisée sur la question du bruit nocturne, avec des études de cas pour des paires de villes entre l'Europe et l'Afrique du Sud / l'Inde. L'analyse s'est basée sur des données de vol récentes de l'étude des aéroports et des vols directs à destination et en provenance de villes européennes où il y a des couvre-feux ou des restrictions pour les vols de nuit. Les constats de l'étude et l'orientation des travaux futurs en la matière devraient être examinés par CAEP/8.

CAEP a également poursuivi les travaux sur la quantification des avantages en matière de bruit découlant de mesures opérationnelles, telles que les procédures anti-bruit au départ et les opérations en descente continue. Les études continuent d'être coordonnées avec les travaux des groupes d'experts de l'OACI axés sur la sécurité d'exploitation et la capacité.

Données et modélisation

Pour répondre au besoin de tendances globales en matière d'environnement, l'Équipe spéciale modélisation et bases de données (MODTF) du CAEP a évalué 13 modèles et 12 bases de données dans les domaines du bruit, de la qualité de l'air locale, des émissions de gaz à effet de serre et de l'économie.

La MODTF du CAEP a calculé des tendances globales pour 2006, 2016, 2026 et 2036 pour un certain nombre de scénarios sur une série d'améliorations de la technologie des aéronefs et d'améliorations opérationnelles, comme suit :

- 1) tendances en matière de bruit présentées en termes de population exposée ;
- 2) tendances en matière de NO_x et de matières particulaires (PM) à moins de 3 000 ft au-dessus de l'altitude de l'aéroport ;
- 3) tendances en matière de NO_x au-dessus de 3 000 ft ;
- 4) tendances en matière de combustion du carburant et d'efficacité énergétique pour vol complet.

Grâce à l'utilisation de données d'entrée communes pour chacun des modèles, il est devenu possible d'évaluer d'une manière harmonisée les effets dans les domaines du bruit, de la qualité de l'air locale et des émissions de gaz à effet de serre, première étape vers la compréhension des interdépendances de ces effets sur l'environnement.

Calculateur de l'OACI pour les émissions de carbone

En juin 2008, l'OACI a affiché sur son site web un calculateur d'émissions de carbone impartial, convivial et évalué par les pairs qui donne des estimations des émissions de CO₂ provenant des voyages aériens, à utiliser dans les programmes de compensation. La méthodologie applique les meilleures données publiquement disponibles de l'industrie pour prendre en compte divers facteurs tels que les types d'aéronefs, les données spécifiques aux routes, les coefficients de charge passagers et le fret transporté.

En avril 2009, le calculateur de carbone de l'OACI a été adopté par l'ONU à l'appui de son *Initiative de neutralité climatique*, qui appelle toutes les institutions et tous les organismes de la famille des Nations Unies à déterminer leurs émissions totales de carbone. L'OACI a dispensé une formation à plus de 40 organismes des Nations Unies pour l'utilisation du calculateur. Elle a collaboré aussi avec le Groupe de la gestion de l'environnement (EMG) du PNUE au projet Carboneutralité et du calculateur d'émissions de carbone.

Lors de la réunion de l'EMG tenue en septembre 2009, il a été convenu que l'OACI, le PNUE et le GIEC continueraient à travailler à la question du calcul des effets des émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation autres que le CO₂.

L'OACI continuera d'améliorer le calculateur par des mises à jour de la méthodologie et l'utilisation de nouvelles sources de données lorsqu'elles deviennent publiquement disponibles afin d'améliorer davantage encore son instrument officiel et mondialement reconnu.

Inventaire carbone de l'OACI

Le centralisateur de l'OACI pour la carboneutralité a effectué une estimation de l'empreinte carbone du Secrétariat de l'OACI en utilisant le calculateur de GES mis au point par le PNUE et le calculateur d'émissions de carbone de l'OACI. Une analyse préliminaire basée sur les données de 2008 donne approximativement 5 000 tonnes de dioxyde de carbone. Les deux plus grands contributeurs étaient les voyages aériens (45 %) et les émissions liées à l'achat d'électricité (36 %).

Activités de diffusion et de sensibilisation du public

L'OACI a réalisé un logo sur le thème « Agir globalement » ainsi que du matériel de promotion comprenant un vidéo, des affiches et des brochures pour présenter

l'action et les réalisations de l'OACI dans le domaine de l'environnement et des changements climatiques.

Contributions volontaires et dotation en personnel

La France et l'Italie ont continué à fournir généreusement des administrateurs auxiliaires au Groupe de l'environnement.

Projets et initiatives de coopération technique

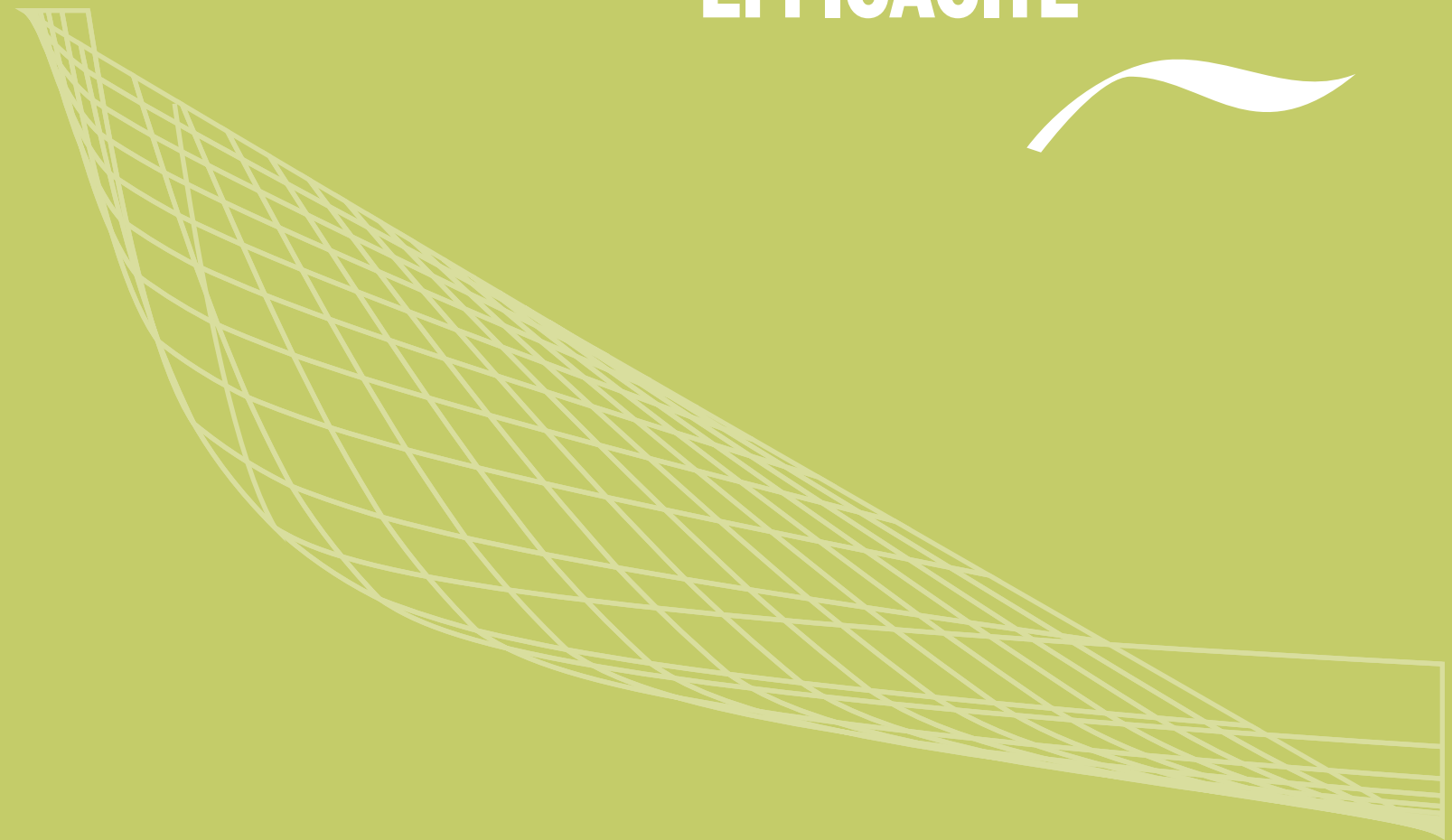
Trois projets de coopération technique pour la protection de l'environnement ont été mis en œuvre.

Deux experts internationaux ont été recrutés pour aider une administration de l'aviation civile et un aéroport international dans l'évaluation et l'amélioration de leur planification environnementale, ainsi que dans l'étude du plan de gestion de la faune et de la flore et du régime d'inspection existants.

Une formation dans le pays a été dispensée à 11 ressortissants d'un État dans le domaine de la gestion de l'environnement et de la qualité.

Du matériel de lutte contre le risque aviaire a été acquis pour un État.

EFFICACITÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE D

Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques en réglant les problèmes qui limitent le développement efficace de l'aviation civile mondiale, grâce aux mesures suivantes :

Élaborer, coordonner et mettre en œuvre des plans de navigation aérienne qui réduisent les coûts d'exploitation unitaires, facilitent la croissance du trafic (personnes et biens) et optimisent l'utilisation des technologies existantes et émergentes.

Étudier les tendances, coordonner la planification et élaborer pour les États des orientations qui appuient le développement durable de l'aviation civile internationale.

Formuler des orientations, faciliter le travail des États et les assister dans le processus de libéralisation de la réglementation économique du transport aérien international, avec les garanties appropriées.

Aider les États à améliorer l'efficacité des activités aéronautiques grâce à des programmes de coopération technique.

EFFICACITÉ

L'importance d'activités aéronautiques efficaces est ressentie maintenant plus que jamais. Face à la croissance prévue du trafic et à la nécessité de réduire les effets du transport aérien sur l'environnement, chaque amélioration d'efficacité réalisée est bénéfique, à la fois pour le secteur de l'aviation et la communauté mondiale. En 2009, plusieurs progrès importants ont contribué à améliorer davantage encore l'efficacité.

Système de suivi de la mise en œuvre des plans de vol (FITS)

L'approbation en 2009 de l'Amendement n° 1 des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) a introduit le nouveau modèle de formulaire de plan de vol OACI, qui prendra effet le 15 novembre 2012. Il est conçu pour répondre aux besoins des aéronefs dotés de possibilités avancées et à l'évolution des spécifications des systèmes ATM automatisés.

La transition au nouveau modèle de formulaire de plan de vol, y compris les spécifications s'y rapportant, peut être un défi tant pour les États que pour les organismes qui interviennent dans le traitement des plans de vol. L'OACI a élaboré des éléments indicatifs, sous la forme d'une lettre adressée aux États, pour aider les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les usagers de l'espace aérien à réaliser d'ici la date d'application une transition globale coordonnée et réussie. Le FITS (<http://www2.icao.int/en/FITS/Pages/home.aspx>), mis sur pied par l'OACI pour compléter les informations fournies par les ANSP, servira de référence aux usagers de l'espace aérien pour suivre les plans de transition des États et la situation de mise en œuvre de l'Amendement n° 1 des PANS-ATM dans les États et les régions d'information de vol (FIR).

Coopération civilo-militaire

Un Forum mondial de gestion du trafic aérien sur la coopération civilo-militaire a eu lieu à Montréal du 19 au 21 octobre pour sensibiliser davantage les usagers de l'espace aérien civils et militaires à la nécessité d'améliorer la coopération et la coordination entre civils et militaires. Le but est d'arriver à une utilisation optimale de l'espace aérien par tous les usagers et de satisfaire efficacement aux exigences opérationnelles du transport aérien, de la défense nationale et de la protection de l'environnement. Il a été organisé en partenariat avec toutes les principales parties prenantes intéressées, dont la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), et

avec le concours de l'Air Traffic Control Association (ATCA) et de Unmanned Vehicle Systems (UVS) International.

Il s'est dégagé un consensus clair selon tous les membres de la communauté de l'aviation, civile aussi bien que militaire, éprouvent le besoin et le désir d'œuvrer ensemble dans le sens d'un environnement de coopération et de collaboration basé sur l'engagement et la confiance. On a tracé les grandes lignes d'un plan d'action dans lequel l'OACI jouerait un rôle clé comme plate-forme internationale pour débattre de la coopération civilo-militaire et progresser en la matière. Ce plan inclurait l'élaboration d'un manuel de l'OACI sur la question, son évocation à la 37^e session de l'Assemblée et la promotion de la coopération civilo-militaire dans les régions par l'intermédiaire des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). De plus, toutes les parties travailleraient ensemble sur les questions de sûreté de l'ATM. Finalement, le Forum est convenu que l'OACI devrait convoquer en temps utile une deuxième réunion mondiale pour mesurer les progrès réalisés en matière de coopération civilo-militaire.

Turbulence de sillage

Un groupe d'étude sur la turbulence de sillage (WTSG) a été créé pour aider le Secrétariat à avancer dans l'actualisation des dispositions en vigueur des PANS-ATM (Doc 4444) sur les minimums de séparation et les catégories d'aéronefs en rapport avec la turbulence de sillage, et pour évaluer le travail futur sur les questions connexes.

Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN)

Toutes les régions OACI ont établi leurs plans régionaux pour la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances et ont commencé à les exécuter. Grâce à la conjugaison des efforts du Programme PBN de l'OACI, de l'Association du transport aérien international (IATA), du Groupe de mise en œuvre de la Région Amérique du Sud, du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) d'Asie et de l'Équipe spéciale sur la PBN mondiale, des préparatifs sont en cours pour faciliter la mise en œuvre de la PBN. Les activités incluent l'élaboration d'éléments indicatifs de l'OACI pour les approbations d'exploitation PBN et une série d'ateliers basés sur ces éléments au cours des deux prochaines années. Ces ateliers seront coordonnés avec les ateliers sur l'espace aérien PBN qu'élaborent la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) ainsi qu'avec les visites de mise en œuvre *Go Team* élaborées et coordonnées par l'IATA et l'Équipe spéciale sur la PBN mondiale.

Activités du Groupe d'action tactique (GAT) AFI

Le GAT AFI a officiellement commencé ses activités en 2009 suite à l'entérinement par la Réunion régionale spéciale de navigation aérienne AFI en



novembre 2008. Le GAT a tenu un total de 13 téléconférences, qui ont servi à examiner les erreurs et écarts opérationnels dans l'espace aérien africain au-dessus du niveau de vol 280. Les problèmes mis en évidence ont été examinés et les responsabilités de mesures de suivi ont été attribuées. Un très bon taux de réaction aux demandes du GAT a été noté de la part de la plupart des États AFI.

Les activités du GAT en matière de suivi et de maintenance de base de données ont été assurées jusqu'à présent par des volontaires parmi les participants aux téléconférences. Des plans pour un financement et pour une solution plus permanente sous la forme de logiciels de téléconférence ainsi que d'une personne chargée des activités de suivi GAT entre les téléconférences sont à l'étude.

Next Generation (NextGen)/Programme de recherche ATM dans le cadre du Ciel unique européen (SESAR)

En octobre, l'OACI a accueilli la première d'une série de Tables rondes sur les normes, avec l'objectif de travailler avec EUROCONTROL, la FAA et les organismes internationaux de normalisation pour élaborer un programme qui réponde aux besoins de normalisation des Programmes NextGen et SESAR, tout en assurant une harmonisation mondiale. Ont participé à la réunion des représentants d'Aeronautical Radio, Inc. (ARINC), de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA), de l'Entreprise commune SESAR, d'EUROCONTROL, de la FAA, de l'Institut européen des normes de télécommunications (ETSI), de l'Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE), de la Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA) Inc. et de la Society of Automotive Engineers (SAE) International.

Lors de la réunion, il a été convenu que, pour répondre aux besoins de normalisation, il serait essentiel d'avoir une meilleure coordination, une compréhension commune des normes requises, tant en général qu'à l'appui des systèmes d'aviation émergents, et des méthodes qui permettraient de surmonter toutes divisions qui pourraient surgir. Un des produits de la réunion a été un mécanisme destiné à réaliser tout cela. De plus, la réunion a mis en évidence 20 domaines clés pour lesquels l'élaboration de normes serait nécessaire et elle a élaboré un calendrier préliminaire pour le premier de ces domaines, les opérations utilisant des trajectoires 4D. Cela fera intervenir les organismes internationaux de normalisation, l'OACI assumant un rôle de coordination.

Gestion et tenue à jour des adresses du système de messagerie ATS (AMHS)

La transition du réseau de télécommunications du service fixe aéronautique (AFTN) vieillissant au AMHS a été mise en route. Les États ont été informés (Lettre AN 7/49.1-09/34) que, à court et à moyen termes, l'OACI utilisera le Centre européen de gestion de la messagerie ATS (AMC) d'EUROCONTROL pour coordonner l'attribution et la gestion des adresses AMHS. Les informations

sur les adresses AMC seront affichées sur le site web du Groupe d'experts des télécommunications aéronautiques.

Systèmes de navigation

Il a été procédé à un examen de grande ampleur des normes et pratiques recommandées (SARP) pour les aides de radionavigation conventionnelles afin d'amender les dispositions obsolètes ou ambiguës, en vue de les aligner sur les exigences et les meilleures pratiques actuelles. Ceci a abouti à l'Amendement n° 84 de l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, devenu applicable le 19 novembre 2009.

Un autre amendement de l'Annexe 10, permettant l'introduction des opérations GNSS (système mondial de navigation par satellite) d'approche et d'atterrissage de catégorie I sur de vastes zones sans aides de radionavigation au sol additionnelles, est également en voie d'être introduit. La mise en œuvre de l'amendement proposé amènera des avantages importants en matière de sécurité et d'efficacité, tant à court terme pour certaines des zones desservies par les systèmes de renforcement satellitaires (SBAS), qu'à long terme, à l'échelle mondiale, lorsque des constellations de satellites supplémentaires seront disponibles.

Spectre des fréquences radio — Position de l'OACI pour la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 de l'Union internationale des télécommunications (UIT) (CMR-12)

La position de l'OACI pour la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 de l'Union internationale des télécommunications (UIT) (CMR-12) a été approuvée par le Conseil de l'OACI en juin et diffusée à tous les États. En accord avec la Résolution A36-25 de l'Assemblée (Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectriques), l'OACI prie instamment les États et les organisations internationales d'appuyer fermement la position de l'OACI à la CMR-12, ainsi que dans les activités régionales et internationales menées en préparation de la conférence.

L'accroissement continu des mouvements du trafic aérien, ainsi que la nécessité d'applications nouvelles et émergentes, telles que les systèmes aériens sans pilote, impose de plus grandes exigences sur les mécanismes de réglementation de l'aviation et de gestion du trafic aérien, avec pour résultat des exigences grandissantes d'assignations de fréquences et d'attributions de bandes de fréquences.

Si ces exigences peuvent, dans une certaine mesure, être satisfaites par une amélioration de l'efficacité spectrale des nouveaux systèmes radio, il est inévitable qu'il puisse être nécessaire d'élargir les attributions existantes ou rechercher des attributions de spectre aéronautique additionnelles pour satisfaire la demande. Cette tendance, cependant, n'est nullement unique à l'aviation. L'aviation est en concurrence avec plusieurs autres industries qui recherchent

activement un élargissement du spectre mis à leur disposition ; il y a une pression toujours grandissante sur les attributions existantes pour la sécurité et la régularité des vols et un danger de brouillage pour les services qui utilisent ces attributions.

Conscience de la situation

Un certain nombre de réalisations sont à noter dans le domaine de la conscience de la situation ; les normes et pratiques recommandées (SARP) et les éléments d'orientation pour les systèmes de multilatération (MLAT) ont été finalisés, offrant une solution de rechange économique à la surveillance de la circulation aérienne ; un ensemble initial de dispositions permettant le développement harmonieux d'applications de surveillance embarquée [basées sur la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) IN] a également été finalisé ; une proposition d'amendement des SARP relatives au système anticollision embarqué (ACAS) a été élaborée pour améliorer l'efficacité par une logique anticollision renforcée ; et un nouveau manuel intitulé *Manuel de surveillance aéronautique* (Doc 9924), regroupant les éléments valables et actualisés provenant de deux manuels existants avec des éléments d'orientation sur diverses techniques de surveillance nouvelles et questions connexes, a été finalisé pour publication.

Météorologie aéronautique

Un projet pilote a été mené avec succès en coordination avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM) pour l'échange de renseignements météorologiques (MET) aéronautiques en forme symbolique XML. C'est un important jalon vers la mise en œuvre du « modèle d'échange de renseignements météorologiques », qui est basé sur XML et fait partie des programmes NextGen/SESAR.

Des modifications de dispositions MET, qui devraient entraîner des économies substantielles, ont été mises au point pour permettre : l'utilisation de systèmes d'observation entièrement automatiques (sans intervention humaine) aux aéroports internationaux ; l'élimination des comptes rendus vocaux réguliers contenant des renseignements MET, en place depuis les années 1940, vu la croissance explosive des comptes rendus automatisés ; et l'utilisation, à titre d'essai, de prévisions en route mondiales entièrement automatisées, à la fine pointe de la technologie, pour les orages, la turbulence et le givrage, en vue de remplacer les coûteuses prévisions effectuées par l'homme.

Gestion de l'information aéronautique (AIM)

Les efforts se sont axés au cours de l'année sur la transition de la fourniture actuelle d'information aéronautique sur papier à l'utilisation de données numériques [des services d'information aéronautique (AIS) à l'AIM]. Cette tâche majeure sera mise en œuvre au cours des dix prochaines années. Les premières

étapes ont inclus le renforcement des dispositions relatives à la gestion de la qualité, important élément porteur pour l'environnement futur, et l'introduction de dispositions permettant l'utilisation de l'information aéronautique numérique parallèlement aux produits papier.

Projets et activités de coopération technique

Il y a eu 43 projets nationaux et huit projets régionaux de coopération technique traitant de l'efficacité des activités de transport aérien.

Cent quatre-vingt-treize experts internationaux ont été recrutés aux fins de consultation dans les domaines suivants : systèmes mondiaux de navigation par satellite ; radars et aides de navigation ; matériel de servitude au sol ; aérodromes (architecture, ingénierie et travaux publics) ; routes aériennes et aides au sol ; communications ; gestion du trafic aérien ; météorologie aéronautique ; planification, développement et exploitation des aéroports ; ingénierie aéroportuaire ; privatisation des aéroports et des systèmes de navigation aérienne ; recherches et sauvetage et économie du transport aérien.

La formation de 231 boursiers a été assurée dans les domaines suivants : services d'information aéronautique, services de météorologie aéronautique, gestion du trafic aérien, transport aérien, recherches et sauvetage, communications aéronautiques, maintenance des aides de navigation, et ingénierie et maintenance des aéroports. Dans certains de ces domaines, une formation de groupe dans le pays a été assurée dans le cadre de séminaires. Des experts de l'OACI ont également formé 329 personnes dans leurs pays.

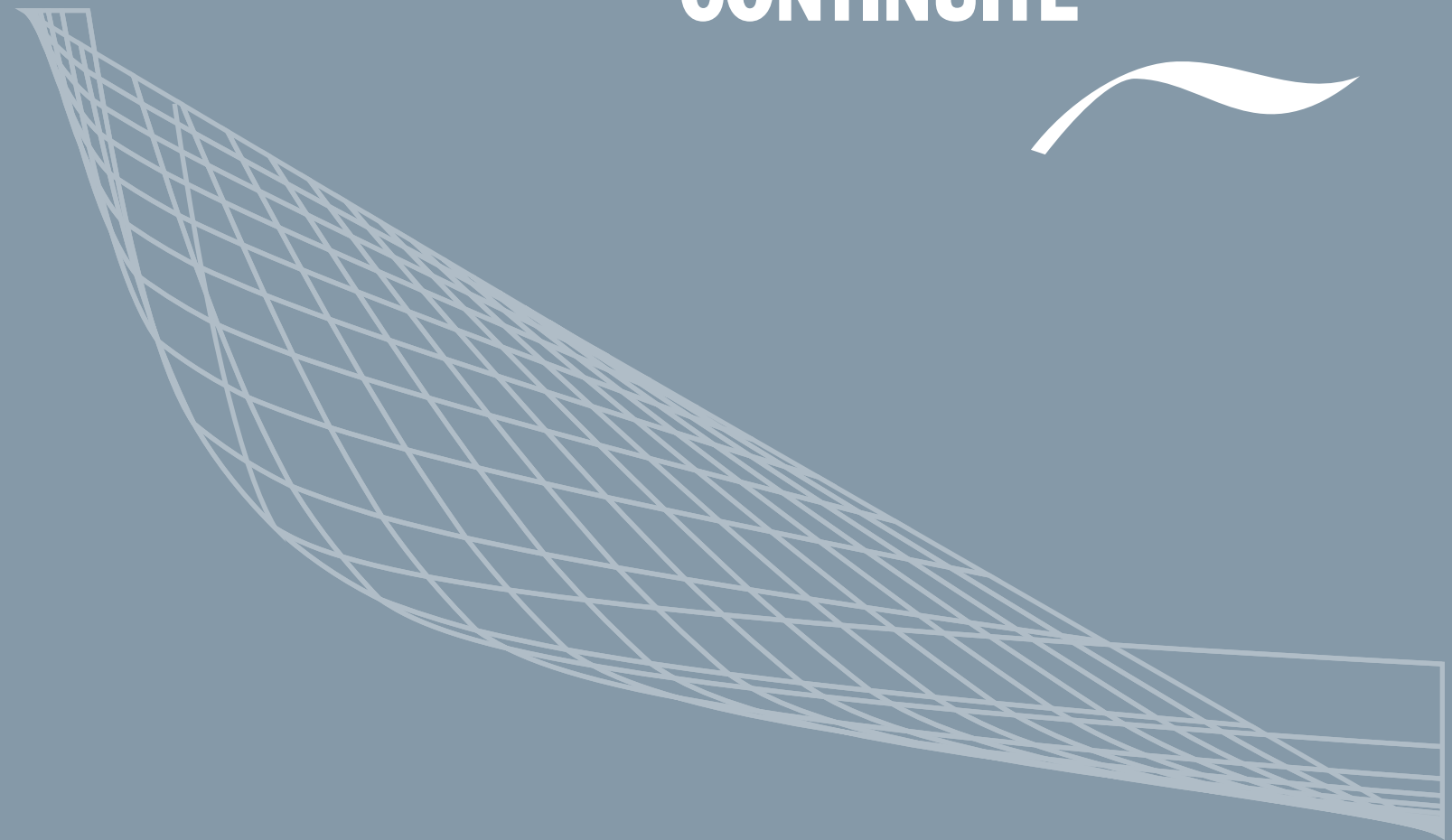
Une formation relative à la planification, au développement ou à la modernisation des aéroports et des installations de navigation aérienne a été assurée sous couvert de l'élément acquisition des projets. Les équipements et services acquis comprenaient du matériel de servitude au sol aux aérodromes, tel que des systèmes de manutention des bagages et des systèmes de télévision en circuit fermé. Au nombre des autres acquisitions, on compte des aides de navigation, des systèmes de communication, des systèmes de surveillance, des systèmes de gestion du trafic aérien et du matériel de météorologie, ainsi que des travaux de génie civil concernant des bâtiments d'aérogare, des équipements et des services, des instruments de bord, des services d'inspection et de révision d'aéronefs et une clôture de périmètre d'aérodrome. Une formation connexe, incluant une formation à la maintenance, en usine et en cours d'emploi, a été donnée à 119 ressortissants nationaux de différentes régions.

Des projets régionaux de modernisation des systèmes de navigation aérienne pour la transition à un environnement moderne CNS/ATM, notamment l'établissement d'un réseau de systèmes de télécommunication numérique, ont été mis en œuvre dans la Région Caraïbes et Amérique du Sud. Ces projets ont permis de promouvoir la coopération et la coordination interrégionales et d'assurer la conformité au Plan mondial, aux plans régionaux de navigation aérienne et aux SARP applicables de l'OACI. Ils comprenaient l'acquisition d'équipement, la

fourniture d'expertise et la formation spécialisée de personnel technique et opérationnel dans les domaines de la navigation aérienne.

Comme suite à une recommandation de l'APIRG, un projet régional visant à détecter les carences dans le domaine de la météorologie aéronautique et à proposer des mesures correctrices a été mis en œuvre dans la Région Afrique, avec la participation de neuf États. La mise en œuvre d'un accord de coopération entre huit États du Pacifique Sud pour l'établissement de services durables de météorologie, entreprise en étroite consultation avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM), a été achevée en 2009.

CONTINUITÉ



OBJECTIF STRATÉGIQUE E

Identifier et gérer les menaces qui pèsent sur la continuité de la navigation aérienne en prenant les mesures suivantes :

Aider les États à résoudre les désaccords qui créent des obstacles à la navigation aérienne.

Réagir rapidement et de façon positive pour atténuer l'incidence des phénomènes naturels ou dus à l'intervention humaine qui peuvent compromettre la navigation aérienne.

Coopérer avec d'autres organisations internationales pour éviter la propagation de maladies par les voyageurs aériens.

CONTINUITÉ

Action sur le virus de la grippe A (H1N1)

En 2009, l'Organisation mondiale de la santé (OMS) a déclaré la première pandémie humaine depuis plus de 40 ans, causée par la propagation du virus de la grippe A (H1N1) dans des populations humaines. Bien que l'OMS ait déconseillé d'appliquer des restrictions aux voyages à cause de l'épidémie de grippe, certains États ont restreint les voyages à destination et en provenance des régions les plus touchées. Par voie de conséquence, le Conseil de l'OACI a adopté le 19 mai une déclaration soulignant que les mesures concernant l'aviation prises par des États membres devraient être proportionnées, appropriées, non discriminatoires et limitées aux risques sanitaires.

Au moment de l'épidémie, un ajustement des priorités a permis à l'OACI d'accélérer son travail de collaboration avec l'OMS et les partenaires de l'industrie pour veiller à ce que tous les éléments indicatifs soient actualisés par des renseignements concernant la crise de santé publique. Certains documents ont été publiés plus tôt que prévu et des actualisations régulières des nouvelles, des bulletins électroniques et des entrevues dans les médias ont permis aux parties prenantes de l'aviation et au public de se tenir au courant des mesures prises par l'OACI ainsi que par ses partenaires.

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

À mesure que l'intérêt entourant la pandémie diminuait d'intensité, l'attention s'est reportée sur le projet CAPSCA, initiative conjointe de la Direction de la navigation aérienne et de la Direction de la coopération technique qui avait commencé en 2006, financée en partie par des États mais surtout par trois subventions, administrées par le PNUD, du Fonds central ONU de lutte contre la grippe. Au cours de l'année, le projet CAPSCA a tenu des réunions de gestion et des réunions techniques concernant la préparation à la pandémie dans les trois régions où le projet est en activité : Asie/Pacifique, Afrique et les Amériques.

Le projet CAPSCA recouvre la formation d'agents locaux, des évaluations d'aéroports internationaux (dont les constatations sont utilisées pour faire ressortir les secteurs dans lesquels les États peuvent améliorer leurs plans de préparation) et la mise en œuvre d'une approche régionale et internationale harmonisée pour la planification des préparations dans le secteur de l'aviation. Les États des trois régions mentionnées ci-dessus qui ne s'étaient pas encore joints au projet CAPSCA ont été encouragés à y adhérer et à participer à ses travaux de développement en cours.

Normes et pratiques recommandées (SARP) et éléments indicatifs

Un certain nombre de SARP relatives à la gestion des maladies transmissibles dans le secteur de l'aviation sont devenues applicables en 2009. Dans l'Annexe 6 (*Exploitation technique des aéronefs*), des changements ont été apportés en ce qui concerne les articles médicaux qu'il est recommandé de prévoir à bord, et les Annexes 11 (*Services de la circulation aérienne*) et 14 (*Aérodromes*) ont été ajustées afin que les crises de santé publique soient incluses au nombre des sujets qui doivent être traités dans les plans d'urgence. Les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) renferment maintenant des procédures détaillées de communications pour les pilotes commandants de bord qui sont tenus d'aviser l'autorité de santé publique à l'aéroport de destination lorsqu'il y a un cas suspecté de maladie transmissible à bord de leur aéronef. Cela fait suite et donne un soutien à plusieurs modifications apportées à l'Annexe 9 (*Facilitation*) en 2007. L'OACI met aussi des textes d'orientation sur ces sujets à la disposition des États.

Projets et initiatives de coopération technique

Douze projets régionaux et 37 projets nationaux ont contribué à la continuité de l'exploitation aérienne.

Les 70 experts internationaux recrutés ont apporté leur concours aux administrations de l'aviation civile pour la détermination des besoins technologiques et de formation. Il s'agissait notamment d'élaborer ou de mettre en œuvre des projets TRAINAIR, d'élaborer des procédures et des éléments indicatifs, de donner de la formation pour la prévention de la propagation de maladies transmissibles et d'organiser des cours de langue.

La formation de 19 boursiers nationaux a porté sur la gestion générale de l'aviation civile, la gestion des ressources en équipages, la formation linguistique et les techniques de formation. La formation de 417 ressortissants dans leurs pays a été assurée par des experts de l'OACI, en particulier dans le domaine de la santé publique et de la planification d'urgence.

Le matériel et les services fournis en sous-traitance incluaient des laboratoires de langues, du matériel et des services de technologies d'information ; une formation à la qualité des services a été offerte à 75 ressortissants d'un pays.

À l'échelle régionale, le projet d'Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA), visant à réduire le risque de propagation de la grippe aviaire et de maladies transmissibles similaires aux aéroports internationaux importants, est actuellement mis en œuvre dans les Régions Asie et Pacifique et Afrique avec la participation de dix pays et de neuf pays, respectivement.

PRINCIPES DE DROIT



OBJECTIF STRATÉGIQUE F

Tenir à jour, élaborer et actualiser le droit aérien international en fonction de l'évolution des besoins de la communauté de l'aviation civile internationale en prenant les mesures suivantes :

Élaborer des instruments de droit aérien international qui appuient les objectifs stratégiques de l'OACI et fournir aux États un forum pour négocier ces instruments.

Encourager les États à ratifier les instruments de droit aérien international.

Assurer les services d'enregistrement des accords aéronautiques et les fonctions de dépositaire d'instruments de droit aérien international.

Fournir des mécanismes pour le règlement des différends en matière d'aviation civile.

Fournir un modèle de législation aux États.

PRINCIPES DE DROIT

À la sixième séance de sa 188^e session, le Conseil, lors de l'examen de la note C-WP/13414 — Rapport de la 34^e session du Comité juridique, a approuvé le programme général de travail ci-après du Comité juridique :

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

La Conférence diplomatique s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal, du 20 avril au 2 mai 2009 et elle a adopté les textes suivants :

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

La *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* instaure un Fonds international de l'aviation civile pour la réparation des dommages (Fonds international). La conférence a aussi adopté une résolution sur la nécessité d'entreprendre un travail préparatoire concernant le Fonds international, afin d'assurer qu'il soit opérationnel lorsque la convention entrera en vigueur. À cet égard, la conférence a décidé de constituer, en attendant l'entrée en vigueur de la convention, une Commission préparatoire sur l'instauration du Fonds international. Une réunion préliminaire de la commission s'est tenue à Montréal du 8 au 10 septembre 2009 et il est prévu de tenir des réunions additionnelles.

La *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers suite à des actes d'intervention illicite faisant intervenir des aéronefs* a été signée par sept États. La *Convention relative à la réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs* a été signée par neuf États.

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

Le Comité juridique a tenu sa 34^e session du 9 au 17 septembre 2009. Il a examiné les deux projets de textes élaborés par son sous-comité spécial pour amender la Convention de La Haye de 1970 et la Convention de Montréal de 1971. Il a conclu que les deux projets de textes, amendés par le Comité juridique, étaient suffisamment avancés pour être soumis au Conseil et finalement à une conférence diplomatique.

- 3) *Examen, en ce qui concerne les systèmes CNS/ATM, y compris les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), et les organismes multinationaux régionaux, de la création d'un cadre juridique.*

Une Conférence diplomatique convoquée par l'OACI s'est tenue à Brasilia (Brésil) du 7 au 9 décembre 2009. Huit États d'Amérique du Sud y ont participé. La conférence a rédigé le texte de la Convention constitutive pour la mise en œuvre de l'Organisation sud-américaine de navigation aérienne et de sécurité. Cette convention a été signée à la fin de la conférence par le Chili, le Paraguay et l'Uruguay, et elle est maintenant ouverte à la signature des États sud-américains membres de l'OACI qui sont intéressés, au Ministère des relations extérieures du Brésil jusqu'au 30 juin 2010 et ensuite au siège de l'OACI jusqu'à son entrée en vigueur. L'instauration de cette organisation internationale renforcera, au niveau régional, la mise en œuvre, la gestion et le regroupement des systèmes multinationaux liés à la navigation aérienne et à la sécurité, en particulier les systèmes CNS/ATM. La Direction des affaires juridiques et des relations extérieures a présenté des lignes directrices pour les travaux de la conférence diplomatique, a appuyé les débats concernant la politique juridique de l'Organisation, et a fourni des outils pour l'élaboration des instruments juridiques rédigés au cours de la conférence.

- 4) *Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobile (matériels d'équipement aéronautiques).*

Au nom du Conseil en sa qualité d'Autorité de surveillance du Registre international, le Secrétariat a continué le suivi du fonctionnement du registre pour veiller à ce qu'il soit efficace conformément à l'article 17 de la Convention du Cap de 2001. Le Conseil a approuvé au cours de sa 186^e session des changements du Règlement et des Procédures du Registre international, et à sa 188^e session, il a approuvé la reconduction de l'actuel Conservateur, Aviareto Ltd., pour un deuxième mandat de cinq ans à compter du 1^{er} mars 2011. En juillet, le Conseil a renouvelé pour trois ans le mandat de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR), qui compte actuellement 12 membres. À sa quatrième réunion, en décembre, la CESAIR a recommandé de nouveaux changements proposés par le Conservateur en vue de leur approbation par le Conseil.

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

Le Secrétariat a continué de prendre les mesures administratives nécessaires pour encourager la ratification, par exemple en élaborant et en diffusant des guides de ratification, en faisant la promotion de la ratification dans différents forums (réunions, séminaires, etc.) et en veillant à ce que le Président du Conseil et le Secrétaire général mettent constamment l'accent sur les questions de ratification lors de leurs visites dans des États.

Le recueil de traités de la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, accessible sur le site web de l'OACI, a été actualisé. Il comprend à présent des listes à jour des parties aux traités, des tableaux de la situation des différents États vis-à-vis des traités, un tableau composite indiquant les parties aux traités et la situation des différents États, un état chronologique de l'activité des dépositaires, et des guides administratifs pour aider les États à devenir parties aux instruments de droit aérien international. Toutes les mesures prises par les dépositaires et tous les traités récemment adoptés sont promptement insérés dans le recueil de traités.

6) *Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 bis.*

Le Secrétariat a continué activement le suivi de cette question. Dans ce contexte, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures a notamment fourni un soutien juridique dans l'instauration du cadre nécessaire pour mettre en œuvre l'article 21 de la Convention en ce qui concerne une base de données pour l'immatriculation et la propriété des aéronefs, ainsi qu'un registre international des permis d'exploitation aérienne.

Groupe de travail sur la gouvernance (politique) — WGOG

En juin, au cours de la 187^e session du Conseil, le Groupe de travail sur la gouvernance (politique) — WGOG, dont les fonctions de secrétariat sont assurées par la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, a présenté deux rapports au Conseil :

- Sessions futures de l'Assemblée (C-WP/13344 ; C-DEC 187/3-4) : le Conseil a principalement décidé d'organiser les sessions de l'Assemblée en deux phases (comités et séances plénières) et d'utiliser un système de vote électronique pour les élections du Conseil.
- Participation d'observateurs et élection du bureau du Comité juridique (C-WP/13399 ; C-DEC 187/4) : le Conseil a demandé au Comité juridique de déterminer s'il y a lieu d'amender la règle 31 du Règlement intérieur, ce que ce dernier avait décidé de ne pas faire, mais de confier au président du comité le soin de donner un poids approprié à la participation de délégations d'États et d'observateurs.

De plus, en novembre (188^e session), le Conseil a examiné deux nouveaux rapports du WGOG, notamment sur les questions suivantes :

- Revue de la gouvernance internationale (Convention de Chicago) (C-WP/13416 ; C-DEC 188/6) : le Conseil a décidé de ne pas prendre d'autres mesures sur cette question, étant entendu que tous les États membres ont le droit de présenter des propositions d'amendement de la Convention de Chicago en application de la Résolution A4-3 de l'Assemblée.

- Répartition des sièges au Conseil (rapport verbal ; C-DEC 188/7) : le Conseil a décidé de maintenir le statu quo en ce qui concerne la répartition des sièges selon les trois parties mentionnées à l'article 50, alinéa b), de la Convention de Chicago.
- Élection du bureau de l'Assemblée (rapport verbal ; C-DEC 188/7) : le Conseil a confirmé que le choix des candidats est un processus délicat qui devrait rester souple et être confié au Président du Conseil.

Règlement des différends

Dans plusieurs cas, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures a secondé le Président du Conseil et le Secrétaire général dans leurs efforts pour encourager ou faciliter les négociations entre États à propos de différends émergents.

Projets et initiatives de coopération technique

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

L'OACI a recruté huit experts internationaux pour conseiller les administrations de l'aviation civile dans l'élaboration ou la mise à jour de la législation de l'aviation civile, y compris le droit et la réglementation de base de l'aviation civile portant sur des normes de l'OACI et d'autres traités relatifs à l'aviation civile internationale, aux fins d'incorporation dans la législation nationale.

Vingt-huit ressortissants nationaux ont reçu une formation spécialisée dans le domaine du droit aérien et spatial, 14 d'entre eux ayant été formés à l'étranger grâce à des bourses.

STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN



STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN

Services linguistiques et publications

En 2008, le Conseil a dégagé des crédits additionnels pour les services linguistiques afin d'assurer une bonne gestion grâce à une meilleure coordination et à la recherche de gains d'efficacité, ainsi que pour éviter des perturbations dans l'exécution des services.

Cela a permis de traiter plus efficacement une demande globale de 11,7 millions de mots en 2009, 33,7 % de plus qu'en 2008. La Sous-Direction des services linguistiques et des publications (LPB) a traité 10,2 millions de mots (31 % de plus que l'année précédente), 37 % en externalisation et 63 % au moyen des ressources internes. Une priorité a été donnée aux publications déjà diffusées en anglais mais pas encore dans les autres versions linguistiques. En décembre, le Secrétaire général a approuvé un financement additionnel à partir du Fonds de génération de produits auxiliaires pour le traitement des publications prioritaires ainsi que de publications soumises pour mise en forme du texte anglais. Les travaux en souffrance soumis avant 2008 ont été écoulés et il n'y a pas eu en 2008 d'accumulation additionnelle de travaux en souffrance. Une seule volumineuse publication restait en attente de traduction à la fin de 2009.

En 2009, la production de publications mises en vente a été maintenue au niveau de 2008, de même que les publications électroniques et la disponibilité de documentation en ligne.

L'interprétation a été fournie à 1 714 séances contre 1 333 en 2008.

Une étude monographique a été réalisée pour évaluer des outils de traduction assistée par ordinateur (TAO) au moyen de trois logiciels différents. Un avantage immédiat de la TAO serait une amélioration de la qualité et de la continuité des traductions, tant à l'intérieur qu'à l'extérieur. Des gains de productivité pourraient aussi être réalisés après un certain temps, par une plus grande efficacité dans le traitement du flux de publications grâce à la TAO. Sous réserve de financement, ce projet sera lancé lors du prochain triennat.

En vue d'augmenter l'efficacité et l'efficience de la gestion des services linguistiques, deux notes de politique ont été rédigées, l'une sur la politique en matière de traitement des publications, l'autre sur la politique et les procédures de coordination des services d'interprétation et de traduction.

Ressources humaines

En 2009, avec des orientations données par le Comité des ressources humaines, la Sous-Direction des ressources humaines (HRB) a continué d'axer ses activités

sur la revue et l'actualisation du Règlement du personnel de l'OACI en ce qui concerne le recrutement et les dispositions contractuelles, afin de mieux répondre aux besoins changeants de l'Organisation et d'atteindre l'objectif global de réussir à attirer, conserver et développer un personnel de haute qualité, donnant ainsi un soutien aux cadres hiérarchiques dans la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation. Compte tenu de l'évolution récente à l'Organisation des Nations Unies, le travail a aussi commencé sur une revue des besoins de l'Organisation dans le domaine de la déontologie et de la justice.

La Sous-Direction HRB a continué d'orienter l'Organisation vers une bonne mise en œuvre du Système d'amélioration des performances et des compétences (PACE) qui, au cours des deux dernières années, s'est révélé être un outil de gestion constructif pour communiquer les plans de performance au personnel, déterminer les besoins de perfectionnement du personnel et évaluer la performance du personnel. Comparé au précédent système d'évaluation de la performance, le système PACE a marqué un taux global de participation plus élevé, ainsi qu'une amélioration globale de la performance du personnel. Tenant compte de l'expérience acquise, la Sous-Direction HRB continuera d'actualiser le système PACE afin d'améliorer encore la performance du personnel et les résultats organisationnels.

Afin d'assurer que l'OACI possède un personnel flexible ayant les aptitudes et les compétences nécessaires pour répondre aux besoins opérationnels, et grâce à une nette augmentation des ressources financières disponibles pour 2009, la Sous-Direction HRB a continué d'élargir ses activités d'administration, de gestion et de formation technique ainsi que de perfectionnement du personnel. Au cours de l'année, 89 sessions de formation ont été offertes. Des ressources ont été mises à la disposition de la Direction de la navigation aérienne, à l'appui de ses initiatives de formation technique dans le domaine de la navigation aérienne pour du personnel du siège et des bureaux régionaux. Ces activités de formation et de perfectionnement du personnel ont contribué à actualiser les aptitudes et les connaissances des membres du personnel, leur permettant ainsi de mieux accomplir leurs tâches.

Dans le recrutement à des postes d'administrateurs, il y a encore eu des améliorations dans la réduction des délais nécessaires pour pouvoir des postes. Grâce aux efforts et à la collaboration de la Sous-Direction HRB et du cadre hiérarchique, la majorité (71 %) des décisions de nominations intervenues en 2009 ont été prises dans l'échéancier de six mois établi par le Conseil en matière de recrutement. On continue de chercher à réaliser des économies d'efficacité, notamment par l'instauration d'une réforme de gestion et d'améliorations technologiques.

À la fin de l'année, il y avait au tableau des effectifs de l'Organisation 576 postes financés par le Programme ordinaire et le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC). Sur ce nombre, il y avait 268 postes dans la catégorie des administrateurs et les catégories supérieures et 308 postes dans la catégorie des services généraux.

Gestion des dossiers

Sur la base du rapport du Groupe du Secrétariat présidé par la Directrice de l'administration et des services, le bilan de rentabilité sur la mise en œuvre d'un système de gestion des documents et dossiers électroniques (EDRMS) de toute l'Organisation a été lancé à la fois pour le siège et pour les bureaux régionaux. L'accent a été mis sur la modernisation des procédures et processus administratifs de l'OACI, afin de rehausser l'efficacité et l'efficience de l'Organisation.

La 11^e édition du *Règlement des publications de l'OACI* a été adoptée en 2009, avec une simplification de la structure d'ensemble du document. Cela aussi était une initiative visant à relever encore l'efficacité du programme de publications de l'OACI.

Grâce à une coopération avec certains États membres, une partie des archives de l'OACI a été numérisée et rendue accessible en ligne à un auditoire plus large, y compris les membres de certains groupes d'experts et groupes de travail, ce qui a rehaussé l'efficacité de l'accès aux archives de l'OACI et de leur utilisation.

Technologie de l'information

Durant l'année 2009, la Section de la technologie de l'information et des communications (ICT) a mis en place des initiatives à l'échelle de l'Organisation pour améliorer la sûreté, l'infrastructure et le perfectionnement des systèmes d'information et de télécommunications, améliorant ainsi l'efficacité et l'efficience globales de l'Organisation en aidant les Directions et les bureaux à réaliser leurs objectifs programmés. Activités spécifiques :

Soutien du programme

- Introduction de la technologie *SharePoint* pour habiliter les utilisateurs et rationaliser la gestion des réunions et la publication de documents sur des sites web. Le site web du Conseil a été activé pour la 188^e session du Conseil et il est l'objet d'une revue permanente pour la réalisation d'améliorations d'efficacité et de facilité d'utilisation.
- Exécution de nouveaux services Internet, par exemple le centre de nouvelles de l'OACI en ligne et les conférences en direct sur le web. Cela a amélioré les communications entre l'Organisation et des auditoires extérieurs, notamment les États, des organisations internationales et le public.
- Participation à la préparation du bilan de rentabilité concernant le système de gestion des documents et dossiers électroniques.
- Mise en œuvre réussie d'un Programme de formation sur la sensibilisation à la sûreté, à l'appui du cadre de sûreté de l'information.

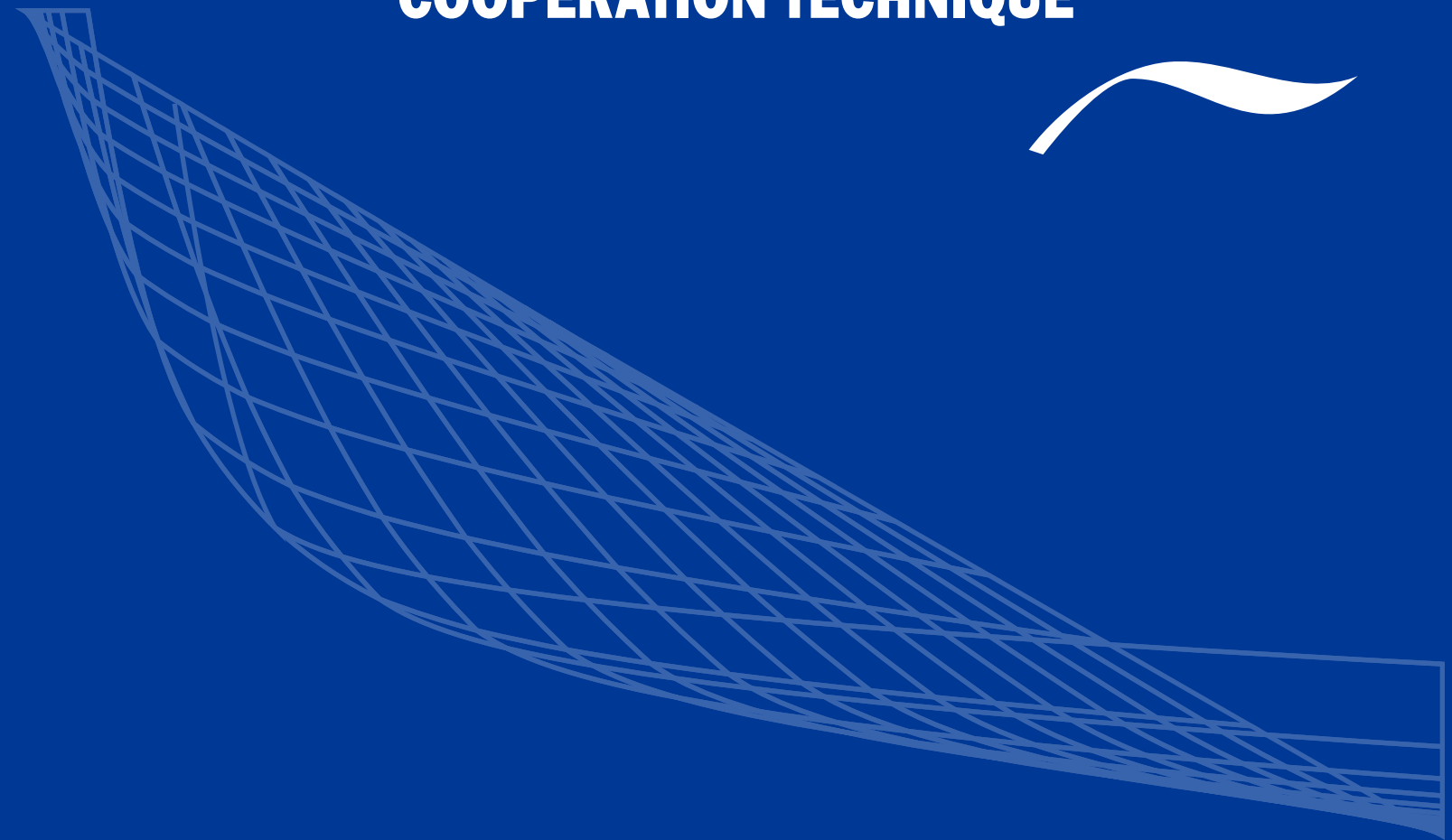
- Soutien continu aux projets de Réseau OACI d'échange de connaissances et de Planification intégrée de missions.
- Mise à niveau technologique des systèmes existants : base de données statistiques intégrée (ISDB), base de données des accords sur les services aériens du monde (WASA), et Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation (ECCAIRS). La revue du système de recettes du transport aérien et d'analyse des coûts a été mise en route et sera achevée au premier trimestre 2010.
- Élaboration de la première version du Système d'immatriculation des aéronefs (ARS) et participation à une mise en œuvre conjointe à l'OACI de la base de données régionale EUR/NAT de l'OACI (ICARD), qui continuera en 2010. La Section ICT a beaucoup travaillé avec la Direction de la navigation aérienne et la Commission de navigation aérienne à la création d'un système électronique pour les lettres aux États relatives aux amendements des normes et pratiques recommandées (SARP) et des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS).

Infrastructure et service de soutien

Les systèmes ci-après ont été améliorés pour accroître à la fois les transmissions et la sûreté pour les liaisons Internet : pare-feu, téléconnexion avec usagers et systèmes anti-virus/anti-spam de courrier électronique. L'OACI a instauré la virtualisation de serveur pour mettre en place une infrastructure de serveur plus efficace et plus souple. La virtualisation de serveur contribue à une technologie de l'information plus écologique à l'intérieur de l'OACI et elle permet une utilisation plus efficace des ressources de serveur disponibles. La technologie de l'information a aussi été rendue plus écologique grâce au remplacement d'équipements périmés et moins efficaces par de nouveaux appareils qui consomment moins d'énergie.

Enfin, il y a eu une vaste amélioration de la série d'applications du logiciel *Microsoft Office*, pour que l'Organisation reste au diapason du progrès de la technologie et soit capable de communiquer et d'être en interaction avec les États membres, l'industrie et d'autres organisations.

PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE



PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

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

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

En 2009, l'OACI a mis en œuvre un Programme de coopération technique de 129,3 millions USD. Au titre de différents arrangements de fonds d'affectation spéciale, la TCB a exécuté 208 projets dans 82 pays, dont 9 ont été achevés du point de vue opérationnel au cours de l'année. Les résumés des projets de coopération technique mis en œuvre en 2009 figurent dans l'Appendice 2 du présent rapport en ligne à l'adresse <http://www.icao.int/Rapportannuel>.

Les pays en développement ont financé quelque 98 % du Programme total, en finançant leurs propres projets de coopération technique. Les contributions extrabudgétaires versées aux fonds de certains projets par d'autres donateurs (banques de développement, organismes régionaux, institutions de financement et industrie aéronautique) ont représenté 1 %, ceci comprenant les contributions volontaires en nature. Le financement de base versé au Programme par le PNUD (Programme des Nations Unies pour le développement) a représenté 1 %.

Au cours de la période 2007-2009, une réduction de 26 % du Programme annuel a été enregistrée, principalement du fait du ralentissement économique durant cette période. L'OACI a poursuivi ses efforts pour réduire l'écart dans l'assistance aux différentes régions géographiques, afin de parvenir à un programme plus équilibré.

Le Programme 2009 est étroitement aligné sur les Objectifs stratégiques de l'OACI et les projets de coopération technique, qui couvrent un large éventail de domaines : plans directeurs d'aviation civile, planification et perfectionnement des ressources humaines, administration et législation, communication et navigation, sûreté de l'aviation, météorologie aéronautique, aspects environnementaux des aéroports, navigabilité et exploitation aérienne, systèmes de gestion de la sécurité, médecine aéronautique, études de faisabilité pour les aéroports et construction

**Exécution du Programme de coopération technique par région
(en millions USD)**

Région	2007	2008	2009	Accroissement (+)/ réduction (-) 2009 vs 2007 (%)
Afrique	9,47	16,07	13,17	+4,23
Amériques	153,01	102,06	77,95	-75,15
Asie et Pacifique	2,52	7,09	20,60	+18,08
Europe et Moyen-Orient	9,10	31,74	17,54	+8,44
Total	174,11	156,97	129,27	-44,84

et gestion d'aéroports, services de la circulation aérienne, introduction de la méthodologie TRAINAIR de l'OACI, et programmes mondiaux et régionaux de bourses de formation.

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

Recrutement d'experts

Le nombre total d'experts et de consultants internationaux des services extérieurs recrutés en 2009 s'est élevé à 360. Le personnel des projets comptait en outre 1 253 ressortissants nationaux, pour un total de 1 720 fonctionnaires en poste, dont 107 experts et consultants internationaux des services extérieurs qui étaient déjà sur le terrain. Ces experts ont été recrutés comme conseillers auprès d'administrations nationales de l'aviation civile, comme instructeurs dans des centres de formation ou en milieu de travail, et comme cadres assurant des services opérationnels et administratifs pour le gouvernement, notamment en qualité d'inspecteurs de la sécurité, lorsque les États ne disposaient pas des moyens nécessaires.

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

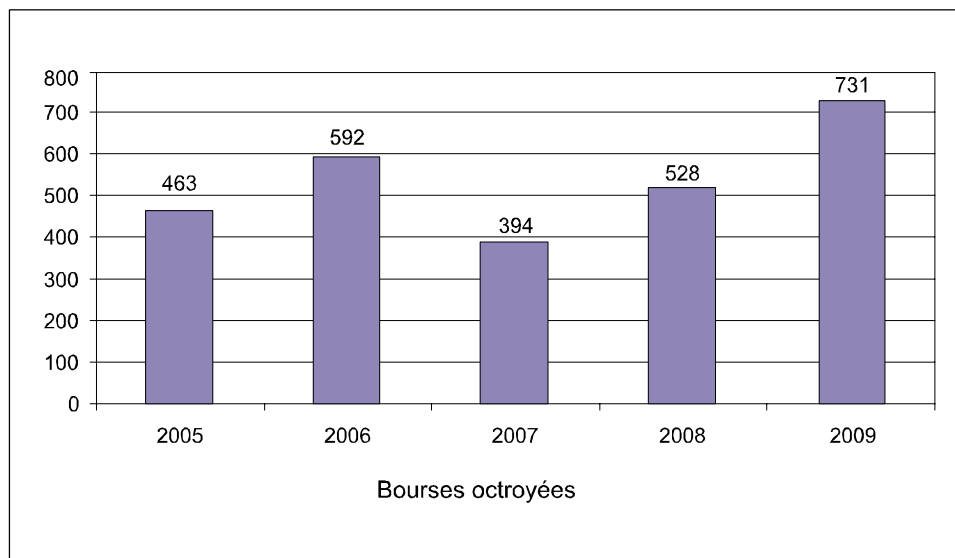


Formation en aviation civile

Au cours de l'année, 731 bourses ont été octroyées pour une durée totale de 465,5 mois unitaires. Au titre du protocole d'accord signé par l'OACI avec la Chine, la République de Corée, Singapour et la Thaïlande concernant la formation qui sera financée par ces pays et administrée par l'OACI, un total de 33 bourses ont été octroyées pour une formation à l'Institut de gestion de l'aviation civile de la Chine dans les domaines de la supervision du transport aérien et du contrôle de l'approche de base/radar ; 49 bourses ont été octroyées pour une formation au Centre coréen de formation d'aviation civile, dans les domaines du système mondial de navigation par satellite (GNSS), de maintenance du VOR Doppler et du contrôle de l'approche radar ; 87 bourses ont été octroyées pour une formation à l'Académie de l'aviation de Singapour dans les domaines des enquêtes sur les accidents d'aviation, la gestion de l'aviation civile, l'inspection de la supervision de la sécurité — navigabilité, la supervision de la sécurité — navigabilité/opérations aériennes, la gestion de la supervision de la sécurité, les systèmes de gestion intégrés de la sécurité, le programme de sécurité d'État et les systèmes CNS/ATM ; et 184 bourses ont été octroyées à des participants à des cours donnés au Centre de formation de l'aviation civile de la Thaïlande dans les domaines suivants : compétences linguistiques en anglais aéronautique, gestion de la sûreté de l'aviation, anglais pour l'industrie aéronautique, CNS/ATM, facteurs humains, météorologie et systèmes de gestion de la sécurité.

En outre, 2 585 agents techniques et personnels de gestion et d'exploitation des administrations de l'aviation civile ont reçu une formation dans le pays assurée dans différents domaines par des instructeurs recrutés au titre de projets de la TCB, ce qui démontre que les États restent sensibilisés à l'importance de la formation en aviation civile.

Pour compenser le faible financement provenant du PNUD, qui a traditionnellement soutenu la formation de boursiers, les États bénéficiaires ont continué d'inclure dans la composante acquisitions de leurs projets OACI de coopération technique une part substantielle de formation pour leurs ressortissants nationaux.



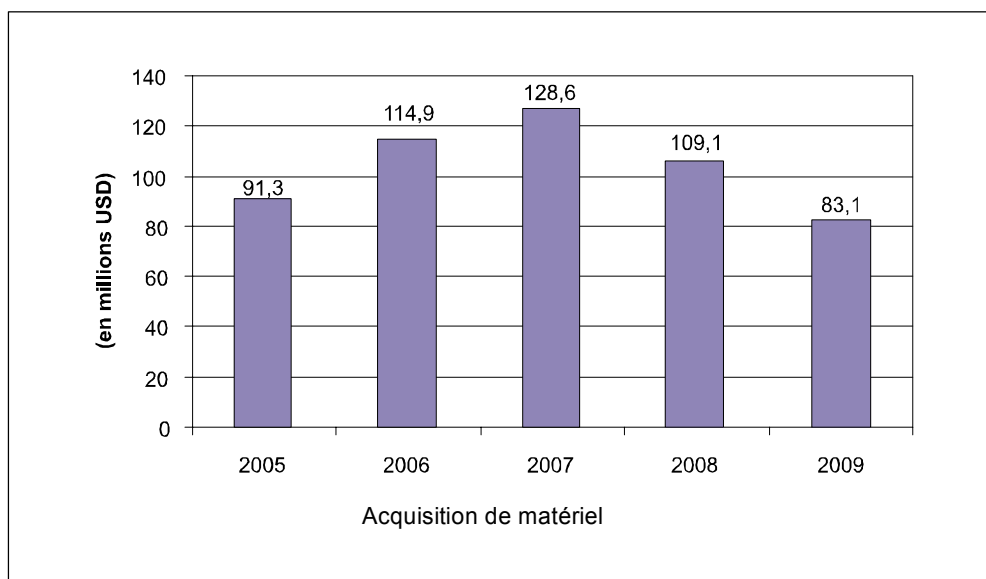
En 2009, 369 agents nationaux ont été formés aux technologies nouvelles et à l'utilisation des matériels achetés dans le cadre des projets OACI, ce qui a coûté au total 0,1 million USD.

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

Matériel et contrats de sous-traitance

En 2009, 439 bons de commande et contrats de sous-traitance ont été établis pour le Programme de coopération technique. Le montant total des acquisitions des services extérieurs s'est élevé à 83,1 millions USD. L'assistance fournie aux États pour moderniser leur infrastructure d'aviation civile a porté notamment sur l'élaboration de spécifications techniques, les appels d'offres et l'administration de contrats clés en main complexes et en plusieurs étapes, ainsi que sur la mise en service d'équipements ; elle a contribué de manière directe et positive à l'amélioration de la sécurité et de la sûreté des aéroports et des infrastructures de communication et de navigation aérienne, ce qui a permis d'améliorer l'efficacité et l'économie des opérations aériennes dans les pays et les régions concernés.

Le matériel et les services dont l'acquisition a été confiée à l'OACI ont eu des incidences directes sur l'amélioration des infrastructures d'aviation civile des États

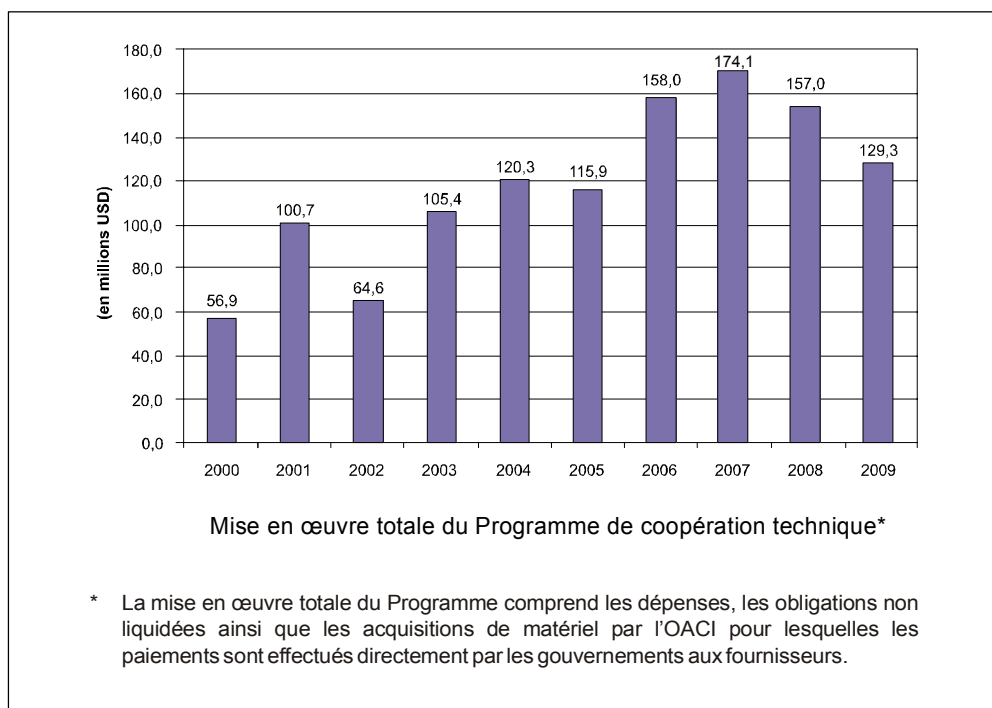


et sur la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aérienne. En particulier, l'expertise de l'OACI a garanti que les spécifications techniques respectent les SARP de l'OACI et les plans régionaux de navigation aérienne applicables.

De plus, 264 bons de commande et contrats de sous-traitance, pour un montant de 13,2 millions CAD, ont été établis par la TCB, pour des achats de matériel et de services destinés aux besoins administratifs du Programme ordinaire de l'OACI et de la Direction de la coopération technique. Le plus important projet mis en œuvre en 2009 a été le contrat relatif à l'Étude d'analyse de rentabilisation de la mise en œuvre d'un système de gestion de documents et de dossiers électroniques (EDRMS) au siège de l'OACI et à ses bureaux régionaux, pour 245 900 CAD.

Volume de mise en œuvre par Objectif stratégique (en USD)

Objectif stratégique	Amériques		Afrique		Asie et Pacifique		Europe et Moyen-Orient		Programme total	
		%		%		%		%		%
A (Sécurité)	4 521 223	5,8	6 337 251	48,1	2 864 065	13,9	7 016 977	40,0	20 739 516	27,0
B (Sûreté)	1 870 851	2,4	197 627	1,5	226 653	1,1	1 017 461	5,8	3 312 592	2,7
C (Environnement)	77 952	0,1	0	0	20 604	0,1	35 085	0,2	133 641	0,1
D (Efficacité)	27 517 098	35,3	6 561 229	49,8	3 667 652	17,8	8 069 523	46,0	45 815 502	37,2
E (Continuité)	40 846 911	52,4	79 051	0,6	13 496 134	65,5	1 403 395	8,0	55 825 491	31,6
F (Principes de droit)	3 118 085	4,0	0	0	329 677	1,6	0	0	3 447 762	1,4
Total	77 952 120	100,0	13 175 158	100,0	20 604 785	100,0	17 542 441	100,0	129 274 504	100,0



D'autres acquisitions majeures ont porté sur la modernisation du matériel de communication de données (586 752 CAD), du système de stockage de données (238 676 CAD), du Système intégré de collecte et d'analyse de données de sécurité (ISDCAS) et du Programme complet de sécurité des pistes (318 880 CAD), des cours de formation sur le web (107 973 CAD) et de l'audit du Système Agresso, Phase I (42 030 CAD).

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

L'OACI ne finance pas son Programme de formation technique à partir des sources habituelles ; celui-ci est financé par des ressources extra-budgétaires provenant de donateurs ou des gouvernements qui financent leurs propres projets. Des frais d'administration sont perçus pour l'exécution des projets sur la base du principe de recouvrement des coûts. Les fonds reçus pour couvrir ces frais sont administrés par le Secrétaire général en vertu des dispositions applicables du Règlement financier et au moyen du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC). Le Fonds AOSC est utilisé pour financer intégralement les dépenses d'administration, de fonctionnement et de soutien du Programme de coopération technique. Il couvre les dépenses de la TCB, telles que les coûts de personnel, les frais généraux de fonctionnement et de matériel. Les dépenses du Programme ordinaire engagées pour des services fournis au Programme de coopération technique sont aussi

recouvrées du Fonds AOSC. Sur la base du mandat approuvé par le Conseil, des consultants externes ont été engagés pour étudier et proposer des options pour une nouvelle politique harmonisée sur le recouvrement des coûts indirects applicables à toutes les activités extra-budgétaires de l'Organisation, y compris le Programme de coopération technique. L'étude s'est terminée en juin 2009 et les délibérations sur des solutions possibles à court terme et à long terme à la répartition des coûts entre les deux Programmes se sont poursuivies avec l'établissement d'un Sous-groupe du Comité de la coopération technique et du Comité des finances.

Les prévisions du budget AOSC approuvées par l'Assemblée sont indiquées à titre indicatif, car le Programme de coopération technique ne peut être déterminé avec précision avant que les gouvernements et les donateurs n'aient décidé des montants à attribuer aux projets d'aviation civile.

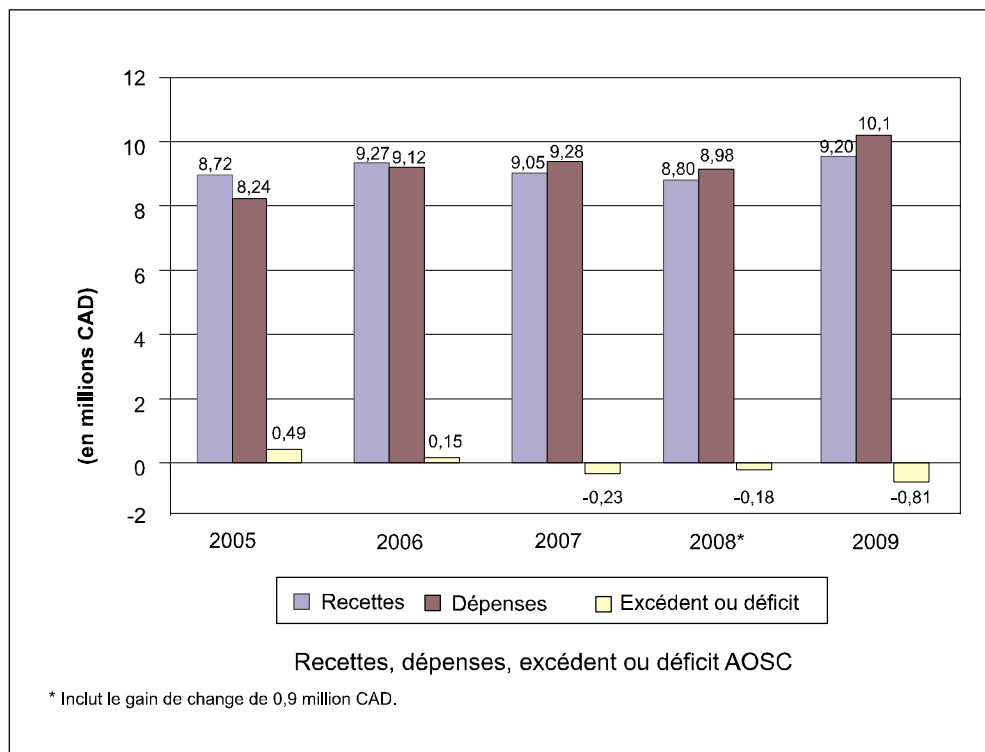
En 2008, le dollar canadien a été adopté comme monnaie de base des budgets et des comptes des fonds propres à l'Organisation, y compris le Fonds AOSC. Toutefois, les fonds administrés pour le compte de tiers, comme ceux qui ont été établis pour la gestion de projets de coopération technique, sont comptabilisés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

Pour permettre la comparabilité, les chiffres du tableau ci-dessous pour les années 2005 à 2007 ont été convertis en dollars canadiens.

Recettes, dépenses, excédent ou déficit AOSC

Les excédents ou déficits AOSC annuels sont le résultat de l'excédent ou du déficit des recettes par rapport aux dépenses pour une année donnée. L'excédent AOSC cumulé au 31 décembre 2009 est estimé à 2,7 millions CAD. Ces fonds constituent une réserve pour couvrir d'éventuels déficits dans les activités du Programme, ainsi que pour payer au personnel, s'il y a lieu, des indemnités de cessation d'emploi, celles-ci s'élevant approximativement à 4,0 millions CAD au 31 décembre 2009.

Les résultats d'exploitation estimatifs montrent un déficit de 817 000 CAD en 2009. Les frais généraux moyens imputés aux projets au cours des cinq dernières années sont passés de 5,3 % en 2005 à 5,6 % en 2009.



Des renseignements détaillés sur les projets mis en œuvre en 2009 figurent sur le site <http://www.icao.int/Rapportannuel>.

FINANCES



FINANCES

Points saillants dans les finances — 2009

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

Tableau 1. Crédits pour 2008, 2009 et 2010

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

Comme le montre le Tableau 2, les crédits définitifs pour 2009 ont été ajustés au montant de 75 823 000 CAD, par suite :

- 1) du report à 2009 de crédits 2008, pour un total de 11 324 000 CAD, conformément aux § 5.6 et 5.7 du Règlement financier (C-DEC 186/8 et 186/12) ;
- 2) du virement de crédits à d'autres fonds, totalisant 1 652 000 CAD ;
- 3) du virement entre Objectifs stratégiques et Stratégies d'exécution de soutien, conformément au § 5.9 du Règlement financier et à C-DEC 190/3 ;
- 4) des ajustements ci-après, pour un montant total de 13 934 000 CAD afin de diminuer les crédits 2009 et augmenter les crédits 2010 :
 - a) engagements non réglés s'élevant à 4 771 000 CAD, conformément au § 5.7 du Règlement financier ;
 - b) solde des engagements du triennat, s'élevant à 3 056 000 CAD, selon le § 5.6 du Règlement financier et C-DEC 186/8 et 186/12 ;

Tableau 2. Crédits révisés pour 2009
(en milliers CAD)

	Crédits						
	Résolution de l'Assemblée A36-29 CAD	Report de l'exercice antérieur CAD	Diminution des crédits CAD	Virements entre OS et SES CAD	Ajustements CAD	Crédits révisés CAD	Dépenses réelles CAD
Objectifs stratégiques (OS)							
A – Sécurité	15 014	1 770	–	1 545	(3 920)	14 409	14 409
B – Sûreté	6 532	62	–	(1 952)	(206)	4 436	4 436
C – Protection de l'environnement	1 672	294	(253)	143	(472)	1 384	1 384
D – Efficacité	21 436	637	–	63	(2 540)	19 596	19 596
E – Continuité	2 114	27	–	(462)	(111)	1 568	1 568
F – Principes de droit	658	358	–	47	(16)	1 047	1 047
Total partiel	47 426	3 148	(253)	(616)	(7 265)	42 440	42 440
Stratégies d'exécution de soutien (SES)							
Gestion et administration	18 582	5 070	(1 323)	1 955	(4 006)	20 278	20 278
Soutien du programme	14 001	3 106	–	(1 339)	(2 663)	13 105	13 105
Total partiel	32 583	8 176	(1 323)	616	(6 669)	33 383	33 383
Total	80 009	11 324	(1 576)	–	(13 934)	75 823	75 823
Réalignement organisationnel	76	–	(76)	–	–	–	–
Total	80 085	11 324	(1 652)	–	(13 934)	75 823	75 823

c) activités différées, s'élevant à 59 000 CAD, conformément au § 5.6 du Règlement financier ;

d) report à 2010 de crédits 2009, s'élevant à 6 048 000 CAD, selon le § 5.6 du Règlement financier, C-DEC 190/3.

Les dépenses réelles de 2009 en regard des crédits se sont élevées à 75 823 000 CAD.

Les contributions imputées aux États membres pour 2009 s'élevaient à 74 060 000 CAD. Les contributions de 2009 effectivement reçues à la fin de l'année se sont élevées à 71 670 059 CAD, soit 96,78 %, contre 96,88 % à la fin de 2008 et 97,67 % à la fin de 2007. De plus, 1 636 281 CAD ont été reçus relativement à des contributions d'exercices précédents. Le total des arriérés de contributions en souffrance au 31 décembre 2009 s'élevait à 13 030 984 CAD.

Le Tableau 3 présente la situation financière de l'Organisation, en termes de soldes de trésorerie dans le Fonds général et le Fonds de roulement, au début de l'exercice et à la fin de chaque trimestre, avec les chiffres correspondants relatifs à 2008.

Ce qui précède se rapporte aux activités relevant du Programme ordinaire de l'Organisation, financées au moyen des crédits approuvés par l'Assemblée. Les dépenses de fonctionnement de la Direction de la coopération technique (TCB) sont financées par le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSCF), mais certains personnels de soutien et certaines dépenses sont financés à partir d'autres fonds spéciaux.

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

Au	2009			2008		
	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD
1 ^{er} janvier	19 483 148	7 265 360	26 748 508	24 651 730	5 887 510	30 539 240
31 mars	20 308 052	7 307 048	27 615 100	21 922 338	5 837 479	27 759 817
30 juin	21 475 763	6 910 947	28 386 710	21 771 447	5 939 307	27 710 754
30 septembre	10 205 558	6 474 623	16 680 181	11 886 009	5 974 031	17 860 040
31 décembre	14 139 953	6 222 694	20 362 647	19 483 148	7 265 360	26 748 508

Les états financiers de l'OACI vérifiés de l'exercice 2009 figurent dans la note de travail du Conseil C-WP/13568 ; un extrait de chacun des deux principaux états est présenté dans les Tableaux 4 et 5 ci-dessous. Une explication complète et une analyse détaillée figurent dans le rapport du Secrétaire général et dans les notes aux états financiers figurant aussi dans la note C-WP/13568.

Le Tableau 4 est le résumé des recettes et des dépenses pour l'exercice 2009, extrait de l'État I des états financiers. Il comprend les fonds possédés en propre et contrôlés par l'OACI et des fonds non en propre appartenant à des tiers mais gérés par l'OACI.

Tableau 4. Résumé des recettes et dépenses 2009 (tous fonds)
(en milliers CAD)

	2009	2008
RECETTES :		
Contributions fixées et contributions volontaires	81 249	79 679
Recettes de génération de produits	11 278	11 757
Contributions de coopération technique	132 518	135 512
Recettes de financement collectif	30 009	45 363
Recettes diverses	10 903	14 541
Total des recettes	265 957	286 852
DÉPENSES		
Coûts de personnel	132 092	125 525
Dépenses générales de fonctionnement	15 934	12 415
Voyages et réunions	9 737	8 364
Projets de coopération technique	51 936	27 409
Coûts de financement collectif	42 965	55 820
Coûts divers	1 678	554
Total des dépenses	254 342	230 087
Excédent/(déficit) de fonctionnement	11 615	56 765
Gain/(perte) de réévaluation de devises	(36 074)	41 046
Excédent/(déficit) comptabilisé	(24 459)	97 811

Le Tableau 5 présente le bilan au 31 décembre 2009. Il indique l'actif, le passif et les excédents pour tous les fonds combinés.

Tableau 5. Résumé du bilan au 31 décembre 2009 (tous fonds)
(en milliers CAD)

	2009	2008
ACTIF :		
En espèces et équivalents	212 069	261 219
Contributions à recevoir	13 031	12 277
Autres montants à recevoir et avances	54 689	29 949
Autres avoirs	4 025	2 962
Avoirs non courants	1 795	10 213
Total de l'actif	285 609	316 620
PASSIF		
Obligations non liquidées	0	17 058
Comptes à payer	32 592	34 575
Crédits de financement collectif dus	17 519	4 203
Coopération technique — Recettes/sommes perçues d'avance	168 937	174 045
Autres éléments du passif	2 752	2 905
Total du passif	221 800	232 786
AVOIRS NETS	63 808	83 836
Total du passif et des avoirs nets	285 608	316 622

Mis à part les chiffres clés qui sont expliqués dans la note C-WP/13568, les principaux points à noter dans les états financiers de 2009 sont les suivants :

- la situation générale de la trésorerie et des finances reste saine, avec des excédents suffisants pour faire face aux nécessités de dépenses différées et nouvelles ;
- il reste des arriérés de contributions imputées, d'une valeur de 13 millions CAD, qui sont maintenus comme recevables à leur valeur entière et continuent de constituer une limitation à la mise en œuvre du programme ;
- le Programme de coopération technique a continué de fonctionner avec des marges étroites, mais il a connu des résultats améliorés par rapport à 2008 ;

- c'est le deuxième exercice de comptabilité en dollars canadiens (CAD), et en raison des fluctuations du taux de change d'année en année avec le dollar des États-Unis (USD), il subsiste des gains et des pertes notables qui résultent des transactions de devises. Les contributions étaient fixées en USD jusqu'à 2007, puis en CAD pour 2008 et 2009, et elles seront fractionnées entre CAD et USD (dans un rapport de 3 : 1) à partir du 1^{er} janvier 2010 ;
- les Normes comptables internationales pour le secteur public (IPSAS) concernant les dépenses ont été appliquées pour un deuxième exercice et il n'y a plus de montants d'obligations inclus dans les dépenses comptabilisées. Toutes les autres normes IPSAS seront introduites en 2010, les incidences les plus significatives étant l'inclusion de prestations payables à du personnel après la cessation de l'emploi et la méthode de comptabilisation des recettes dans le secteur de la coopération technique ;
- les systèmes comptables Agresso sont maintenant bien établis et produisent facilement les états financiers, mais certains systèmes subsidiaires et ceux des bureaux régionaux ne doivent devenir opérationnels qu'en 2010.

Adoption des Normes comptables internationales pour le secteur public (IPSAS)

En 2006, l'Organisation des Nations Unies et le Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies (CCS) ont approuvé le remplacement des Normes comptables du système des Nations Unies (UNSAS) par les IPSAS, pour application aux comptes et aux états financiers. Ces normes sont en cours d'application dans les organisations des Nations Unies, OACI comprise, depuis 2008 jusqu'à 2014.

L'adoption de certaines IPSAS par l'OACI a commencé en 2008 par l'inscription des dépenses sur la base de comptabilité d'exercice, ce qui en général correspond à l'exercice au cours duquel les services sont rendus et les biens sont reçus. Dans le système UNSAS, la comptabilité sur la base de la trésorerie et des engagements était utilisée et les obligations, une fois engagées, étaient comptabilisées comme étant des dépenses. On estime que, si la précédente politique relative aux dépenses avait été maintenue en 2008, les dépenses inscrites et le passif relatif aux obligations non réglées à la fin de 2008 auraient augmenté de 63,4 millions CAD et que les recettes de redevances administratives présentées dans le Fonds AOSC et calculées sur la base des dépenses auraient augmenté de 0,4 million CAD. Dans le système IPSAS, ces montants seront inscrits dans les comptes d'exercices ultérieurs, une fois les services rendus et les biens reçus. À la suite de l'adoption des IPSAS, d'autres changements importants seront apportés aux états financiers et aux comptes. Ces changements comprendront l'inscription de toutes les recettes sur la base de comptabilité d'exercice, d'avoirs additionnels en valeur nominale dans les états financiers, par exemple équipements, ainsi que d'éléments additionnels de passif,

par exemple prestations payables à des employés après la cessation de leur emploi.

À l'OACI, les IPSAS sont en cours d'application sur la base des indications disponibles, données par l'Équipe spéciale du CCS des Nations Unies sur les normes comptables. À noter que pour des raisons d'efficacité le système de planification des ressources (ERP) en cours de déploiement à l'OACI est harmonisé avec les IPSAS.

Groupe consultatif sur l'évaluation et les audits (AGEA)

Le Conseil a créé un groupe consultatif indépendant appelé à lui donner des orientations sur les processus d'audit, d'évaluation, de gestion du risque et de contrôle interne. Ses cinq membres viennent de quatre régions différentes et sont indépendants du Secrétariat et du Conseil. Ce groupe s'est réuni pour la première fois en septembre 2008 puis plusieurs fois en 2009, et il a remis des avis au Conseil sur un certain nombre de questions. Son premier rapport annuel, qui a été débattu par le Conseil en octobre 2009, donnait des renseignements indiquant si des processus efficaces et efficaces de gestion du risque et d'assurance étaient en place et si les mécanismes d'assurance indépendants fonctionnaient aussi efficacement que possible.

Évaluations et audits

En 2009, le Conseil a adopté une charte pour le Bureau de l'évaluation et de la vérification interne (EAO). La charte définit le mandat de l'EAO, les rapports hiérarchiques et les rôles des différentes parties prenantes, notamment la relation et la coopération avec le Groupe consultatif sur l'évaluation et les audits (AGEA) et le Commissaire aux comptes. Des notes fondamentales pour l'introduction de la gestion du risque ainsi que d'une politique et d'une procédure pour les dénonciations d'irrégularités ont été élaborées à la demande de l'AGEA et du Conseil. Des audits du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF), du Commissariat et de la Section des acquisitions ont été effectués, et un audit du système de planification des ressources (ERP), Agresso, est en préparation. Une importance plus grande a été donnée au suivi des mesures prises comme suite aux recommandations présentées par l'EAO ainsi que par le Commissaire aux comptes et le Corps commun d'inspection (CCI), pour lesquelles l'EAO est le point central. Comme l'ont recommandé l'AGEA, le CCI et le Commissaire aux comptes, une stratégie détaillée et un plan d'expansion de l'EAO pour le prochain triennat ont été élaborés afin d'augmenter l'ampleur des audits internes et de développer la fonction d'évaluation.

APPENDICE 1. TABLEAUX RELATIFS AU MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2009

Note générale.— Les statistiques de 2009 qui figurent dans le présent rapport ont un caractère provisoire, mais l'expérience montre que la marge d'erreur sur les totaux mondiaux est probablement inférieure à 2 %, sauf en ce qui concerne les bénéfices, pour lesquels il est possible qu'elle soit beaucoup plus élevée. Sauf indication contraire :

- a) les renseignements statistiques portent sur les États membres de l'OACI ;
- b) les statistiques de trafic concernent les services réguliers payants ;
- c) dans l'expression « tonne-kilomètre », le mot « tonne » désigne la tonne métrique ;
- d) les statistiques financières d'ensemble des entreprises de transport aérien portent sur les services réguliers et sur les vols non réguliers des transporteurs réguliers.

Tableau 1. Total mondial du trafic payant international et intérieur
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI, 2000–2009)

Année	Passagers		Passagers-kilomètres		Tonnes de fret		Tonnes-kilomètres de fret réalisées		Tonnes-kilomètres de poste réalisées		Total des tonnes-kilomètres réalisées	
	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %
2000	1 672	7,0	3 037 530	8,6	30,4	8,2	118 080	8,7	6 050	5,8	403 960	9,1
2001	1 640	-1,9	2 949 550	-2,9	28,8	-5,3	110 800	-6,2	5 310	-12,2	388 150	-3,9
2002	1 639	-0,1	2 964 530	0,5	31,4	9,0	119 840	8,2	4 570	-13,9	397 120	2,3
2003 ¹	1 691	3,2	3 019 100	1,8	33,5	6,7	125 760	4,9	4 530	-0,9	407 670	2,7
2004	1 888	11,6	3 445 300	14,1	36,7	9,6	139 040	10,6	4 580	1,1	458 910	12,6
2005	2 022	7,1	3 721 690	8,0	37,6	2,5	142 520	2,5	4 660	1,7	487 860	6,3
2006	2 127	5,2	3 948 570	6,1	40,0	6,4	151 940	6,6	4 530	-2,8	518 440	6,3
2007	2 303	8,3	4 252 520	7,7	42,0	4,9	159 050	4,7	4 490	-0,9	550 010	6,1
2008	2 293	-0,4	4 325 900	1,7	40,7	-3,0	157 010	-1,3	4 770	6,2	555 320	1,0
2009	2 277	-0,7	4 244 540	-1,9	37,8	-7,0	140 610	-10,4	4 370	-8,4	531 260	-4,3

1. Le 1^{er} octobre 2002, le Department of Transportation des États-Unis a mis en œuvre de nouvelles règles concernant la communication des données de trafic aérien qui, entre autres, ont eu un effet sur la communication des opérations tout cargo intérieures. Par conséquent, comparativement à 2002, les données communiquées pour les États-Unis pour 2003 indiquent pour le trafic de fret intérieur une part beaucoup plus importante pour les services réguliers que pour les services non réguliers, avec une incidence correspondante pour le trafic mondial indiqué ci-dessus. On estime que, si le trafic des transporteurs des États-Unis avait été communiqué selon les anciennes règles, les augmentations indiquées pour les tonnes de fret transportées (6,7 %), les tonnes-kilomètres de fret (4,9 %) et le total des tonnes-kilomètres réalisées (2,7 %) auraient été réduites à 2,4, 2,7 et 1,6 % respectivement.

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.



Tableau 2. Trafic payant international mondial
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI, 2000–2009)

Année	Passagers		Passagers-kilomètres		Tonnes de fret		Tonnes-kilomètres de fret réalisées		Tonnes-kilomètres de poste réalisées		Total des tonnes-kilomètres réalisées	
	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %	Millions	Augmentation annuelle %
2000	542	9,9	1 790 370	10,4	18,8	8,7	101 560	8,9	2 670	7,7	273 090	10,3
2001	536	-1,1	1 726 580	-3,6	18,0	-4,3	95 950	-5,5	2 660	-0,4	261 030	-4,4
2002	547	2,1	1 736 070	0,5	18,8	4,4	101 590	5,9	2 710	1,9	267 170	2,4
2003	561	2,6	1 738 510	0,1	19,6	4,3	103 130	1,5	2 710	0,0	268 420	0,5
2004	647	15,3	2 015 070	15,9	21,8	11,2	115 120	11,6	2 830	4,4	304 920	13,6
2005	705	9,0	2 199 940	9,2	22,6	3,7	118 440	2,9	2 980	5,3	325 450	6,7
2006	764	8,3	2 374 810	7,9	24,1	6,6	126 400	6,7	3 040	2,0	349 820	7,5
2007	858	12,3	2 576 130	8,5	25,5	5,7	132 910	5,1	3 180	4,6	372 830	6,6
2008	891	3,9	2 683 840	4,2	25,3	-0,6	131 720	-0,9	3 330	4,7	381 810	2,4
2009	872	-2,1	2 596 410	-3,3	22,9	-9,5	117 050	-11,1	3 100	-6,9	359 180	-5,9

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 3. Tendances des coefficients de remplissage et de chargement sur les services réguliers — internationaux et intérieurs
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI, 2000–2009)

Année	Passagers-kilomètres (millions)	Sièges-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de remplissage passagers %	Fret tonnes-kilomètres (millions)	Poste tonnes-kilomètres (millions)	Total tonnes-kilomètres réalisées (millions)	Total tonnes-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de chargement global %
2000	3 037 530	4 286 200	71	118 080	6 050	403 960	656 880	61
2001	2 949 550	4 271 860	69	110 800	5 310	388 150	660 000	59
2002	2 964 530	4 167 110	71	119 840	4 570	397 120	654 180	61
2003	3 019 100	4 227 860	71	125 760	4 530	407 670	673 460	61
2004	3 445 300	4 704 730	73	139 040	4 580	458 910	738 750	62
2005	3 721 690	4 975 910	75	142 520	4 660	487 860	780 560	63
2006	3 948 570	5 215 340	76	151 940	4 530	518 440	819 810	63
2007	4 252 520	5 544 460	77	159 050	4 490	550 010	868 300	63
2008	4 325 900	5 706 700	76	157 010	4 770	555 320	881 760	63
2009	4 244 540	5 586 640	76	140 610	4 370	531 260	850 880	62

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 4. Répartition du trafic régulier entre les régions — 2009

Par région statistique de l'OACI dans laquelle l'entreprise a son siège	Kilomètres parcourus (millions)	Nombre de départs (milliers)	Passagers transportés (milliers)	Passagers-kilomètres réalisés (millions)	Coefficient de remplissage passagers (%)	Tonnes-kilomètres réalisées		Tonnes-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de chargement (%)
						Fret	Total		
						(millions)	(millions)		
Total des services (internationaux et intérieurs) — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI									
Europe	8 964	7 183	637 850	1 191 483	76	34 267	143 590	217 281	66
Pourcentage du trafic mondial	26,6	27,8	28,0	28,1		24,4	27,0	25,5	
Afrique	905	594	47 527	98 001	66	1 900	11 393	21 309	53
Pourcentage du trafic mondial	2,7	2,3	2,1	2,3		1,4	2,1	2,5	
Moyen-Orient	1 636	751	93 338	282 541	73	12 350	34 387	66 672	58
Pourcentage du trafic mondial	4,9	2,9	4,1	6,7		8,8	7,4	7,8	
Asie et Pacifique	7 920	5 624	626 018	1 150 554	74	50 816	156 078	244 555	64
Pourcentage du trafic mondial	23,5	21,8	27,5	27,1		36,1	29,4	28,7	
Amérique du Nord	12 390	9 878	732 007	1 331 528	81	36 382	159 341	261 769	61
Pourcentage du trafic mondial	36,8	38,2	32,1	31,4		25,9	30,0	30,8	
Amérique latine et Caraïbes	1 863	1 821	140 453	190 432	68	4 898	21 469	39 297	55
Pourcentage du trafic mondial	5,5	7,0	6,2	4,5		3,5	4,0	4,6	
Total	33 678	25 851	2 277 192	4 244 538	76	140 613	531 258	850 883	62
Services internationaux — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI									
Europe	7 407	4 645	469 194	1 058 699	77	33 467	130 704	196 626	66
Pourcentage du trafic mondial	42,7	57,2	53,8	40,8		28,6	36,4	34,4	
Afrique	738	365	30 853	85 121	65	1 825	10 129	19 371	52
Pourcentage du trafic mondial	4,3	4,5	3,5	3,3		1,6	2,8	3,4	
Moyen-Orient	1 481	519	71 471	265 857	72	12 273	37 819	64 059	59
Pourcentage du trafic mondial	8,5	6,4	8,2	10,2		10,5	10,5	11,2	
Asie et Pacifique	3 775	1 116	162 626	653 300	73	44 653	106 201	163 960	65
Pourcentage du trafic mondial	21,8	13,7	18,6	25,2		38,1	29,6	28,6	
Amérique du Nord	3 010	1 021	99 787	431 149	79	20 980	61 050	104 129	59
Pourcentage du trafic mondial	17,4	12,6	11,4	16,6		17,9	17,0	18,2	
Amérique latine et Caraïbes	926	456	38 172	102 282	69	3 858	13 280	24 203	55
Pourcentage du trafic mondial	5,3	5,6	4,4	3,9		3,3	3,7	4,2	
Total	17 337	8 122	872 103	2 596 409	75	117 055	359 184	572 348	63

Note. — Tous les chiffres étant arrondis, les totaux indiqués pour chaque région ne correspondent peut-être pas à la somme des chiffres s'y rapportant.

Source. — Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 5. Nombre de tonnes-kilomètres et de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers
(Pays et groupes de pays dont les entreprises de transport aérien ont réalisé plus de 100 millions de tonnes-kilomètres en 2009¹)

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES RÉALISÉES (millions) (passagers, fret et poste)								NOMBRE DE PASSAGERS-KILOMÈTRES RÉALISÉS (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux				Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation
États-Unis	1	147 819	157 072	-6	1	54 372	58 958	-8	1	1 227 573	1 278 997	-4	1	372 738	393 772	-5
Chine ²	2	41 188	37 169	11	10	11 651	12 554	-7	2	330 243	285 295	16	13	50 831	56 380	-10
RAS de Hong Kong ³		16 882	17 906	-6		16 882	17 906	-6		88 071	91 639	-4		88 071	91 639	-4
RAS de Macao ⁴		240	353	-32		240	353	-32		2 078	2 553	-19		2 078	2 553	-19
Allemagne	3	27 097	30 074	-10	2	26 243	29 156	-10	4	205 371	220 759	-7	3	196 382	211 126	-7
Royaume-Uni	4	23 449	24 101	-3	3	22 782	23 378	-3	3	230 596	232 592	-1	2	222 278	223 640	-1
Émirats arabes unis	5	21 822	19 337	13	4	21 822	19 337	13	6	143 849	124 831	15	4	143 849	124 831	15
France	6	19 031	20 982	-9	5	17 178	18 996	-10	5	152 256	160 278	-5	5	133 457	140 106	-5
Japon	7	18 170	20 458	-11	9	12 665	14 354	-12	7	127 859	140 927	-9	10	66 575	72 572	-8
République de Corée	8	16 059	16 283	-1	6	15 589	15 753	-1	15	82 264	83 192	-1	9	77 276	77 435	0
Pays-Bas	9	13 112	14 306	-8	7	13 111	14 305	-8	10	90 184	95 189	-5	6	90 178	95 183	-5
Singapour	10	12 973	15 902	-18	8	12 973	15 902	-18	13	84 514	96 711	-13	8	84 514	96 711	-13
Canada	11	11 904	12 243	-3	12	6 942	7 137	-3	8	107 371	110 602	-3	11	60 979	62 814	-3
Australie	12	11 652	12 645	-8	13	6 923	7 633	-9	9	100 515	108 579	-7	14	50 061	55 244	-9
Fédération de Russie	13	9 918	10 669	-7	18	5 168	5 551	-7	14	83 828	91 096	-8	19	37 143	40 943	-9
Inde	14	8 942	8 503	5	19	5 086	4 932	3	12	85 768	78 653	9	16	43 773	40 570	8
Espagne	15	8 279	9 011	-8	15	6 361	6 849	-7	16	80 134	87 100	-8	12	59 821	63 991	-7
Irlande	16	8 008	7 291	10	11	8 008	7 291	10	11	87 475	79 498	10	7	87 475	79 498	10
Brésil	17	7 364	6 798	8	26	2 464	2 458	0	17	74 049	66 144	12	25	20 649	20 774	-1
Thaïlande	18	6 970	7 509	-7	14	6 539	7 112	-8	18	53 478	57 184	-6	15	48 885	52 948	-8
Malaisie	19	6 207	6 758	-8	17	5 251	5 883	-11	20	45 532	47 323	-4	20	35 020	37 795	-7
Turquie	20	5 669	4 709	20	20	4 855	3 924	24	19	49 529	42 560	16	17	40 682	34 251	19
Qatar	21	5 621	4 922	14	16	5 621	4 922	14	21	40 408	36 203	12	18	40 408	36 203	12
Luxembourg	22	4 688	5 402	-13	21	4 688	5 402	-13	116	411	495	-17	113	411	495	-17
Italie	23	4 329	5 364	-19	23	3 494	4 486	-22	22	39 811	41 217	-3	21	31 366	32 338	-3
Suisse	24	4 022	4 225	-5	22	4 009	4 211	-5	25	29 560	30 268	-2	22	29 423	30 140	-2
Arabie saoudite	25	3 746	3 888	-4	25	2 902	3 071	-6	26	28 891	27 736	4	27	20 248	19 451	4
Nouvelle-Zélande	26	3 429	3 772	-9	24	3 062	3 385	-10	29	25 924	28 045	-8	23	22 473	24 400	-8
Mexique	27	3 401	3 783	-10	29	2 332	2 488	-6	24	30 922	34 611	-11	28	19 423	20 707	-6
Indonésie	28	3 258	3 548	-8	43	1 022	1 038	-2	23	31 873	34 952	-9	41	8 807	8 860	-1
Afrique du Sud	29	3 108	3 386	-8	30	2 296	2 537	-10	27	26 926	28 953	-7	29	18 866	20 605	-8
Scandinavie ⁵	30	2 932	3 639	-19	27	2 378	2 992	-21	28	26 531	31 405	-16	24	20 689	24 627	-16
Chili	31	2 769	2 891	-4	31	2 204	2 357	-7	32	17 523	17 427	1	36	11 822	12 111	-2
Colombie	32	2 530	2 524	0	33	1 944	1 879	3	38	14 534	14 025	4	42	8 629	7 784	11
Portugal	33	2 385	2 558	-7	32	2 161	2 311	-6	30	22 820	24 159	-6	26	20 600	21 726	-5
Israël	34	2 362	2 682	-12	28	2 333	2 654	-12	33	17 251	17 404	-1	30	16 931	17 088	-1
Philippines	35	2 005	2 167	-7	38	1 589	1 798	-12	31	18 254	18 698	-2	34	13 854	14 913	-7
Finlande	36	1 969	2 162	-9	34	1 908	2 091	-9	35	16 389	17 859	-8	31	15 693	17 044	-8
Autriche	37	1 893	2 155	-12	35	1 879	2 140	-12	37	14 775	16 464	-10	32	14 644	16 324	-10
Viet Nam	38	1 792	1 716	4	42	1 065	1 114	-4	34	16 473	15 762	5	39	9 530	10 152	-6
Égypte	39	1 670	1 631	2	37	1 624	1 557	4	36	14 801	14 266	4	33	14 344	13 537	6
Bahreïn	39	1 670	1 837	-9	36	1 670	1 837	-9	41	12 753	13 656	-7	35	12 753	13 656	-7
Belgique	41	1 543	1 763	-12	39	1 534	1 744	-12	52	7 158	7 690	-7	47	7 158	7 690	-7
Éthiopie	42	1 478	1 399	6	40	1 460	1 384	6	43	9 746	9 303	5	38	9 562	9 147	5
Pakistan	43	1 444	1 579	-9	41	1 256	1 378	-9	39	13 049	13 916	-6	37	11 281	12 075	-7
Iran (République islamique d')	44	1 205	1 175	3	56	546	601	-9	40	12 818	12 292	4	54	5 481	5 909	-7
Argentine	45	1 198	1 296	-8	50	730	789	-7	42	12 156	13 037	-7	48	6 978	7 440	-6
Pérou	46	1 035	1 056	-2	49	744	721	3	45	9 288	9 171	1	52	6 180	5 627	10
Sri Lanka	47	988	1 155	-15	44	988	1 155	-15	48	7 750	9 071	-15	44	7 750	9 071	-15
Kenya	48	987	1 021	-3	46	965	1 000	-3	47	7 925	8 047	-2	45	7 695	7 812	-1
Koweït	49	975	945	3	45	975	945	3	49	7 670	7 368	4	46	7 670	7 368	4
Maroc	50	920	947	-3	47	895	919	-3	44	9 582	9 901	-3	40	9 313	9 611	-3

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES RÉALISÉES (millions) (passagers, fret et poste)								NOMBRE DE PASSAGERS-KILOMÈTRES RÉALISÉS (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux				Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation
Panama	51	894	951	-6	48	894	951	-6	46	8 414	8 970	-6	43	8 414	8 970	-6
Grèce	52	774	1 053	-27	55	554	800	-31	50	7 651	10 194	-25	55	5 422	7 618	-29
Pologne	53	700	785	-11	52	681	764	-11	51	7 169	7 854	-9	49	6 939	7 593	-9
Jordanie	54	687	719	-4	51	685	718	-5	53	6 363	6 400	-1	50	6 346	6 384	-1
Maurice	55	668	793	-16	53	663	787	-16	56	5 605	6 625	-15	53	5 551	6 569	-15
République tchèque	56	597	601	-1	54	594	598	-1	54	6 334	6 297	1	51	6 307	6 267	1
Ukraine	57	595	655	-9	57	541	602	-10	55	5 958	6 532	-9	56	5 366	5 945	-10
Ouzbékistan	58	507	569	-11	58	482	544	-11	57	4 775	5 507	-13	57	4 505	5 235	-14
Bangladesh	59	435	474	-8	59	433	472	-8	58	4 367	4 741	-8	58	4 344	4 717	-8
Islande	60	431	502	-14	60	431	502	-14	64	3 632	3 757	-3	63	3 632	3 757	-3
Oman	60	431	359	20	62	404	334	21	59	4 308	3 551	21	60	4 016	3 276	23
Chypre	62	412	458	-10	61	412	458	-10	60	4 163	4 522	-8	59	4 163	4 522	-8
Brunéi Darussalam	63	399	441	-9	63	399	441	-9	67	3 431	3 725	-8	66	3 431	3 725	-8
Fidji	64	386	424	-9	64	381	419	-9	65	3 549	3 860	-8	65	3 501	3 809	-8
Algérie	65	382	394	-3	69	326	334	-2	63	3 814	3 962	-4	69	3 236	3 340	-3
Roumanie	66	377	380	-1	66	359	363	-1	61	3 960	3 979	0	62	3 762	3 795	-1
Hongrie	67	360	381	-6	65	360	381	-6	62	3 843	4 062	-5	61	3 843	4 062	-5
Malte	68	332	352	-6	67	332	352	-6	69	3 250	3 436	-5	68	3 250	3 436	-5
El Salvador	68	332	358	-7	68	331	358	-7	66	3 516	3 775	-7	64	3 511	3 769	-7
Tunisie	70	325	343	-5	70	325	343	-5	70	3 220	3 357	-4	70	3 220	3 357	-4
Trinité-et-Tobago	70	325	351	-7	70	325	351	-7	71	3 106	3 312	-6	71	3 106	3 311	-6
Liban	72	313	330	-5	72	313	330	-5	74	2 711	2 727	-1	74	2 711	2 727	-1
Yémen	73	307	315	-3	73	303	311	-3	72	3 015	3 029	0	72	2 969	2 987	-1
Slovaquie	74	306	329	-7	74	300	323	-7	68	3 379	3 646	-7	67	3 317	3 578	-7
Jamaïque	75	295	315	-6	75	295	315	-6	73	2 839	3 027	-6	73	2 839	3 027	-6
Cuba	76	261	282	-7	76	246	264	-7	78	2 425	2 594	-6	76	2 316	2 469	-6
Kazakhstan	77	249	268	-7	83	146	160	-9	76	2 570	2 758	-7	82	1 483	1 610	-8
République arabe syrienne	78	246	250	-2	77	243	248	-2	77	2 507	2 519	0	75	2 476	2 491	-1
Venezuela	79	239	265	-10	101	91	98	-6	75	2 649	2 947	-10	92	987	1 052	-6
Suriname	80	212	229	-7	78	212	229	-7	84	1 749	1 865	-6	78	1 749	1 864	-6
Turkménistan	81	185	200	-7	87	126	137	-9	80	1 955	2 103	-7	85	1 310	1 422	-8
Bolivie	82	174	190	-8	85	138	147	-6	81	1 895	2 050	-8	81	1 497	1 596	-6
Namibie	83	171	175	-2	79	168	172	-2	85	1 668	1 723	-3	80	1 640	1 693	-3
Nigéria	84	169	179	-6	103	80	82	-2	82	1 873	1 978	-5	100	870	898	-3
Tadjikistan	85	167	136	23	81	160	128	25	83	1 778	1 458	22	79	1 701	1 375	24
Seychelles	86	165	171	-3	80	164	170	-3	89	1 428	1 474	-3	84	1 416	1 461	-3
Costa Rica	87	156	168	-7	82	154	165	-7	79	2 312	2 467	-6	77	2 289	2 440	-6
Gabon	88	148	157	-6	85	138	146	-5	100	931	966	-4	102	828	854	-3
Lettonie	89	142	152	-6	84	142	152	-6	88	1 456	1 539	-5	83	1 456	1 539	-5
Jamahiriyah libyenne	89	142	148	-4	97	96	98	-2	86	1 521	1 597	-5	97	934	964	-3
Soudan	91	140	148	-5	88	121	127	-4	95	1 111	1 154	-4	95	956	986	-3
Myanmar	92	134	145	-7	96	98	106	-8	87	1 470	1 585	-7	89	1 093	1 187	-8
Angola	93	126	135	-6	89	119	127	-6	108	680	706	-4	106	605	624	-3
Azerbaïdjan	94	122	171	-28	91	110	144	-24	90	1 274	1 777	-28	87	1 148	1 492	-23
Total pays ci-dessus (101) ⁶		529 782	553 697	-4		357 874	380 360	-6		4 229 871	4 309 765	-2		2 583 440	2 669 392	-3
Total autres pays		1 478	1 623			1 306	1 450			14 669	16 135			12 970	14 448	
Total pour les 190 États membres de l'OACI		531 260	555 320	-4		359 180	381 810	-6		4 244 540	4 325 900	-2		2 596 410	2 683 840	-3

- La plupart des données de 2009 sont des évaluations. Le rang et le pourcentage de variation pourraient donc changer lorsque les données définitives seront disponibles.
- Aux fins des statistiques, les données pour la Chine ne comprennent pas le trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao (RAS de Hong Kong et RAS de Macao) ni celui de la province chinoise de Taiwan.
- Trafic de la RAS de Hong Kong.
- Trafic de la RAS de Macao.
- Trois États — Danemark, Norvège et Suède.
- Comprend les États énumérés dans la note 5.

Source. — Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 6. Nombre de tonnes-kilomètres de fret réalisées sur les services réguliers
(Pays et groupes de pays dont les entreprises de transport aérien ont réalisé plus de 25 millions de tonnes-kilomètres de fret en 2009¹)

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation
États-Unis	1	35 084	39 372	-11	1	19 937	22 443	-11
Chine ²	2	11 421	11 386	0	4	7 020	7 409	-5
RAS de Hong Kong ³		8 229	8 988	-8		8 229	8 988	-8
RAS de Macao ⁴		32	98	-67		32	98	-67
République de Corée	3	8 551	8 727	-2	2	8 480	8 658	-2
Japon	4	7 018	8 173	-14	6	6 171	7 287	-15
Émirats arabes unis	5	7 551	7 289	4	3	7 551	7 289	4
Allemagne	6	6 809	8 353	-18	5	6 801	8 342	-18
Royaume-Uni	7	5 864	6 284	-7	7	5 862	6 282	-7
Singapour	8	5 535	7 310	-24	8	5 535	7 310	-24
France	9	4 921	6 163	-20	9	4 751	5 973	-20
Luxembourg	10	4 651	5 358	-13	10	4 651	5 358	-13
Pays-Bas	11	3 960	4 645	-15	11	3 960	4 645	-15
Fédération de Russie	12	2 306	2 400	-4	16	1 814	1 855	-2
Thaïlande	13	2 091	2 289	-9	12	2 059	2 258	-9
Malaisie	14	2 064	2 444	-16	13	2 031	2 407	-16
Australie	15	2 032	2 212	-8	15	1 890	2 051	-8
Qatar	16	1 953	1 639	19	14	1 953	1 639	19
Brésil	17	1 782	1 807	-1	24	915	900	2
Canada	18	1 347	1 389	-3	19	1 069	1 102	-3
Inde	19	1 235	1 234	0	22	968	984	-2
Chili	20	1 179	1 308	-10	17	1 129	1 257	-10
Arabie saoudite	21	1 138	1 383	-18	18	1 072	1 313	-18
Colombie	22	1 043	1 100	-5	21	996	1 015	-2
Suisse	23	1 030	1 182	-13	20	1 030	1 181	-13
Espagne	24	1 002	1 251	-20	23	919	1 119	-18
Belgique	25	830	997	-17	25	821	979	-16
Nouvelle-Zélande	26	799	921	-13	26	799	921	-13
Turquie	27	729	481	52	27	710	442	60
Afrique du Sud	28	652	761	-14	29	601	698	-14
Israël	29	622	926	-33	28	622	926	-33
Finlande	30	484	543	-11	30	484	542	-11
Bahreïn	31	471	542	-13	31	471	542	-13
Mexique	32	440	483	-9	33	393	424	-7
Italie	33	400	1 279	-69	32	399	1 275	-69
Autriche	34	342	421	-19	34	341	421	-19
Viet Nam	35	311	296	5	42	202	199	1
Scandinavie ⁵	36	303	523	-42	35	300	518	-42
Portugal	37	301	347	-13	36	287	330	-13
Koweït	38	281	280	1	37	281	280	1
Sri Lanka	39	279	331	-16	38	279	331	-16
Indonésie	40	277	334	-17	47	145	156	-7

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation	Rang en 2009	2009	2008	Pourcentage de variation
Kenya	41	272	295	-8	39	271	295	-8
Pakistan	42	266	320	-17	41	237	285	-17
Éthiopie	43	254	228	11	40	254	228	11
Philippines	44	227	277	-18	45	166	220	-25
Pérou	45	197	230	-14	43	185	212	-13
Égypte	46	180	195	-8	44	179	195	-8
Maurice	47	153	191	-20	46	152	191	-20
Irlande	48	121	122	-1	48	121	122	-1
Jordanie	49	113	141	-20	49	113	141	-20
Argentine	50	112	132	-15	50	102	120	-14
Brunéi Darussalam	51	90	104	-13	51	90	104	-13
Iran (République islamique d')	52	82	97	-15	54	71	86	-18
Islande	53	77	127	-39	52	77	127	-39
Ouzbékistan	54	76	72	6	53	76	72	6
Fidji	55	66	76	-13	55	66	76	-13
Angola	56	64	71	-9	56	63	70	-9
Liban	57	63	78	-20	56	63	78	-20
Gabon	58	62	68	-9	58	61	68	-9
Pologne	59	55	79	-30	59	55	79	-30
Ukraine	60	53	63	-17	60	52	63	-17
Maroc	61	50	55	-9	61	49	54	-9
Trinité-et-Tobago	62	42	49	-14	62	42	49	-14
Soudan	62	42	47	-11	65	37	41	-9
Oman	64	39	20	100	63	38	19	100
Chypre	65	38	48	-19	63	38	48	-19
Grèce	66	31	70	-55	66	30	67	-55
Ouganda	67	27	30	-9	67	27	30	-9
Cuba	67	27	32	-15	68	26	30	-14
Yémen	69	26	33	-20	68	26	33	-20
Total pays ci-dessus (69) ⁶		140 254	156 594	-10		116 728	131 345	-11
Total autres pays		356	416			322	375	
Total pour les 190 États membres de l'OACI		140 610	157 010	-10		117 050	131 720	-11

1. La plupart des données de 2009 sont des évaluations. Le rang et le pourcentage de variation pourraient donc changer lorsque les données définitives seront disponibles.
2. Aux fins des statistiques, les données pour la Chine ne comprennent pas le trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao (RAS de Hong Kong et RAS de Macao) ni celui de la province chinoise de Taiwan.
3. Trafic de la RAS de Hong Kong.
4. Trafic de la RAS de Macao.
5. Trois États — Danemark, Norvège et Suède.
6. Comprend les États énumérés dans la note 5.

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 7. Estimation du trafic international non régulier de passagers payants, 2000–2009

Catégorie de trafic	Millions de passagers-kilomètres réalisés									
	2000	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009
Trafic non régulier ¹	265 460	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690
Pourcentage annuel de variation	11,4	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5
Trafic régulier	1 790 370	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 374 810	2 576 130	2 683 840	2 596 410
Pourcentage annuel de variation	10,4	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,9	8,5	4,2	-3,3
Trafic total	2 055 830	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 619 915	2 817 860	2 907 200	2 794 100
Pourcentage annuel de variation	10,5	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,2	-3,9
Pourcentage du trafic non régulier dans le total	12,9	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,6	7,7	7,1

1. Comprend le trafic non régulier des transporteurs aériens réguliers et non réguliers.

Source.— Formulaire A du transport aérien de l'OACI et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 8. Trafic aux principaux aéroports du monde

Liste des 25 principaux aéroports selon le nombre total de passagers en 2009

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués			Nombre de vols		
			2009 (en milliers)	2008 (en milliers)	2009/2008 (%)	2009 (en milliers)	2008 (en milliers)	2009/2008 (%)
1	Atlanta, GA	Hartsfield-Jackson International	88 032	90 039	-2,2	970	978	-0,8
2	Londres	Heathrow	66 037	67 055	-1,5	466	479	-2,6
3	Beijing	Capital International	65 375	55 938	16,9	488	430	13,6
4	Chicago, IL	O'Hare International	64 398	70 819	-9,1	828	882	-6,1
5	Tokyo	Haneda (Tokyo International)	61 904	66 736	-7,2	321	339	-5,1
6	Paris	Charles-de-Gaulle	57 907	60 875	-4,9	525	560	-6,2
7	Los Angeles, CA	Los Angeles International	56 521	59 816	-5,5	545	623	-12,5
8	Dallas/Fort Worth, TX	Dallas-Fort Worth International	56 030	57 093	-1,9	639	656	-2,7
9	Francfort	Frankfurt	50 933	53 467	-4,7	463	486	-4,7
10	Denver, CO	Denver International	50 167	51 245	-2,1	612	626	-2,3
11	Madrid	Barajas	48 221	50 809	-5,1	430	463	-7,1
12	New York, NY	John F. Kennedy International	45 915	47 807	-4,0	415	439	-5,4
13	Hong Kong	Hong Kong International	45 559	47 860	-4,8	288	301	-4,3
14	Amsterdam	Amsterdam-Schiphol	43 570	47 430	-8,1	402	442	-9,0
15	Doubaï	Dubai International	40 902	37 441	9,2	281	270	4,0
16	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	40 500	38 603	4,9	258	249	3,4
17	Las Vegas, NV	Maccarran International	40 469	43 209	-6,3	511	579	-11,7
18	Houston, TX	Houston George Bush Intercontinental	40 007	41 709	-4,1	538	576	-6,6
19	Phoenix, AZ	Sky Harbor International	37 825	39 891	-5,2	457	502	-9,0
20	San Francisco, CA	San Francisco International	37 224	37 235	0,0	380	388	-2,1
21	Singapour	Changi	37 204	37 695	-1,3	245	235	4,3
22	Guangzhou	Guangzhou Baiyun International	37 048	33 435	10,8	309	280	10,2
23	Jakarta	Jakarta Soekarno Hatta International	36 466	32 233	13,1	269	250	7,4
24	Charlotte, NC	Charlotte-Douglas International	34 577	34 739	-0,5	509	536	-5,0
25	Miami, FL	Miami International	33 886	34 064	-0,5	351	372	-5,4
		Total	1 216 677	1 237 243	-1,7	11 502	11 941	-3,7

Liste des 25 principaux aéroports selon les passagers internationaux en 2009

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués			Nombre de vols		
			2009 (en milliers)	2008 (en milliers)	2009/2008 (%)	2009 (en milliers)	2008 (en milliers)	2009/2008 (%)
1	Londres	Heathrow	60 782	61 492	-1,2	408	412	-1,0
2	Paris	Charles-de-Gaulle	53 015	55 825	-5,0	429	456	-6,0
3	Hong Kong	Hong Kong International	45 559	47 860	-4,8	288	301	-4,3
4	Francfort	Frankfurt	44 521	46 827	-4,9	365	408	-10,5
5	Amsterdam	Schiphol	43 567	47 386	-8,1	391	426	-8,2
6	Doubaï	Dubai International	40 104	36 592	9,6	226	203	11,2
7	Singapour	Changi	37 204	37 695	-1,3	240	232	3,4
8	Tokyo	Narita	30 862	32 287	-4,4	171	178	-3,9
9	Madrid	Barajas	29 388	30 430	-3,4	238	252	-5,6
10	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	30 280	31 608	-4,2	182	189	-3,7
11	Londres	Gatwick	28 721	30 457	-5,7	197	208	-5,3
12	Séoul	Incheon International	28 208	29 757	-5,2	194	207	-6,3
13	Munich	Franz Josef Strauss	23 422	24 560	-4,6	267	294	-9,2
14	New York, NY	John F. Kennedy International	21 900	22 401	-2,2	142	144	-1,4
15	Zurich	Zurich	21 409	21 413	0,0	214	214	-0,1
16	Rome	Fiumicino	20 853	21 356	-2,4	170	186	-8,6
17	Dublin	Dublin	19 850	22 558	-12,0	144	168	-14,2
18	Taipei	Taiwan Taoyuan International	19 564	19 754	-1,0	114	118	-3,2
19	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	19 402	17 837	8,8	136	122	11,9
20	Istanbul	Ataturk International	18 396	17 069	7,8	153	131	17,0
21	Londres	Stansted	18 061	20 015	-9,8	135	151	-10,6
22	Copenhague	Copenhagen	17 620	19 413	-9,2	183	207	-11,8
23	Toronto	Lester B. Pearson	17 605	18 472	-4,7	309	321	-3,9
24	Vienne	Vienna International	17 384	19 017	-8,6	217	241	-10,0
25	Bruxelles	Brussels National	16 770	18 306	-8,4	189	208	-9,3
		Total	724 446	750 385	-3,5	5 702	5 978	-4,6

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

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

Année			Résultat d'exploitation		Résultat net ²		Impôts sur le revenu (millions USD)
	Recettes d'exploitation (millions USD)	Dépenses d'exploitation (millions USD)	Montant (millions USD)	Pourcentage des recettes d'exploitation	Montant (millions USD)	Pourcentage des recettes d'exploitation	
2000	328 500	317 800	10 700	3,3	3 700	1,1	-2 750
2001	307 500	319 300	-11 800	-3,8	-13 000	-4,2	3 610
2002	306 000	310 800	-4 800	-1,6	-11 300	-3,7	2 300
2003	321 800	323 300	-1 500	-0,5	-7 500	-2,3	-1 460
2004	378 800	375 500	3 300	0,9	-5 600	-1,5	-2 560
2005	413 300	408 900	4 400	1,1	-4 100	-1,0	-2 800
2006	465 200	450 200	15 000	3,2	5 000	1,1	-3 380
2007	509 800	489 900	19 900	3,9	14 700	2,9	-5 370
2008 ^{3,4}	563 600	572 500	-8 900	-1,6	-36 000	-6,4	1 430

1. Les recettes et les dépenses correspondent à des estimations dans le cas des transporteurs aériens qui n'ont pas communiqué de renseignements.
2. Pour obtenir le résultat net, on ajoute au résultat d'exploitation (avec le signe plus ou moins, suivant le cas) certains postes de dépenses hors exploitation (par exemple les intérêts et les subventions directes) et les impôts sur le revenu. Les montants indiqués pour le résultat d'exploitation et le résultat net (surtout pour ce dernier) correspondent à une différence faible entre des chiffres estimatifs élevés (recettes et dépenses) et peuvent donc être affectés d'erreurs importantes.
3. Les pertes d'exploitation et les pertes nettes en 2008 comprenaient l'incidence de l'évaluation à la valeur du marché des contrats de couverture sur le carburant, de l'ordre de 6 milliards USD.
4. La perte nette en 2008 comprend l'incidence des droits hors encaisse liés aux attributions d'actions, et la dépréciation des actifs incorporels, de l'ordre de 14 milliards USD.

Source.— Formulaire EF du transport aérien de l'OACI, et estimations de l'OACI pour les États qui n'ont pas communiqué de données.

Tableau 10. Composition du parc d'avions de transport commercial¹
des États membres de l'OACI à la fin de chacune des années 2000–2009

Année	Turboréacteurs		Turbopropulseurs		Moteurs à pistons		Total tous types d'avions
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	
2000	16 004	78,2	4 320	21,1	132	0,6	20 456
2001	15 923	78,8	4 162	20,6	118	0,6	20 203
2002	16 508	80,1	3 978	19,3	119	0,6	20 605
2003	16 931	81	3 854	18,4	110	0,5	20 895
2004	17 682	82	3 784	17,5	98	0,5	21 564
2005	18 221	82,7	3 708	16,8	94	0,4	22 023
2006	18 890	83,1	3 765	16,6	86	0,4	22 741
2007	19 893	83,7	3 803	16	80	0,3	23 776
2008	19 884	83,8	3 775	15,9	71	0,3	23 730
2009	20 275	84,1	3 768	15,6	67	0,3	24 110

1. Ne sont pas compris dans ces chiffres les avions dont la masse maximale au décollage est inférieure à 9 000 kg (20 000 lb).

Source.— OAG Aviation Solutions.



Tableau 11. Sûreté de l'aviation

Année	Nombre d'actes d'intervention illicite	Nombre d'actes de capture illicite		Nombre d'attaques d'installations		Nombre d'actes de sabotage	Autres actes ¹	Nombre de personnes blessées ou tuées pendant des actes d'intervention illicite	
		Captures	Tentatives de capture	Attaques d'installations	Tentatives d'attaques d'installations			Blessées	Tuées
1989	14	8	4	0	0	2	—	38	278
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3

1. Y compris les attaques en vol et autres actes d'intervention illicite.
2. Les rapports officiels sur les événements survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis ne mentionnaient pas le nombre de tués et de blessés au sol. Les totaux estimatifs ont donc été tirés de sources médiatiques.
3. Y compris les tentatives de sabotage.

APPENDICE 2. PROJETS DE COOPÉRATION TECHNIQUE

LISTE PAR PAYS/PAR RÉGION

AFGHANISTAN

Mise en œuvre du plan de transition à l'aéroport international de Kaboul

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Afghanistan, est de renforcer les moyens dont dispose le Ministère des transports et de l'aviation civile (MoTCA) pour pouvoir se charger des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien des installations et des services de l'aéroport international de Kaboul que lui transférera l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)/ Force internationale d'assistance et de sécurité (FIAS) à la fin de la période de transition couverte par le projet. Il est prévu que ce projet, entrepris en décembre 2007, durera 30 mois.

Réalisations du projet

Le projet a aidé le MoTCA à assurer le transfert des fonctions relatives à l'aéroport de Kaboul des unités militaires aux autorités civiles, avec le concours d'experts de l'OACI qui ont fourni directives et documentation, ainsi que des services conformes aux normes internationales dont le besoin était criant offerts par le personnel d'assistance opérationnelle (OPAS). Une assistance technique a été fournie dans les domaines suivants : services d'information aéronautique, télécommunications, navigation et surveillance, exploitation technique des aérodromes, technologie de l'information, ingénierie, météorologie, lutte contre les incendies et sauvetage, contrôle de la circulation aérienne, compétences linguistiques en anglais. Quarante et une bourses ont été octroyées dans diverses disciplines techniques de l'aviation au personnel du MoTCA, avec près de 1 500 heures d'instruction dans les classes locales. Une session de formation de pompiers destinée au personnel national vient de prendre fin et huit spécialistes des prévisions météorologiques ont commencé leur formation en cours d'emploi. Des projets de manuels ont été préparés sur l'exploitation technique des aérodromes et sur les systèmes de gestion de la sécurité. Des aides de navigation, des camions anti-incendie d'aéroport, des véhicules industriels, du matériel de formation aéronautique et un camion blindé ont été achetés. Les experts de l'OACI ont facilité l'exécution de plusieurs projets à l'aéroport de Kaboul, de l'ouverture d'une nouvelle aérogare internationale à la restauration proposée de l'aérogare domestique. Des experts ont également offert des conseils et de l'appui dans de nombreux autres domaines liés à l'autorité aéroportuaire, au ministère et à d'autres parties intéressées.

Supervision de la sécurité aérienne

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Afghanistan, est d'améliorer les moyens de supervision de la sécurité aérienne du Ministère des transports et de l'aviation civile (MoTCA). Ce projet, entrepris en septembre 2008 et devant durer 12 mois, a été prolongé de trois mois.

Réalisations du projet

Le projet a aidé le MoTCA à mener des activités de surveillance et d'inspection des opérations aériennes, incluant les exploitants d'aéronefs et les organismes de maintenance. Des logiciels systématiques d'analyse et de données d'audit ont été mis au point à cette fin, couvrant des centaines de points d'inspection. Le projet a permis de produire des procédures, des systèmes et des manuels pour assurer une application efficace des fonctions de supervision de la sécurité des opérations aériennes et de certification d'exploitants de compagnies aériennes en Afghanistan. Outre le soutien apporté au MoTCA, le projet a également aidé la société Ariana Afghan Airlines à adopter des normes internationales.

AFRIQUE DU SUD

Assistance à l'Autorité de l'aviation civile de l'Afrique du Sud pour la supervision de la sécurité des vols

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la South African Civil Aviation Authority (SACAA), est de l'aider à accroître les moyens dont elle dispose pour assurer un niveau acceptable de supervision de la sécurité des vols. Le projet, entrepris en mai 2007 pour une durée prévue de 18 mois, a été achevé en octobre 2009.

Réalisations du projet

D'après l'audit de suivi effectué par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, le projet s'était concentré sur l'examen et la révision des règlements aéronautiques de l'Afrique du Sud et sur toutes les normes techniques et documents indicatifs connexes. Par ailleurs, un système de jumelage d'inspecteurs a été mis sur pied permettant, dans la mesure du possible, aux inspecteurs novices d'apporter, sous surveillance, leur soutien aux inspecteurs plus chevronnés. L'équipe du projet a apporté son assistance pour modifier le Plan directeur de surveillance (PDS) pour tenir compte des effectifs accrus et permettre la participation supervisée des inspecteurs novices.

ARABIE SAOUDITE

Autorité générale de l'aviation civile

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Arabie saoudite, consistent à soutenir l'Autorité générale de l'aviation civile (AGAC) dans la prestation de services aéronautiques sûrs, efficaces et économiques, à tenir l'AGAC informée de l'évolution de l'aviation civile, à la préparer à l'utilisation de nouvelles technologies et à l'aider à remplacer les experts étrangers par des experts nationaux grâce à une formation professionnelle d'homologues saoudiens qualifiés. Le projet, entrepris en 1997 pour une durée initiale de six ans, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2010.

Réalisations du projet

Vingt-quatre experts internationaux ont travaillé sur ce projet en 2009, assurant au besoin des services de consultation auprès des administrations du projet et de leurs homologues saoudiens. Les activités du projet comprenaient une inspection générale des nouveaux aéronefs de Saudi Arabian Airlines et de Saudi Royal Flight pour veiller à ce qu'ils soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) et aux procédures de l'OACI, l'inspection régulière de transporteurs/exploitants aériens et la supervision de la sécurité des ateliers de réparation agréés par l'AGAC. Les formateurs de l'OACI et les instructeurs nationaux ont donné au personnel de l'AGAC des cours complémentaires sur les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du transport aérien (CNS/ATM) et des cours de contrôle radar et non radar ainsi qu'une formation sur simulateurs. Une expertise a aussi été fournie pour l'établissement et l'application d'un programme de perfectionnement professionnel pour l'expansion future des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Compte tenu de ces activités permanentes de formation, l'AGAC a pu remplir d'autres postes par des ressortissants saoudiens qualifiés. Par ailleurs, des conseils techniques ont été fournis dans le domaine de l'ingénierie aéroportuaire pour aider dans l'examen de projets actuels et futurs.

ARGENTINE

Modernisation des systèmes CNS/ATM et renforcement de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est de moderniser les systèmes de communications, de navigation et de surveillance

(CNS) qui constituent l'infrastructure de la navigation nationale et régionale. Il vise à améliorer la supervision de la sécurité et à promouvoir le développement social, économique et culturel de l'aviation civile. Il était prévu que ce projet, entrepris en septembre 2004, durerait deux ans, mais il a été prolongé jusqu'en octobre 2010.

Réalisations du projet

Vingt contrats ont été signés pour l'acquisition de systèmes et d'équipements, dont les articles suivants : une banque de données NOVEQSE — simulateur AMHS, du matériel VHF pour EAVA Rosario, 2 pompes automatiques, un enregistreur pour Aeroparque, des VCCS (systèmes de gestion des communications vocales) pour Aeroparque, une station EAVA Rosario II, VHF pour CIPE et Córdoba, des enregistreurs pour Ezeiza, CIPE et Córdoba, des multiplexeurs, des VCCS pour le Centre de formation et de développement expérimental, l'entretien de Lear Jet T35, du matériel AWOS, un système d'information pour l'enregistrement des mouvements d'aéronefs, du matériel VHF pour RANO (Région aérienne du Nord), du matériel VHF, équipement de commutation vocale pour la FIR Ezeiza — ARO-AIS, équipement de commutation vocale pour la FIR Ezeiza — congé, DME pour l'aéroport Paraná, antenne GP pour l'aéroport Ezeiza, position de contrôle tour pour l'aéroport Merlo, programme AUTOCAD pour le trafic aérien, programme WAVIONIX pour le trafic aérien.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est de créer un nouvel organisme qui sera chargé de fournir des services d'aéroport et de navigation aérienne ainsi que des moyens de supervision de la sécurité, notamment de transférer toutes les missions et les fonctions actuelles du « Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina ». Il était prévu que ce projet, entrepris en septembre 2007, durerait 36 mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

La responsabilité de l'aviation civile a été transférée du « Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina » à la nouvelle Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) Plus de 4 000 employés (60 % de militaires et 40 % de civils) ont été mutés à la nouvelle organisation. Plus de 120 contrôleurs de la circulation aérienne ont été formés aux systèmes de surveillance ATS, à la supervision d'une unité de contrôle de la circulation aérienne et à la planification de l'espace aérien. Un plan d'activités a été établi pour renforcer l'efficacité et la sécurité du système de contrôle de la circulation aérienne. Du matériel de bureautique a été acheté pour la mise en place d'un système de gestion automatisée. Le Code aéronautique a été révisé et modernisé. Des équipements

tels que radar, systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) et véhicules de lutte contre l'incendie ont été achetés.

Assistance des Forces aériennes argentines à l'Agence nationale de l'aviation civile

But du projet

Le but de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, est d'offrir des services de recherches et de sauvetage (SAR) à la nouvelle Agence nationale de l'aviation civile (ANAC). Le projet prévoit le recrutement d'administrateurs nationaux, l'acquisition de matériel, la maintenance des services et la formation. Le projet entamé en 2009 durera trois ans.

Réalisations du projet

Le matériel en place a été réparé et modifié. Un système de transport d'aérodrome a été acquis, ainsi que d'autres pièces d'avionique.

BOLIVIE

Supervision de la sécurité et navigation aérienne

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement de la Bolivie, sont de permettre à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de s'acquitter efficacement de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de renforcer le Groupe de la navigation aérienne à l'Institut national de l'aéronautique civile. Le projet, entrepris en 2004, devait durer cinq ans et a été terminé en 2009.

Réalisations du projet

La DGAC s'est engagée à entreprendre la mise en œuvre d'un système de gestion de qualité, fondé sur la norme ISO 9001, en ce qui concerne le développement d'un secteur technico-opérationnel. Le Règlement aéronautique bolivien a été amendé conformément aux Annexes de l'OACI, ainsi que le Manuel de l'organisation et des fonctions de la DGAC, le Manuel de description des postes, les manuels et guides divers et les manuels administratifs. Le Groupe de vérification interne a formulé des recommandations d'amélioration de la gestion de la DGAC, dont la mise en œuvre a permis de relever le niveau d'efficacité de la gestion. La Direction de navigation aérienne de la Bolivie a été renforcée, grâce au recrutement d'experts dans les domaines des aérodromes et des aides au sol, de l'exploitation technique, des services d'information aéronautique et de la gestion de la circulation aérienne.

BOTSWANA

Assistance à l'établissement d'une Autorité de l'aviation civile au Botswana

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Botswana, est d'établir une structure d'aviation civile autonome, efficiente et efficace, qui soit adaptée à la dynamique de l'industrie aéronautique et au développement social et économique du pays et qui encourage le commerce et le tourisme. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2005, durerait 18 mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Avec la nomination des directeurs de la sécurité aérienne et du transport aérien détachés par l'OACI à titre d'assistance opérationnelle (OPAS), les 21 postes composant l'équipe de cadres supérieurs de l'Autorité de l'aviation civile du Botswana (CAAB) ont été remplis. Sur les 812 anciens employés du Ministère de l'aviation civile, 37 ont été recrutés comme personnel permanent de la CAAB. Un plan d'activités quinquennal de l'Autorité a été soumis au ministère. La préparation du Plan directeur de l'aviation civile est en phase finale d'achèvement. Des progrès ont été enregistrés dans l'établissement d'une entité indépendante d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation. Les projets de Loi sur la sûreté de l'aviation (2009) et sur l'aviation civile (2009) sont en cours d'élaboration. Conformément à la loi, les parties prenantes ont été consultées sur les règlements de navigation aérienne et leurs observations ont été prises en considération. Un projet de texte final sur les exigences aéronautiques connexes a été soumis au ministère aux fins de promulgation et de publication comme règlement administratif.

BRÉSIL

Aviation civile — Qualification professionnelle et recherche

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Brésil, est d'améliorer les qualifications professionnelles et les moyens de recherche du système de l'aviation civile brésilienne en fournissant l'appui technique, ressources humaines, matériel et formation à l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC). Il était prévu que le projet, entrepris en juillet 2001, durerait initialement cinq ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Des activités de formation ont été menées dans les domaines suivants : sécurité, gestion, maintenance, navigabilité, méthodologie TRAINAIR et autres domaines connexes. Le personnel de l'ANAC a participé à des réunions, conférences et symposiums et a effectué au total 58 missions internationales et 350 missions nationales, la plupart dans le cadre de programmes de bourses. Des événements internationaux ont été organisés dans le pays avec la participation d'experts de l'OACI, dont deux réunions de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), un séminaire international sur un Groupe directeur du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), un séminaire sur le transport aérien, un séminaire sur ICAONET, et une Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement. Vingt-six cabinets-conseils ont été recrutés pour appuyer les activités de projet, telles que l'établissement de programmes de cours et l'élaboration de manuels d'enseignements connexes, la traduction de l'espagnol vers l'anglais de textes et de vidéos sur la lutte contre le bruit aux aéroports, l'organisation de formation à distance utilisant la méthodologie TRAINAIR, les études sur les questions d'environnement à l'aéroport Congonhas et l'analyse de six projets d'infrastructure aéroportuaire. Au total, sept manuels d'enseignement ont été établis, dont quatre portant sur la formation de mécaniciens et trois sur le pilotage.

CHINE**Programme de formation OACI/Chine dans les pays en développement****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), est de fournir l'assistance de l'OACI à l'administration d'un programme de formation destiné aux pays en développement. L'assistance comprend la diffusion d'informations aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi de bourses et de lettres de refus. Le projet, entrepris en 2009, devait durer 12 mois mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Trente-deux participants de 24 pays en développement ont été sélectionnés pour recevoir une formation dans le cadre des deux sessions suivantes : atelier de superviseurs d'opérations de transport aérien organisé à l'Institut de gestion de l'aviation civile de Chine (CAMIC) et cours de base sur le contrôle d'approche au radar tenu à l'Université de l'aviation civile de Chine (CAUC).

COSTA RICA

Plan de masse de l'aéroport international Daniel Oduber à Liberia City

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est d'établir un plan de masse en vue de l'expansion de la capacité de l'aéroport international Daniel Oduber pour qu'il puisse obtenir la certification lui permettant d'accueillir des avions plus gros porteurs, et de procéder à un développement économique, touristique et commercial plus vaste de la région du Pacifique Nord. Le projet, entrepris en mars 2008, devait durer six mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2010.

Réalisations du projet

Le plan de masse a été achevé et soumis au Gouvernement du Costa Rica, qui a demandé à l'OACI de développer le plan de masse.

Plan intégral de modernisation du réseau des aéroports nationaux

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Costa Rica, est de créer un réseau moderne d'aéroports qui desserviront le transport aérien international et local en pleine expansion et qui comprend l'application d'un modèle de modernisation des principaux aérodromes nationaux. Le modèle comporte des études d'impact environnemental et des analyses socio-économiques relatives à des destinations touristiques préalablement déterminées. La formulation d'un plan de masse du nouvel aéroport international et une deuxième phase de construction sont planifiées. Il était prévu que ce projet, entrepris en mars 2008, durerait six mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2010.

Réalisations du projet

À la suite d'une procédure d'appel d'offres internationale, le Directeur général de l'aviation civile a confié à une société la tâche d'élaborer un plan de masse pour chacun des aéroports locaux du réseau aéroportuaire. Un plan de masse pour le nouvel aéroport de Zona del Sur a été présenté au DGAC. Le matériel acheté dans le cadre de la coopération technique de l'OACI comprenait le balisage lumineux d'approche, des véhicules de lutte contre l'incendie, des logiciels antivirus, des balayeuses de pistes et des systèmes de sûreté de l'aviation.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) est de renforcer les autorités aéronautiques. Le projet, entrepris en mars 2008, devait durer neuf mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2010.

Réalisations du projet

Ainsi que l'avait recommandé le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, les travaux d'amendement de la Loi générale de l'aviation et de réorganisation des structures de l'organisme de réglementation et du prestataire de services se sont poursuivis. Le recrutement pour cette mission a débuté et des experts internationaux ont été retenus. Un projet de la nouvelle Loi de l'aviation civile est en cours d'élaboration.

DJIBOUTI

Renforcement des moyens de supervision de la sécurité de l'Autorité de l'aviation civile de Djibouti

But du projet

Ce projet d'assistance opérationnelle (OPAS), financé par le Programme pour la sécurité de l'aviation (SSP) en Afrique avec une contribution de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et du Gouvernement de Djibouti, a pour objet d'aider le gouvernement à éliminer les carences de sécurité détectées par les audits systémiques complets de l'OACI. Le projet permettra de mettre en place à Djibouti un système efficace pour l'évaluation des fonctions de certification et de surveillance dans les domaines des licences du personnel, des opérations aériennes et de la navigabilité. Le projet, lancé en avril 2009, devrait durer un an.

Réalisations du projet

Un inspecteur des opérations aériennes et un inspecteur de la navigabilité ont été détachés pour un an et un expert juridique a été détaché pour deux mois. Une réunion de lancement du projet s'est tenue en avril 2009, dans le cadre d'une mission conjointe de représentants de l'OACI et du Ministère des transports des États-Unis. Un projet de Loi sur l'aviation civile a été élaboré et est en cours de ratification. Un manuel sur la navigabilité et des listes de vérification ont été établis, ainsi qu'un manuel de procédure d'inspection et de certification des opérations aériennes. Deux membres du personnel de l'Autorité de l'aviation civile ont participé à l'atelier sur le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et au cours sur les licences du personnel destiné aux inspecteurs d'État de la sécurité.

ÉQUATEUR

Renforcement de l'aviation civile

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement équatorien et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), sont les suivants : élaborer un plan de navigation aérienne national dans le contexte d'un plan-cadre de développement de l'aviation civile ; conseiller le gouvernement sur l'octroi d'une concession pour l'exploitation des aéroports existants et nouveaux de Guayaquil et de Quito ; remanier la structure organisationnelle de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; améliorer les capacités de ses ressources humaines par la formation ; et optimiser la manière dont elle s'acquitte de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité. Il était prévu que ce projet, entrepris en 1998, durerait neuf ans, mais il a été prolongé jusqu'en décembre 2010.

Réalisations du projet

Des experts de l'OACI ont fourni conseils et assistance technique pour le processus d'acquisition de divers équipements. Le contrat d'entretien du matériel du Système mondial de prévisions de zone (SMPZ) a été renouvelé et un nouvel appel d'offres public a été organisé en vue de l'acquisition d'un système de communication par satellite. À la suite de la mise en œuvre d'un radar secondaire aux Galapagos, des documents d'appui ont été compilés et une délégation de la DGAC s'est rendue au siège de l'OACI pour finaliser les activités d'acquisition.

GABON

Renforcement du système de supervision réglementaire de l'aviation de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC)

But du projet

Ce projet d'assistance opérationnelle (OPAS), financé par le Gabon, a pour but d'aider le gouvernement à éliminer les carences de sécurité détectées par l'audit systémique complet mené par l'OACI en mai 2007. La réalisation du projet comprend deux phases. La première phase comprend l'application de mesures correctrices visant à atténuer les problèmes de sécurité. Durant la seconde phase, l'Autorité de l'aviation civile sera renforcée pour pouvoir accomplir ses tâches de supervision de la sécurité dans les domaines des licences, de la navigabilité et de l'exploitation technique. Le projet, commencé en novembre 2008 et devant durer un an, a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Durant la première phase du projet, des experts internationaux ont assuré la formation en cours d'emploi d'inspecteurs nationaux, ce qui a permis de renouveler la certification des neufs exploitants d'aéronefs du pays, conformément aux dispositions du Règlement de l'aviation civile en Afrique et à Madagascar (RACAM), et à terme de rendre moins strictes les restrictions imposées aux aéronefs immatriculés au Gabon qui entrent dans l'espace aérien de la Communauté européenne. La seconde phase du projet visait à renforcer les éléments d'un système de surveillance en développant la formation d'inspecteurs à l'interne. Une démarche systémique a été adoptée pour le recrutement d'agents d'inspection, la détermination des besoins de formation, la fourniture de conseils sur les sessions de formation et l'obtention de fonds adéquats pour une telle formation. Des descriptions de postes ont été rédigées pour les postes d'inspecteurs et des procédures ont été établies pour le maintien des dossiers d'inspecteurs aux fins d'accréditation et de formation. Ces activités ont permis de réduire le nombre de carences signalées durant l'audit USOAP de l'OACI dans les domaines des licences, de la navigabilité et de l'exploitation technique.

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

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Guinée équatoriale et le PNUD, est d'établir une Autorité de l'aviation civile autonome, disposant d'un niveau approprié de dotation en personnel et de compétence pour assurer les fonctions de supervision de la sécurité dans les domaines de l'exploitation technique et de la navigabilité des aéronefs, ainsi que de la délivrance de licences pour les aéronefs et le personnel technique d'exploitation. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2004, durerait quatre ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

Réalisations du projet

Les règlements révisés sur la navigabilité et les opérations aériennes ont reçu la touche finale, qui tient compte des carences détectées dans le cadre de l'audit réalisé en 2007 au titre du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP). Sous la supervision de l'équipe du projet, tous les exploitants d'aéronefs de la Guinée Équatoriale ont fait l'objet d'une nouvelle procédure de certification. Le registre des aéronefs a également été mis à jour. Les certificats de navigabilité délivrés par la Guinée Équatoriale ont été soumis à un nouvel

examen et certains ont été révoqués. Un système de classement de dossiers physiques et numériques a été mis sur pied pour le Service de supervision de la sécurité aérienne de l'Autorité de l'aviation civile (AAC), couvrant le registre des exploitants d'aéronefs et celui des aéronefs. Un programme de surveillance a été établi et mis en œuvre par l'équipe du projet, qui assure la formation en cours d'emploi d'inspecteurs nationaux de l'AAC.

HAÏTI

Renforcement de l'Autorité de l'aviation civile

But du projet

Le but de ce projet, financé par l'Office national de l'aviation civile (OFNAC), est d'apporter à l'Autorité de l'aviation civile (AAC) l'assistance nécessaire pour réaliser l'autonomie administrative et financière, réviser les lois sur l'aviation civile, moderniser les services de communication, de navigation et de surveillance/de gestion du trafic aérien (CNS/ATM), actualiser les règlements et les procédures de navigation aérienne, préparer un plan de formation et établir pour l'OFNAC des moyens nationaux d'assumer les responsabilités de supervision de la sécurité. Le projet a débuté en 2009 et durera 36 mois.

Réalisations du projet

Des experts ont mené quatre missions dans les domaines CNS/ATM et du droit aérien. Un plan a été préparé en vue de la modernisation du système CNS/ATM. Les travaux de révision de la loi sur l'aviation civile ont débuté, pour permettre au projet de passer à la phase suivante.

ÎLES FIDJI

Évaluation des risques du système de surveillance dépendante automatique (ADS)

But du projet

Le projet, financé par Airports Fiji Limited (AFL), a pour but d'aider l'AFL à déterminer la nécessité d'un système de surveillance qui inclut l'évaluation des risques découlant d'une perte de séparation en vol et l'examen de mesures d'atténuation des risques, notamment l'apport d'un système de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Le projet, commencé en 2009 pour une durée de trois semaines, a été achevé.

Réalisations du projet

Un expert a été détaché aux Îles Fidji pour trois semaines. Son rapport a été examiné par l'OACI et soumis au Gouvernement de la République des Îles Fidji.

INDE**Étude de faisabilité techno-économique pour l'établissement d'un nouvel aéroport à Chennai, incluant une étude sur l'exploitation des deux aéroports****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), est de préparer une étude de faisabilité techno-économique pour la construction d'un deuxième aéroport international à Chennai, incluant une étude sur l'exploitation des deux aéroports. L'étude servira de base au gouvernement indien pour prendre une décision sur la construction d'un second aéroport pour la métropole de Chennai. Ce projet, entrepris en 2009 et devant durer huit mois, a été prolongé jusqu'en 2010.

Réalisations du projet

Une stratégie a été proposée pour l'exploitation des deux aéroports, incluant la question du partage du trafic, ainsi que le calendrier de construction proposé pour le deuxième aéroport, compte tenu des projets du gouvernement d'élargir et de moderniser l'aéroport international existant de Chennai jusqu'à sa pleine capacité. À la suite de l'approbation du projet, l'OACI a lancé le processus d'appel d'offres et a commencé l'examen des soumissions.

Étude aéronautique — Gujarat International Finance Tec-City (GIFT)**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), est de mener une étude aéronautique conformément à l'Annexe 14 et aux PANS-OPS de l'OACI afin de déterminer les effets de la construction prévue sur la sécurité et la régularité des vols d'aéronefs dans le cadre du projet Gujarat International Finance Tec-City (GIFT) à proximité de l'aéroport Sardar Vallabhbhai Patel d'Ahmedabad. Le projet, entrepris en 2009 pour une durée prévue de deux semaines, a été achevé.

Réalisations du projet

Un expert a été détaché en Inde pour deux semaines. L'OACI a examiné son rapport et l'a présenté au Gouvernement de l'Inde. Un rapport supplémentaire a été soumis sur certains aspects particuliers de l'étude.

Étude sur l'établissement d'une Autorité de l'aviation civile en Inde

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile et le Ministère de l'aviation civile, est de fournir au gouvernement une étude sur la conversion de la Direction générale de l'aviation civile existante en une Autorité de l'aviation civile (AAC) autonome dont le fonctionnement sera conforme à la politique de l'OACI sur les autorités de l'aviation civile autonomes. Le projet a commencé en octobre 2009 et doit durer six mois.

Réalisations du projet

En octobre 2009, un expert de l'OACI a été détaché en Inde pour un mois, pour mettre la touche finale à l'étude et préparer le projet de loi.

Renforcement de la capacité de supervision de la sécurité des aérodromes — Phase I

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Inde, est de renforcer les capacités de supervision de la sécurité des aérodromes de la Direction des normes d'aérodrome de la DGAC, afin d'améliorer l'efficacité de ses performances dans l'exécution de ses fonctions, charges et responsabilités de supervision de la sécurité, ainsi que dans l'application du plan d'action correctrice sur la question des aérodromes et des aides au sol, établi par l'État en réponse aux observations et recommandations de l'audit USOAP de l'OACI. Le projet, entrepris en novembre 2009, a une durée prévue de six mois.

Réalisations du projet

L'expert en sécurité d'aérodrome de l'OACI a commencé sa mission en novembre 2009.

INDONÉSIE

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

But du projet

Le projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), a pour objet de renforcer les capacités de la Direction de superviser la sécurité aérienne en améliorant son organisation, en mettant à sa disposition des surveillants et

des inspecteurs de la supervision de la sécurité compétents et bien formés, une législation, des règlements et des procédures modernisés, ainsi qu'une application et un respect accru des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, des éléments indicatifs, l'adoption d'une approche proactive de la sécurité aérienne conforme au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et la réduction des accidents d'aviation. Le projet, commencé en février 2009, a une durée prévue de trois ans.

Réalisations du projet

La DGAC a reçu le concours d'un coordonnateur de projet, d'un expert de l'exploitation technique et de deux spécialistes de la navigabilité, qui ont aidé à former 20 nouveaux inspecteurs à mi-temps de la sécurité des vols et à donner des cours à quelque 245 membres du personnel sur la gestion des ressources des équipages, les facteurs humains, l'exploitation d'avions bimoteurs sur de grandes distances (ETOPS) et sur les audits des systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Le personnel du projet a aidé la DGAC à revoir et à réviser les règlements d'aviation civile nécessaires pour répondre aux préoccupations de l'Union européenne en matière de sécurité. Le personnel du projet a également actualisé les documents pour les rendre conformes aux exigences ETOPS de l'OACI, en rédigeant notamment une nouvelle circulaire consultative. Les résultats ont été le retrait de quatre des transporteurs aériens du pays de la liste des transporteurs interdits de l'Union européenne et une réduction de 121 à 54 constatations des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

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

But du projet

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

Réalisations du projet

Le conseiller pour la gestion du projet CATT a aidé à l'établissement initial d'un mandat et à l'organisation de l'équipe pour qu'elle puisse commencer ses travaux d'établissement d'un plan de gestion du programme en vue de renforcer les capacités de supervision de la sécurité de la DGAC et d'apporter des conseils sur diverses questions connexes.

IRAQ

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), est d'établir une base solide de la remise en état, de la modernisation et de l'amélioration du secteur de l'aviation civile de manière sûre, sécuritaire et efficace, compatible avec les spécifications internationales, tout en permettant au pays de satisfaire ses besoins de transport aérien, de contribuer à son développement économique et social nécessaire et de promouvoir le commerce et le tourisme. Le projet, entrepris au milieu de 2008 et devant s'achever en juillet 2009, a pris fin.

Réalisations du projet

Une équipe d'experts de l'OACI, spécialistes de dix domaines liés au plan directeur de l'aviation civile, a entrepris une mission d'enquête en Iraq, au cours de laquelle elle a rencontré des administrateurs iraqiens et visité plusieurs aéroports. Le Plan directeur de l'aviation civile a été préparé en anglais, traduit en arabe et communiqué au PNUD en Iraq.

MEXIQUE

Évaluation du système de navigation aérienne du Mexique

But du projet

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

Réalisations du projet

Une évaluation du fournisseur de services de navigation aérienne ainsi que de la DGAC a été réalisée par quatre experts dans les domaines des services

d'information aéronautique, de la gestion du trafic aérien, des systèmes de communication, navigation et surveillance, de la météorologie aéronautique et de la gestion de l'aviation civile. Un plan d'action sur les mesures correctrices a été préparé pour procéder à la phase II du projet. Ce plan s'est traduit par la révision et l'actualisation de la législation de l'aviation civile pour faire suite aux recommandations du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), comme l'a demandé l'Autorité de l'aviation civile.

Cours de certification des aéroports

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Mexique, est de prêter assistance à la DGAC en formant le personnel des aéroports à la certification des aéroports en vue de renforcer le système aéronautique national. Les activités du projet comprennent des cours portant sur les aérodromes, les routes aériennes et les aides au sol, fondés sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et les recommandations du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), à dispenser par des experts internationaux, avec pour complément des activités sur le terrain à certains aéroports. Il était prévu que ce projet, entrepris en juin 2008, durerait deux mois, mais il a été prolongé jusqu'en 2010.

Réalisations du projet

Le cours a été reporté à 2010 faute de financement par la DGAC.

Programme TRAINAIR pour les aéroports et services auxiliaires (ASA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA), est d'améliorer et de renforcer les moyens du système de formation méthodologique d'ASA en appliquant l'approche TRAINAIR de l'OACI. Ce projet, entrepris en avril 2008 pour une durée prévue de 12 mois, a été achevé.

Réalisations du projet

Le Groupe central TRAINAIR (TCU) a octroyé à l'ASA la qualité de membre à part entière dans un programme TRAINAIR après réalisation de deux mallettes pédagogiques normalisées (MPN). Dix concepteurs de cours TRAINAIR ont continué à utiliser la méthodologie TRAINAIR pour élaborer des MPN. En outre, deux cours de formation d'instructeurs ont été dispensés.

NAMIBIE

Supervision de la sûreté et de la sécurité

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Namibie, est d'aider la Direction de l'aviation civile (DAC) à renforcer ses capacités de supervision de la sûreté et de la sécurité. Le projet comprend une phase d'évaluation pour déterminer les carences qui restent à la suite de l'audit mené en 2006 au titre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, suivi de l'application des mesures correctrices pour éliminer ces carences, et une deuxième phase pour établir un système durable de certification et de surveillance. Le projet, commencé en 2009 pour une durée prévue de quatre mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Une analyse des divers domaines techniques de la DAC a confirmé les carences détectées dans le rapport 2006 de l'USOAP de l'OACI. Les inspecteurs de la DAC ont reçu un appui pour l'audit de plusieurs exploitants aériens namibiens et des systèmes de sûreté et de sécurité d'aéroport. Des tâches de routine ont été entreprises pour examiner et approuver les manuels et pour exécuter des inspections et des audits. Les tâches ont été évaluées et un plan de travail a été établi pour couvrir l'examen des lois et des règlements essentiels, le recrutement et la formation du personnel technique et l'établissement d'une Autorité de l'aviation civile (AAC) autonome. La synergie a été encouragée au sein du projet du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) dans la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC), pour ce qui est de l'examen des règlements, ainsi que de l'établissement d'un plan de formation couvrant tous les domaines d'expertise représentés dans le projet. Une formation en cours d'emploi a été donnée aux inspecteurs nationaux dans l'exécution de leurs fonctions habituelles de supervision.

NÉPAL

Soutien pour la négociation des contrats

But du projet

Le projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Népal (CAAN), vise à aider la CAAN à négocier un contrat avec une entreprise de la République populaire démocratique de Corée en vue d'une étude de faisabilité concernant la construction d'un deuxième aéroport international au Népal au titre d'arrangements de construction, possession, exploitation et transfert (BOOT). Le projet, commencé en 2009 et d'une durée prévue d'une semaine, a été achevé.

Réalisations du projet

Une équipe d'experts de l'OACI a analysé les documents soumis par la CAAN, a préparé des rapports soumis à l'examen de l'OACI et les a présentés au Gouvernement du Népal. L'OACI a soumis une proposition d'assistance supplémentaire dans ce domaine.

NICARAGUA**Construction d'aéroports dans la région de Ruta del Agua****But du projet**

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

Réalisations du projet

Des études ont été entreprises pour la sélection du site de construction, l'établissement de plans directeurs et la conception technique détaillée d'aérodromes à San Juan de Nicaragua et à San Carlos, en conformité avec les buts et objectifs du projet. Les deux emplacements choisis sont Greytown pour San Juan de Nicaragua et Santa Fe pour San Carlos. À la demande du Ministère du tourisme du Nicaragua, l'OACI a proposé de prolonger le projet en vue de la construction de l'aéroport de San Juan de Nicaragua en première phase, compte tenu des restrictions budgétaires du Gouvernement nicaraguayen.

OMAN**Développement de l'aviation civile et soutien technique****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Oman, est de fournir un soutien continu à la Direction générale de l'aviation civile et de la météorologie pour les questions intéressant le contrôle de la circulation aérienne, l'ingénierie aéroportuaire, l'exploitation technique et la navigabilité, et de contribuer à la

création d'un organe efficace de réglementation tout en encourageant l'établissement d'un système de transport aérien sûr et économiquement viable. Il était prévu que ce projet, entrepris en 1993, durerait huit ans, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Pour contrer la pénurie de personnel au sein de la Direction, les experts et le personnel d'assistance opérationnelle (OPAS) de l'OACI ont fourni au projet deux autres inspecteurs des opérations aériennes et contribué de meilleurs services de supervision sous la forme d'audits et d'inspections du parc aérien croissant des exploitants omanais. La Section des licences et le contrôle de la circulation aérienne sont dotés adéquatement de personnel compétent et ont pu atteindre leurs objectifs de performance. Des progrès ont été réalisés dans l'élaboration de règlements et procédures de l'aviation civile en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI.

PAKISTAN

Étude de faisabilité sur la modernisation du réseau radar ATC

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Pakistan (PCAA), est de procéder à une étude de faisabilité pour évaluer les différentes options dont dispose la PCAA en vue de la modernisation ou du remplacement du système radar existant. Ce projet, commencé en 2009 avec une durée prévue d'un mois, a été réalisé.

Réalisations du projet

Un expert de l'OACI, spécialiste des systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), a été détaché à la PCAA pour un mois. L'OACI a examiné son rapport, qui a été soumis au Gouvernement du Pakistan. Elle a proposé de prolonger son assistance dans ce domaine.

PANAMA

Renforcement de l'aéroport international de Tocumen

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par l'aéroport international de Tocumen, sont de collaborer avec le Gouvernement du Panama à la modernisation des

installations aéroportuaires, y compris dans la gestion de projets pour l'expansion de l'aéroport et les achats d'équipements nécessaires pour son fonctionnement, et de veiller à ce que les opérations aéroportuaires soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Ce projet, entrepris en 2003, devait durer 12 mois, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Une formation aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) a été offerte à plus de 175 employés de l'aéroport international de Tocumen. La sécurité et l'efficacité des exploitations aériennes ont été évaluées et des solutions conformes aux SARP de l'OACI ont été proposées, pour la construction du quai du côté nord. Deux véhicules à pompe ont été achetés et plusieurs génératrices électriques ont été installées. Les contrats de services de maintenance, qui portent sur les portes d'embarquement, les convoyeurs à bande et l'achat de pièces de rechange ont été prolongés.

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

But du projet

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

Réalisations du projet

Du matériel de navigation topographique par satellite a été acheté aux fins de levés géodésiques horizontaux et verticaux des aérodromes et d'autres parties du pays. Une meilleure formation a permis de mettre en place un système de gestion de qualité pour les services d'information météorologique et aéronautique, fondé sur la norme ISO 9901:2008 et les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Du nouveau personnel a été formé à des techniques aéronautiques spécialisées, tandis que le personnel aéronautique a été formé aux techniques d'aviation civile actuelles. Le projet a en outre recruté 53 administrateurs locaux pour offrir des services de consultation au développement de l'aviation civile au Panama.

PARAGUAY

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

But du projet

L'objectif de ce projet du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) d'exécution nationale et financé par le Gouvernement du Paraguay, est le renforcement institutionnel de la Direction nationale de l'aéronautique civile (DINAC) et le développement de ses capacités pour fournir des services de navigation aérienne et contribuer à la modernisation de son infrastructure, conformément aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et du Plan régional de navigation aérienne. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2004, durerait un an, mais il a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

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

PÉROU

Renforcement institutionnel de la DGAC — Phase II

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Pérou, est de renforcer la DGAC, en vue d'établir des normes techniques et des performances professionnelles dans les domaines de la navigation aérienne, de la sûreté et de la sécurité, afin de promouvoir l'aviation civile et le transport aérien comme instruments de développement économique. Le projet, entrepris en décembre 2007, a une durée prévue de trois ans.

Réalisations du projet

Le personnel technique de la DGAC a reçu une formation dans les domaines suivants : supervision de la sécurité, navigabilité, exploitation technique, délivrance des licences et gestion des données d'accidents et d'incidents, assurance de la qualité de la navigation aérienne, sûreté de l'aviation (AVSEC), marchandises dangereuses et certification d'aérodrome.

Modernisation de la gestion du trafic aérien

But du projet

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

Réalisations du projet

Une étude sur le renouvellement de l'ACC a été entreprise ; le processus d'acquisition d'un radar secondaire de surveillance a été entamé ; des procédures de navigation de surface/qualité de navigation requise (RNAV/RNP) ont été établies, ainsi que l'automatisation du contrôle de la circulation aérienne (ATC) ; des spécifications ont été préparées pour l'acquisition de matériel et de services ; l'évaluation des soumissions a été réalisée et un contrat a été signé avec le soumissionnaire retenu.

PHILIPPINES

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

But du projet

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

Réalisations du projet

Le projet s'est poursuivi avec la rédaction de règlements de l'aviation civile (CAR) concernant la certification des aérodromes, l'utilisation et la maintenance

des aéronefs, le transport des marchandises dangereuses, les normes de certification et les manuels d'inspection, afin d'appuyer les présentations à l'industrie et conseiller le personnel clé de la nouvelle administration de la CAAP sur les défis essentiels découlant de la nouvelle certification des exploitants de vols internationaux et de vols intérieurs, des organisations de formation et de maintenance conformément aux nouvelles normes. Des plans d'action correctrice ont été établis, ainsi que de nombreux CAR, manuels, procédures et formulaires, pour répondre aux exigences de supervision de la sécurité de l'Union européenne, de la Federal Aviation Administration des États-Unis et de l'OACI. Le personnel de la CAAP a reçu une formation sur les nouvelles procédures et réglementations. Le projet a également fourni une assistance pour la sélection et le recrutement d'inspecteurs potentiels et pour appuyer les inspecteurs de la CAAP dans leurs premières inspections et audits initiaux.

Étude aéronautique : Bagong Nayong Pilipino Entertainment City, Manille, Philippines

But du projet

Le projet, financé par la CAAP, a pour objet de mener une étude aéronautique afin de déterminer la hauteur de construction maximale à Bagong Nayong Pilipino Entertainment City, pour assurer la sécurité des vols à l'aéroport international Ninoy Aquino de Manille (NAIA). Le projet, commencé en 2009 avec une durée prévue d'un mois, a été achevé.

Réalisations du projet

Un expert de la conception de procédure aux instruments a été détaché à Manille pour deux semaines. Saisie de son rapport, l'OACI l'a présenté au gouvernement.

Assistance à la CAAP avec l'étude aéronautique

But du projet

L'objectif du projet, financé par la CAAP, est de mener une étude aéronautique afin de déterminer la hauteur de construction maximale dans les environs de l'aéroport international Diosdado Macapagal, pour assurer la sécurité des vols à l'aéroport. La formation en cours d'emploi des fonctionnaires de contrepartie a été assurée. Le projet, commencé en 2009 avec une durée prévue de deux mois, a été achevé.

Réalisation du projet

Une équipe d'experts de l'OACI a été détachée aux Philippines pour quatre semaines. Leur rapport a été examiné par l'OACI et soumis au gouvernement.

QATAR

Développement aéroportuaire

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Qatar, est d'aider l'Autorité de l'aviation civile (AAC) à concevoir et à construire le nouvel aéroport international de Doha (NDIA) qui sera entièrement indépendant de l'aéroport existant. L'assistance de l'OACI a consisté à fournir des services spécialisés en ingénierie d'aérodrome et à représenter l'AAC auprès des entrepreneurs et des consultants. Ce projet, entrepris en 2003 pour une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2010.

Réalisations du projet

Des conseils ont été fournis au Comité directeur du NDIA pour la sélection des entrepreneurs et des fournisseurs dans les domaines de la planification de masse et de la gestion de l'aviation civile/d'aéroport en vue de la construction du nouvel aéroport. Le Comité a examiné les concepts et dessins proposés pour toutes les installations du point de vue technique et de la gestion.

RÉPUBLIQUE DE CORÉE

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la République de Corée, est de prêter assistance à l'Autorité de la sécurité de l'aviation civile (CASA) et au Centre de formation de l'aviation civile (CATC) pour l'administration d'un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par le CATC. L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme à tous les États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Le projet, entrepris en juillet 2007, a une durée proposée de trois ans.

Réalisations du projet

L'OACI a octroyé 45 bourses à des participants provenant de 34 pays en développement qui suivront des cours au CATC dans les domaines suivants : entretien des radiophares omnidirectionnels VHF Doppler (DVOR), système mondial de navigation par satellite (GNSS) et contrôle d'approche radar.

Assistance de l'OACI au Ministère des terres, des transports et des affaires maritimes (MLTM) sous forme d'un expert CNS***But du projet***

Le projet, financé par le Ministère des terres, des transports et des affaires maritimes (MLTM) [anciennement l'Autorité de la sécurité de l'aviation civile de la République de Corée (KCASA)], a pour objet de donner des conférences sur le système mondial de navigation par satellite (GNSS), la navigation fondée sur les performances (PBN), les amendements de l'Annexe 10 et des questions connexes. Le projet, commencé en 2009 pour une durée prévue d'un mois, a été achevé.

Réalisations du projet

Un expert des communications, navigation et surveillance (CNS) a été détaché en République de Corée pour donner ces conférences.

RÉPUBLIQUE DÉMOCRATIQUE DU CONGO**Projet de remise en état d'aéroports/de terrains d'aviation*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Département des opérations de maintien de la paix (DOMP) des Nations Unies, est d'améliorer l'infrastructure et les services aéronautiques aux 13 aéroports/terrains d'aviation désignés pour être utilisés par la Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo (MONUC), en fournissant des avis techniques sur la remise en état de ces aéroports et en donnant des cours de rappel pour contrôleurs de la circulation aérienne. Ce projet, entrepris en 2003, devait avoir une durée initiale de 18 mois, et il a été achevé en avril 2009.

Réalisations du projet

À la demande de MONUC, des inspections ont été menées pour examiner les travaux de génie civil effectués sur les pistes et déterminer les besoins aux aéroports suivants: Bukavu, Bunia, Goma, Kisangani et Lubumbashi. Des recommandations ont été formulées afin de renforcer la sécurité des vols à ces aéroports et assurer le respect des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Un manuel d'exploitation mis à jour a été communiqué à la Régie des voies aériennes (RVA). La formation en cours d'emploi a été assurée dans des centres de contrôle de la circulation aérienne. Par ailleurs, des cours de théorie ont été donnés aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux pilotes pour leur faire connaître le fonctionnement du système mondial de navigation par satellite (GNSS). Les autres missions du DOMP ont également

reçu un soutien dans les domaines de l'évaluation des soumissions aux appels d'offres pour le GNSS [Opération hybride Union Africaine/Nations Unies au Darfour (MINUAD) et Mission des Nations Unies au Soudan (MINUS)], évaluation des soumissions aux appels d'offres pour la construction d'aéroports, négociations de contrats de projet GNSS, examen des contrats et des travaux de construction d'aéroports (MINUS), incluant l'établissement de stratégies d'aviation et la préparation de demandes de propositions de construction [Mission des Nations Unies en République centrafricaine et au Tchad (MINURCAT)].

RÉPUBLIQUE DOMINICAINE

Programme TRAINAIR pour l'Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Instituto Dominicano de Aviación Civil (IDAC), est de moderniser et de renforcer les moyens du système de formation méthodologique de l'Institut par l'application de la méthodologie TRAINAIR de l'OACI au sein de sa division de la formation. Le projet, commencé en 2008 et devant durer un an, a été achevé.

Réalisations du projet

Le Groupe central TRAINAIR (GCT) a accordé à l'IDAC le statut de membre de plein droit du Programme TRAINAIR à l'achèvement de la Mallette pédagogique normalisée (MPN) — Préparation et traitement du Plan de vol de l'OACI. Les élaborateurs de cours TRAINAIR compétents ont continué à utiliser la méthodologie TRAINAIR pour mettre au point des MPN. L'IDAC a accueilli le Onzième Symposium/Conférence mondiale de formation TRAINAIR (GTC/11), auquel ont participé plus de 100 délégués de 50 États membres et non membres.

SINGAPOUR

Programme de formation OACI/Singapour destiné aux pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration de l'aviation civile de Singapour (CAAS), est que l'OACI aide à administrer un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA). L'assistance porte sur la diffusion

de renseignements concernant ce programme aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Le projet, entrepris en 2009 pour une durée prévue de 12 mois, a été prolongé jusqu'au début de 2010.

Réalisations du projet

Quatre-vingt-neuf participants provenant de 46 pays en développement ont été retenus pour suivre huit cours donnés dans les domaines suivants : gestion de l'aviation civile, communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), technologies [incluant les derniers progrès dans les systèmes mondiaux de navigation par satellite/surveillance dépendante automatique en mode diffusion (GNSS/ADS-B)], inspecteurs de la supervision de la sécurité, de la navigabilité et de l'exploitation des vols, système OACI de gestion de la sécurité, gestionnaires de la supervision de la sécurité, programme de sécurité d'État, systèmes intégrés de gestion de la supervision de la sécurité, ou enquête sur les accidents d'aviation et gestion.

Programme de formation OACI/Singapour destiné aux pays en développement — 50^e anniversaire

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration de l'aviation civile de Singapour (CAAS), est que l'OACI aide à administrer un programme de formation de 50 participants provenant de pays en développement, en plus du programme établi de formation destiné aux pays en développement, sélectionné par l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA). L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Le projet, entrepris en 2009 pour une durée prévue de 12 mois, a été prolongé jusqu'au début de 2010.

Réalisations du projet

Quatre-vingt-sept participants provenant de 47 pays en développement ont été retenus pour suivre huit cours donnés à l'Académie de l'aviation de Singapour.

Examen du Programme de gestion de la faune et de la flore sauvage

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Groupe d'aéroports de Changi (CAG) de Singapour, consiste à aider le Groupe dans son examen du plan actuel de gestion de la faune sauvage, du régime d'inspection de la faune et de la flore et du modèle de liste de vérification, devant permettre la collecte systématique de renseignements sur les activités de la faune à l'aéroport de Changi. Le projet, qui a débuté en 2009 pour une durée prévue d'un mois, a été achevé.

Réalisations du projet

Un expert a été détaché à Singapour pour aider dans l'examen.

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

Ce projet, entièrement financé par des redevances aéronautiques perçues par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien international (IATA), repose sur l'autorisation que le Secrétaire général de l'ONU a donnée à l'OACI de gérer les questions d'aviation civile en Somalie. L'objectif est d'organiser, sous la supervision du Directeur de la coopération technique de l'OACI, l'exploitation et la maintenance des installations, équipements et services essentiels pour le transport aérien international, y compris les vols humanitaires, de secours et vols locaux dans la région d'information de vol (FIR) Mogadishu, autant que possible afin de répondre aux impératifs immédiats en matière de sécurité ; de collaborer à la remise en état et au développement de l'infrastructure aéronautique, là où cela est réalisable et à condition que les activités soient financées à partir de sources autres que des redevances de navigation aérienne ; de planifier, programmer et développer un noyau essentiel d'une structure fonctionnelle d'administration de l'aviation civile au bénéfice du futur Gouvernement de la Somalie. Ce projet, entrepris en 1996 pour une durée initiale de 7 ans, a été d'abord prolongé jusqu'à la fin de 2006. En raison de l'instabilité permanente et de l'absence d'un gouvernement national fonctionnel, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Le projet a continué de participer à la gestion et à l'administration de l'Autorité provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS) en coordonnant les activités avec le coordonnateur en Somalie et le Directeur général du Bureau régional Afrique orientale et australe (ESAF) de l'OACI. La CACAS a continué d'assurer aux vols traversant l'espace aérien somalien, 24 heures sur 24, à partir du bureau du projet à Nairobi, les services d'information de vol (FIS), y compris les services d'information aéronautique (AIS), les communications aéronautiques (AEROCOM) et l'assistance météorologique (AEROMET). Elle a aussi continué d'assurer le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS), les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et des services de guidage au sol aux aéroports de Hargeysa, Berbera et Bosasso. Le projet a également fait fonctionner des sous-stations AEROCOM aux aéroports de Hargeysa et Garowe et un service de briefing AIS à l'aéroport de Hargeysa. Onze bourses de formation ont été attribuées dans divers domaines aéronautiques, notamment la technologie de l'information en A+, le cours de sûreté de l'Internet de Network Associate certifié par Cisco, la sûreté de l'aviation et un cours destiné aux agents

subalternes de services d'incendie aux aéroports (Zambie). Neuf des onze bourses ont été attribuées à des ressortissants somaliens. La CACAS a continué de prêter assistance aux autorités locales, au Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et à d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, en leur donnant des avis techniques et en effectuant des missions de courte durée pour l'évaluation d'aéroports. Le nouvel aéroport de Garowe a fait l'objet d'évaluation, ainsi que ceux de Hargeysa et Bosasso.

SRI LANKA

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

But du projet

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

Réalisations du projet

L'expert TRAINAIR de l'OACI a continué à fournir assistance et conseils.

THAÏLANDE

Programme de formation OACI/Thaïlande destiné aux pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Centre de formation de l'aviation civile (CATC) de Thaïlande, est de lui prêter assistance dans l'administration d'un programme de formation de participants, sélectionnés par le CATC, provenant de pays en développement. L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi ou de refus de bourses. Le projet, qui a commencé en 2009 pour une durée prévue de 12 mois, a été achevé.

Réalisations du projet

Cent quatre-vingt-un participants provenant de 44 pays en développement ont été sélectionnés pour suivre des cours dans les domaines suivants : technologies de

communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) destinés aux gestionnaires des services de la circulation aérienne ; systèmes de gestion de la sécurité ; gestion de la sûreté de l'aviation ; anglais pour l'industrie de l'aviation ; facteurs humains pour le personnel d'exploitation ; météorologie pour le personnel de l'aviation ; et connaissance de l'anglais aéronautique (interrogateur/évaluateur).

Plans directeurs révisés pour les aéroports internationaux Suvarnabhumi et Don Muang

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par Airports of Thailand (AOT) Public Company Limited, est de fournir aux décideurs de l'AOT et des administrations publiques intéressées, des prévisions révisées et d'autres paramètres de planification décrits dans le plan directeur d'aéroport. Le projet, qui a débuté en 2007 avec une durée prévue de quatre mois, a été prolongé à deux reprises. Une troisième prolongation, jusqu'en 2010, est en cours d'examen.

Réalisations du projet

Dans le cadre de ce projet, les plans directeurs des aéroports Suvarnabhumi et Don Muang ont été examinés et révisés en fonction d'un scénario d'exploitation des deux aéroports dans la région métropolitaine de Bangkok. Saisie de ces plans, l'AOT a demandé la révision du plan directeur de l'aéroport Suvarnabhumi puisqu'il va devenir un aéroport unique exploité dans la région métropolitaine de Bangkok.

VENEZUELA

Renforcement des ressources humaines

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Venezuela, est de lui prêter une assistance technique pour le renforcement de la gestion des ressources humaines de l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC) du Venezuela, sous la forme d'une formation, de l'application de méthodes de travail et de recrutement du personnel nécessaire, dans son rôle d'autorité aéronautique et de fournisseur de services de navigation aérienne. L'accent porte essentiellement sur la formulation et l'application de mesures correctrices à court et moyen termes, ainsi que sur la normalisation et l'application de méthodes de travail efficaces et efficientes à plus long terme, de manière à répondre aux besoins de l'INAC en matière de ressources humaines. Le projet, entrepris en 2006 pour une durée prévue de neuf mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

Des cours ont été donnés dans les domaines suivants : systèmes de gestion de la sécurité (SGS), programme national de sécurité (PNS), audits de la qualité, vérification interne, certification du personnel chargé de l'électronique de sécurité du trafic aérien (ATSEP), Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), avec la participation de plus de 200 fonctionnaires, dont le personnel technique, opérationnel et administratif de l'INAC qui ont reçu une formation. La sélection des contrôleurs de la circulation aérienne s'est faite par l'application d'une nouvelle méthodologie et d'outils d'évaluation. Les profils de compétence pour les postes techniques ont été mis à jour, produisant le nouveau Manuel des postes qui a permis de reclasser 300 techniciens, entraînant des augmentations de salaires, de meilleures fourchettes de rémunération et le maintien du personnel. Une mallette pédagogique normalisée (MPN) a été produite à l'intention du personnel d'entretien, incluant un manuel de formation sur l'entretien du matériel radio (à grande portée), en utilisant la méthodologie TRAINAIR.

Modernisation du contrôle de la circulation aérienne**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Venezuela, est d'aider l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC) à moderniser le contrôle de la circulation aérienne et les services aéroportuaires en vue d'améliorer la sécurité et le développement de l'aviation civile au Venezuela. Le projet, entrepris en 2004 pour une durée prévue de quatre ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2009.

Réalisations du projet

L'installation de matériel de communications/navigation/surveillance s'est poursuivie au titre du projet, dont l'implantation de trois radars, ainsi que deux nouveaux centres de contrôle d'approche et d'un centre reconstruit. Un des centres a reçu du matériel de microstation terrienne (VSAT) et deux stations satellite ont été mises en place. Un système d'atterrissage aux instruments, trois radiophares omnidirectionnels VHF avec dispositif de mesure de distance (VOR/DME) et deux tours de contrôle mobiles ont été installés et un système de traitement de messages ATS (AMHS) a été acheté. À l'aéroport international Simón Bolívar de Maiquetía, une passerelle d'embarquement de passagers a été installée.

Mise en œuvre de la méthodologie TRAINAIR à l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC)**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC) du Venezuela, est de renforcer les capacités d'élaboration et d'exécution

de cours du Centre de formation de l'aviation civile « Miguel Rodríguez » en appliquant la méthodologie TRAINAIR à sa division de la formation. Le projet, entrepris en 2007 pour une durée de 12 mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2009 et est maintenant achevé.

Réalisations du projet

Un expert a été détaché au centre de formation pour y mettre en œuvre la méthodologie TRAINAIR dans le cadre de l'Atelier sur l'élaboration de cours, exécuter le programme de formation d'instructeurs et assurer la formation en cours d'emploi durant l'établissement de deux nouvelles mallettes pédagogiques normalisées (MPN).

YÉMEN

Programme TRAINAIR à l'Institut de l'aviation civile et de la météorologie (CAMI)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration de l'aviation civile et de la météorologie (CAMA) du Yémen, est de moderniser et de renforcer les moyens du système de formation méthodologique de l'Institut de l'aviation civile et de la météorologie (CAMI) en y appliquant la méthodologie TRAINAIR. Le projet, entrepris en décembre 2008 pour une durée prévue d'un an, a été achevé.

Réalisations du projet

Le Groupe central TRAINAIR (TCU) a accordé au CAMI le statut de membre de plein droit du Programme TRAINAIR à l'achèvement d'une mallette pédagogique normalisée (MPN). Six Élaborateurs de cours TRAINAIR ont reçu qualification et continuent d'utiliser la méthodologie TRAINAIR pour produire des MPN.

LISTE DES PROJETS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

RÉGION AFRIQUE

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe, est de réduire le risque de propagation de la grippe aviaire et autres maladies transmissibles par les voyageurs aériens grâce à des arrangements de coopération conclus par les États/administrations participants (Afrique du Sud, Cameroun, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Ghana, Kenya, Nigéria, République démocratique du Congo et Tchad). Le projet CAPSCA aide les États à respecter l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui traite de la prévention de la propagation des maladies. De plus, l'Annexe 9 — *Facilitation* — de l'OACI, § 8.16, exige que les États établissent un plan national de l'aviation pour faire face à toute épidémie de maladies transmissibles graves. Le projet, entrepris en mars 2008 pour une durée initiale prévue de 12 mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

Réalisations du projet

Deux coordonnateurs régionaux basés en Afrique ont été recrutés. La première Réunion du Comité directeur (RCD) du Projet CAPSCA a reçu la participation de représentants d'États et d'administrations, dont l'Afrique du Sud, le Cameroun, la Côte d'Ivoire, le Kenya, le Nigéria, la République démocratique du Congo, Singapour, l'Organisation mondiale de la santé (OMS), le Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires, le Programme alimentaire mondial, ainsi que des observateurs des services de la santé publique, des aéroports et des compagnies aériennes. Les aéroports internationaux d'Abuja, de Lagos, du Cap et de Johannesburg ont été évalués en fonction de priorités établies par la RCD. La première réunion régionale de l'Équipe de médecine aéronautique a également eu lieu, avec les mêmes participants que la RCD.

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (COSCAP-BAG) et étude de faisabilité sur son institutionnalisation

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (BAG) (Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra

Leone) et avec un appui financier et en espèces de donateurs, consistent à améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien grâce à l'établissement d'un noyau d'inspecteurs de la sécurité hautement qualifiés dans les domaines de la certification, de la surveillance continue, des audits et des activités de formation ; à formuler des lois de l'aviation, des règlements, des procédures de certification et de surveillance et à prêter assistance aux États dans leurs activités de supervision de la sécurité, selon les besoins, afin d'établir s'il est possible de transformer COSCAP-BAG en une Organisation régionale de supervision de la sécurité du BAG (BAGASOO). Ce projet, entrepris en 2005 pour une durée initiale de 24 mois, a été prolongé jusqu'en 2010.

Réalisations du projet

La composition du Groupe de travail sur la sécurité aérienne (FSWG) a été élargie avec l'addition d'un expert de la sécurité et de la certification d'aérodrome et d'un inspecteur régional. Un protocole d'accord a été conclu au sujet du Programme coopératif d'inspection nouvellement introduit, en vue de créer et d'utiliser une source commune plus fournie et plus stable d'inspecteurs de la sécurité. L'approbation a été accordée pour l'établissement de la deuxième phase du programme de formation d'inspecteurs nationaux de la sécurité. Les manuels génériques et les éléments indicatifs connexes ont été rédigés. Des progrès marqués ont été observés dans l'alignement, par certains États membres du BAG, de leurs règlements actuels sur des règlements génériques établis par COSCAP-BAG. L'Équipe régionale BAG de la sécurité de l'aviation (RAST) a tenu deux réunions. En collaboration avec le Programme de mise en œuvre complet (ACIP) pour l'Afrique-Océan Indien (AFI), des analyses d'écart ont été réalisées dans le BAG pour établir l'appui dont les États auront besoin pour s'acquitter de leurs obligations en matière de sécurité de l'aviation. Des protocoles d'accord ont été signés pour l'établissement de l'Organisation de supervision de la sécurité de l'aviation du BAG (BAGASOO) et de l'Agence d'enquête sur les accidents du BAG (BAGAIA).

Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans les États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (COSCAP-CEMAC)

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les États membres de la CEMAC (Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Sao Tomé-et-Principe et Tchad), avec un apport financier de la Banque africaine de développement, d'Airbus, de la société Boeing, de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de la France, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, de la Coopération française et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), sont de rehausser la sécurité du transport aérien, de faciliter une approche coordonnée à l'égard du partage des connaissances

techniques, d'augmenter les connaissances techniques et les compétences grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, de mener des tâches de surveillance et de certification des exploitants pour le compte des Autorités de l'aviation civile (AAC) dont les moyens de supervision sont actuellement limités et d'établir un programme d'inspection des aérodomes qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique regroupant les États membres. Le projet, approuvé en 2005 mais qui a seulement été entrepris en 2008 en raison de l'instabilité politique et d'entraves aux voyages vers N'Djamena, ville désignée comme siège du projet COSCAP-CEMAC, a une durée prévue de 36 mois.

Réalisations du projet

Le Comité directeur a défini les principales activités à réaliser en 2009. Une analyse de situation et un plan d'activité ont été établis à la suite de visites dans des pays membres. À sa réunion de constitution, le Groupe de travail sur la sécurité aérienne (FSWG) a adopté son mandat et son règlement interne. La révision du code de l'aviation civile de la CEMAC a commencé, ainsi que celle des détails des règles correspondant aux Annexes 1, 6 et 8 de l'OACI, et des manuels génériques sur l'exploitation et la navigabilité. Le Comité directeur a offert 91 jours-personnes pour aider des États membres, dont le Congo, Sao Tomé-et-Principe et le Tchad. L'équipe du projet COSCAP a participé aux analyses d'écart réalisées dans le cadre du Plan de mise en œuvre complet AFI au Cameroun, au Congo, au Gabon, en République centrafricaine et au Tchad.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) (Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie et Zimbabwe), est l'établissement d'une organisation coopérative régionale permanente ou semi-permanente appelée Organisation de la sécurité de l'aviation de la SADC (SASO) qui aura pour mandat de s'acquitter d'un éventail complet, ou seulement partiel si nécessaire, de fonctions de certification et de surveillance pour le compte des États membres de la SADC et d'établir un centre de ressources pour la formation dans ces domaines. Ce projet, entrepris en avril 2008, a une durée prévue de 36 mois.

Réalisations du projet

Une base de données électronique a été établie à l'intention des inspecteurs d'État de la SADC pour suivre la mise en œuvre du plan de formation complète d'inspecteurs. La formation en cours d'emploi et la formation formelle du

personnel d'inspection ont été assurées. Des règlements génériques de navigation aérienne tenant compte des amendements les plus récents des Annexes 1, 6 et 8 de l'OACI, et des procédures techniques génériques ont été établis. Un Groupe de travail sur la sécurité aérienne (FSWG) a été établi afin d'étudier les règlements et procédures génériques et les États ont obtenu une procédure détaillée pour incorporer les dispositions des documents génériques dans leurs règlements et procédures nationaux.

Projets de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans les États membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (COSCAP-UEMOA)

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par des États membres de l'UEMOA (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo), la Mauritanie, la Banque africaine de développement (BAD), la société Boeing, la Commission européenne, la Coopération française et la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), sont de rehausser la sécurité du transport aérien, de développer les connaissances techniques et les compétences des inspecteurs nationaux grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, de procéder à la surveillance et à la certification des exploitants aériens pour le compte des Autorités de l'aviation civile (AAC) dont les moyens de supervision sont actuellement limités, et d'établir un programme d'inspection et de certification des aérodromes qui mènera à la création d'une organisation de sécurité aéronautique regroupant les États membres. Le projet, entrepris en 2004 avec une durée prévue de trois ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Le Comité directeur a priorisé l'apport d'assistance aux États membres de l'UEMOA et la formation d'inspecteurs nationaux et régionaux. À cet égard, une assistance a été fournie au Bénin, au Burkina-Faso, à la Guinée-Bissau et au Mali pour la finalisation et la mise en œuvre ultérieure de leurs plans d'action correctrice, ainsi que dans les tâches ordinaires de supervision de la sécurité. COSCAP-UEMOA ont également participé aux missions d'assistance conjointes OACI/Agence européenne de la sécurité aérienne (AES A) dans les États membres de l'UEMOA. Des inspecteurs nationaux et régionaux ont participé aux séminaires et ateliers organisés dans le cadre du Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP). En outre, des inspecteurs régionaux ont pris part aux analyses d'écart menées par l'ACIP dans les États membres de l'UEMOA. Deux réunions du Groupe de travail sur la sécurité aérienne (FSWG) se sont tenues à Ouagadougou, pour examiner les règlements portant sur les licences du personnel régional, l'exploitation technique et la navigabilité, et les finaliser avant de les soumettre à l'adoption. Le site web de COSCAP a été mis à jour régulièrement pour diffuser les informations au sein de la communauté aéronautique.

Développement coopératif des services de météorologie aéronautique dans la région WACAF — Phase I (CODEVMET-WACAF Phase I)***But du projet***

Ce projet, qui comprend la première phase d'un projet de développement coopératif financé par la Facilité financière pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) afin d'améliorer la sécurité aérienne en renforçant les capacités de neuf États d'Afrique occidentale et centrale (WACAF) (Cap-Vert, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Nigéria, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe et Sierra Leone), a pour objet de réglementer et/ou de fournir des services de météorologie aéronautique. Le projet, qui a débuté en septembre 2009 pour une durée initiale prévue de 45 jours, a été achevé.

Réalisations du projet

Les installations et les services de météorologie aéronautique des États participants ont été évalués. Des plans d'action ont été établis pour chacun des États, 68 propositions de pays ont été soumises, 46 carences liées à la sécurité et à l'efficacité des services de météorologie aéronautiques ont été identifiées et priorisées, et une série de 16 recommandations importantes ont été élaborées afin de servir de lignes directrices pour un projet de suivi.

RÉGION AMÉRIQUES**Coopération technique fournie à la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), est de prêter une assistance administrative au Secrétariat de la CLAC. Ce projet découle des nouveaux arrangements de travail conclus le 21 décembre 2005 par le Président du Conseil de l'OACI et le Président de la CLAC qui tiennent compte du fait que cette organisation régionale est devenue administrativement et financièrement autonome. Ces arrangements sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Le projet, entrepris en janvier 2007 pour une durée prévue de deux ans, a été prolongé jusqu'en décembre 2010.

Réalisations du projet

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



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

L'objectif de ce projet, financé par la COCESNA, est de mettre au point un nouveau modèle de gestion à l'ICCAE afin de promouvoir la gestion directe des services et un portefeuille de produits, et de recruter des instructeurs très qualifiés chargés de formuler des plans et programmes visant à générer de la concurrence dans les domaines de l'agrément et de la certification pour les amener au niveau mondial. Le projet, entrepris en juin 2008, a été achevé en juin 2009.

Réalisations du projet

Le nouveau modèle de gestion de l'ICCAE, établi pour l'Institut de formation de la COCESNA pour permettre le maintien d'un mécanisme actif de génération de recettes, a été accepté par l'Autorité de l'aviation civile. Un plan d'action de mise en œuvre conforme au Plan stratégique de la COCESNA a été établi.

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

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements des pays suivants : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Équateur, France, Guyana, Paraguay, Pérou, Suriname, Trinité-et-Tobago, Uruguay et Venezuela, est d'établir un mécanisme multinational pour gérer le réseau numérique CNS grâce au REDDIG, de moderniser les communications du service fixe aéronautique pour les rendre homogènes, interconnectables et interopérables avec d'autres réseaux numériques de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM). Depuis l'établissement du mécanisme multinational, le projet gère temporairement le réseau REDDIG et met en œuvre des applications CNS/ATM conformément aux dispositions du Plan régional de navigation aérienne — Document de mise en œuvre des installations et services (FASID) pour la Région CAR/SAM. Le projet, entrepris en 2003 pour une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

Réalisations du projet

Ce projet régional a continué de gérer efficacement le réseau REDDIG et administre le segment satellitaire, mettant ainsi à la disposition de tous les États membres un système fiable et robuste. Un accord a été signé en vue d'assurer l'interconnexion entre les réseaux REDDIG et MEVA II des Caraïbes. Des cours de formation sur les communications satellitaires et le fonctionnement du

REDDIG ont été dispensés au personnel technique de 54 États, auquel 20 bourses ont été attribuées pour faciliter la participation. La plupart des États membres du projet ont déjà mis en place leurs systèmes de traitement automatique de messages et ont commencé des essais d'échange de messages par le REDDIG. Un nouveau projet a été établi aux fins d'interconnectivité entre REDDIG et le réseau de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA).

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements de la Bolivie, du Chili, de la Colombie, de Cuba, de l'Espagne et du Venezuela et par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est de planifier le développement des aspects techniques, financiers et préopérationnels d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) dans la Région CAR/SAM en tenant compte de l'évolution du GNSS, des recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/11) et des conclusions du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS). Il était prévu que ce projet, entrepris en 2003, durerait quatre ans, mais il a été prolongé jusqu'en juin 2011.

Réalisations du projet

La phase III-A du projet SACCSA a été lancée, l'appel d'offres pour l'exécution des travaux de cette phase a été fait et les études ont été confiées au consortium soumissionnaire retenu. La COCESNA a contribué à la conception et à la vérification des procédures de navigation de surface fondée sur le GNSS/qualité de navigation requise/approche de non précision (RNAV/RNP/NPA). Le Costa Rica et le Guatemala sont devenus participants au projet. Une adhésion éventuelle a également fait l'objet de pourparlers avec l'Association latino-américaine de transport aérien (ALTA).

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

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les Gouvernements des pays suivants : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela, sont de mettre au point et d'appliquer des mesures conduisant à un plan global de navigation aérienne et à la transition d'un système de gestion de

la circulation aérienne basé sur des moyens au sol à un système fondé sur les performances des aéronefs ; d'établir un système d'assurance de la qualité des services d'information aéronautique et des systèmes de gestion de la sécurité qui soient conformes aux normes internationales ; d'adopter une stratégie de mise en œuvre et d'intégration des systèmes automatiques de gestion du trafic aérien dans la Région CAR/SAM pour faciliter l'échange de renseignements et encourager la prise conjointe de décisions concernant tous les éléments du système ATM. Le projet, entrepris en 2007, aura une durée prévue de cinq ans.

Réalisations du projet

Les activités du projet ont continué à inclure l'élaboration d'éléments indicatifs sur les plans d'action pour la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans les domaines suivants : navigation de surface dans le continent (RNAV 5), région terminale et approches, gestion des courants de trafic aérien (ATFM) ; amélioration des communications, navigation et surveillance (CNS) ; interconnexion de la gestion automatisée du trafic aérien (ATM) dans les centres de contrôle régional ; essais de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) ; interconnexion du système de traitement de messages ATS (AMHS). Des éléments indicatifs ont également été rédigés pour optimiser le réseau de routes ATS, ainsi que le plan d'action connexe dans la Région SAM. Un manuel sur la gestion des courants de trafic aérien a été préparé et approuvé par le Groupe de mise en œuvre SAM, tout comme des éléments indicatifs pour la mise en œuvre d'une méthodologie commune pour le calcul de la capacité sectorielle ATC des aéroports. Le projet a octroyé 25 bourses pour participer à deux ateliers de mise en œuvre SAM. Quatorze bourses ont été accordées respectivement pour la participation à des cours sur la méthodologie de calcul de la capacité sectorielle ATC des aéroports et sur la conception de procédure de qualité de navigation requise (RNP) et de navigation de surface (RNAV), et sur la conception de procédure d'approche RNP avec autorisation requise (AR APCH). Un modèle de protocole d'entente et un guide initial de l'interconnexion du système automatique de traitement de messages ont été rédigés. Des essais ont été réalisés pour l'ADS-B. Une première base de données a été établie, avec des informations détaillées sur la Région Amérique du Sud (SAM), sur la couverture radio des aides de navigation, du radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) et de l'équipement de mesure de distance (DME), et un document a été rédigé sur la mise en œuvre stratégique de l'Amendement n° 1 des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444).

Système régional de supervision de la sécurité

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements des pays suivants : Argentine, Bolivie, Brésil, Chili, Cuba, Espagne, Paraguay, Pérou, Uruguay, Venezuela, avec un apport financier de : Airbus, la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA), la compagnie aérienne nationale

(LAN) du Chili, l'Entreprise aéronautique nationale (ENAER) du Chili, le Service de maintenance du Pérou et Venezuelan Airlines (SEMAN), est d'établir et de faire fonctionner un système régional de supervision de la sécurité dans la Région Amérique du Sud (SAM), avec le soutien technique, logistique et administratif requis. Le projet, entrepris en 2003 pour une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2013.

Réalisations du projet

Ce projet a continué de gérer diverses activités, telles que l'harmonisation des règles et des procédures du Règlement latino-américain de l'aviation (LAR), les programmes de réunions, la certification et la surveillance multinationales, les programmes de formation et le soutien aux États membres. Un soutien a aussi été apporté à un État pour la certification d'un exploitant aérien commercial, et à un autre État pour la mise en œuvre d'un programme complet de formation destiné à l'industrie et au personnel d'inspection de la sécurité. Un projet pilote a été lancé pour la mise en œuvre de système de gestion de la sécurité (SGS) dans les organismes de maintenance d'aéronefs. Des circulaires consultatives ont été préparées à l'appui de la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans la Région SAM afin d'appliquer RNAV 10 (désignée et autorisée comme RNP 10) ; RNAV 5, RNAV 1 et RNAV 2, RNP 1 de base, RNP APCH et RNP AR APCH. Le programme d'échange de données d'inspections de la sécurité des aires de trafic est opérationnel, et les données de quelque 300 inspections ont été téléchargées dans la base de données. La formation a été assurée dans ces domaines ; cinq bourses ont été accordées. De nouveaux LAR ont été incorporés dans le Manuel de l'inspecteur de l'exploitation technique. Par ailleurs, un Manuel des centres de formation à l'aviation civile a été rédigé.

Formation du personnel aéronautique dans la Région CAR/SAM

But du projet

Ce projet, financé par le Gouvernement de l'Espagne, vise à renforcer la gestion opérationnelle des fournisseurs de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroports et autres fournisseurs de services, par la participation aux programmes de conférences, de séminaires et de bourses. Le projet, commencé en 1997, a été prolongé sur une base annuelle jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Plus de 178 administrateurs ont participé avec succès à trois séminaires internationaux sur les droits et redevances d'aéroport, sur la planification du fret aérien et des ressources humaines, et sur la gestion des aéroports et des services de navigation aérienne, qui ont été donnés dans des centres de formation en Amérique latine. Cent sept bourses ont été accordées pour faciliter la participation à ces événements organisés dans les Régions CAR et SAM. Dans le domaine de la coopération internationale, sept bourses d'une durée d'un an ont été octroyées pour la participation à des programmes de

maîtrise sur les aéroports, et 33 bourses d'une durée de deux semaines ont été accordées en vue de la participation à des sessions individuelles sur la gestion des infrastructures et les services publics en Espagne.

RÉGION ASIE ET PACIFIQUE

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

But du projet

Ce projet prend la forme d'un accord de coopération conclu par huit États du Pacifique Sud (Fidji, Îles Cook, Îles Salomon, Kiribati, Nauru, Samoa, Tonga et Vanuatu) et il est réalisé par un fonds d'affectation spéciale. Son objectif est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région en développant l'assistance météorologique dans le Pacifique Sud, notamment en veillant au développement durable des services météorologiques, des systèmes de gestion de la qualité, des méthodes de recouvrement des coûts, des mesures conjoncturelles, de la législation nationale et du maintien d'un effectif suffisant de personnel bien formé. Le projet, qui est réalisé en consultation étroite avec l'Organisation météorologique mondiale (OMM), vise à éliminer les carences dans la fourniture de l'assistance météorologique de base dans la sous-région du Pacifique Sud mises en lumière en 2005 par un projet spécial de mise en œuvre (SIP), par les banques internationales de données OPMET, par l'Association du transport aérien international (IATA), par les audits de l'OACI et par le Bureau régional Asie-Pacifique de l'OACI. Le projet, entrepris en avril 2008 pour une durée prévue de trois mois et prolongé jusqu'en janvier 2009, a été achevé.

Réalisations du projet

L'expert de la météorologie aéronautique affecté au projet a soumis des rapports par pays et un rapport de projet final.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration et les autorités aéroportuaires des États participants — la Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), les îles Salomon, l'Indonésie, la Malaisie, le Népal, les Philippines, Singapour, la Thaïlande, Tonga et le Viet Nam — et par une subvention de donateurs du Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe, vise à réduire les risques de propagation de la grippe aviaire et de maladies transmissibles semblables par les voyageurs aériens, grâce à des arrangements de coopération

conclus par les États, les administrations et les aéroports participants. Cette coopération prendra initialement la forme de l'application des directives de l'OACI et aussi d'une formation à la médecine aéronautique du personnel des autorités de l'aviation civile, des compagnies aériennes et des aéroports participants pour veiller à ce que ces directives soient appliquées en permanence et pour aider d'autres États de la région qui envisagent peut-être de se joindre au programme. Le projet, entrepris en septembre 2006 pour une durée prévue de trois mois, a été prolongé jusqu'à la fin de 2010.

Réalisations du projet

Un expert en médecine aéronautique de l'OACI a dispensé une formation en cours d'emploi en utilisant les lignes directrices de l'OACI. Deux ateliers de médecine aéronautique/délivrance des licences du personnel ont été organisés et des exposés sur le CAPSCA ont été présentés à la 46^e Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) de la Région Asie et Pacifique. Le Comité directeur du CAPSCA a tenu sa troisième réunion Asie-Pacifique, et l'Équipe régionale de médecine aéronautique (RAMT) a tenu sa troisième réunion. Elle est parvenue à d'importantes conclusions concernant la planification des mesures préventives des pandémies prises par les États ainsi que les plans préventifs dressés par les compagnies aériennes et les aéroports.

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

But du projet

Ce programme, financé par les États et donateurs participants, vise à assurer la conformité avec les conventions internationales, les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, en particulier l'Annexe 17 — *Sûreté*, les aspects liés à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et tous les éléments d'orientation concernant la sûreté de l'aviation figurant dans le *Manuel de sûreté* de l'OACI (Diffusion restreinte). En date de novembre 2009, 24 États et régions administratives spéciales se sont joints au programme qui vise à renforcer les capacités de sûreté de l'aviation des États et administrations participants, à créer une structure régionale de coopération et de coordination pour les questions de sûreté de l'aviation et à assurer la formation des personnels de sûreté de l'aviation. Le programme, entrepris en 2004 pour une durée prévue de 36 mois, est entré dans la phase II, qui a été prolongé jusqu'en août 2014.

Réalisations du projet

Des programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile ont été établis pour le Brunei Darussalam, le Japon et Kiribati, incorporant des mesures et des procédures de sûreté renforcées pertinentes à la région. Les législations et les règlements nationaux de 22 États et administrations ont fait l'objet d'examen. Des projets de rapports ont été rédigés sur les législations et règlements de sûreté de l'aviation de 20 États et administrations, dont 10 ont été examinés avec

les États et administrations intéressés. Six rapports ont été finalisés et envoyés aux destinataires concernés. Le programme a continué à organiser des cours de formation destinés aux inspecteurs de la sûreté de l'aviation (AVSEC) et des ateliers de contrôle de la qualité. Par ailleurs, avec l'inclusion de questions liées à la sûreté de l'Annexe 9 dans le Programme universel d'audits de la sûreté (USAP), CASP-AP s'est joint à l'Organisation internationale pour les migrations afin d'offrir la formation à la détection de documents frauduleux au personnel des compagnies aériennes et des services de contrôle frontaliers. CASP-AP a mis sur pied une Équipe régionale de sûreté de l'aviation pour rassembler les experts de la sûreté de tous les États et administrations de la Région Asie et Pacifique et d'apporter des conseils et de l'assistance spécifiques aux États, selon les besoins. Un protocole d'accord a été diffusé, aux fins de signature par tous les États et administrations participants à la création d'une structure régionale permanente CASP-AP qui représentera un cadre institutionnel et des règles de fonctionnement des structures régionales permanentes, ainsi qu'un Manuel de politiques et de procédures administratives et opérationnelles.

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

But du projet

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

Réalisations du projet

COSCAP-NA a produit des modèles de règlements et de procédures pour la formation d'inspecteurs nationaux et de personnel connexe. La formation a été assurée pour répondre aux exigences d'approbation et de surveillance des

exploitants aériens étrangères introduites dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, et des modèles de règlements et des manuels ont été rédigés pour appuyer la mise en œuvre de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Des bulletins et des circulaires indicatrices ont été publiés et des ateliers et des sessions de formation ont été organisés. NARAST s'est réunie avec d'autres équipes régionales sur la sécurité des COSCAP Asie du Sud-Est (SEA) et Asie du Sud (SA), pour constituer une équipe régionale combinée de la sécurité de l'Asie, qui a détecté 46 points d'action pour améliorer la sécurité et mettre en œuvre le plan mondial de sécurité de l'aviation. Vingt-sept cours de formation et séminaires, dont sept en coopération avec COSCAP-SEA et COSCAP-SA, ont été dispensés à 450 participants, incluant des exploitants aériens et des fournisseurs de services. Le programme a facilité la coopération permettant aux États membres qui ont subi avec succès leurs audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) d'aider les autres États membres à se préparer à ces audits ; il a aussi facilité l'échange d'assistance technique entre les COSCAP d'Asie.

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

But du projet

Ce projet est un accord de coopération, financé par les Gouvernements du Bangladesh, du Bhoutan, de l'Inde, des Maldives, du Népal, du Pakistan et du Sri Lanka, réalisé au moyen d'un fonds d'affectation spéciale financé par les États participants, avec une contribution d'Airbus, de la société Boeing, de la Commission européenne (CE), de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de Transports Canada. L'objectif du projet est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région. Les principaux objectifs de la phase III du projet consistent notamment à renforcer le cadre institutionnel régional de l'aviation et à prêter assistance dans la mise au point d'un cadre réglementaire harmonisé ; à promouvoir à l'échelon du système les activités de supervision de la sécurité sur la base de l'application effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et de moyens efficaces de supervision de la sécurité ; à mettre en place un système régional de partage de l'information pour améliorer l'accès aux renseignements concernant la sécurité ; à aider les autorités de l'aviation civile des États membres dans les efforts qu'elles font pour se conformer aux normes internationales et nationales de l'aviation civile et à appuyer le perfectionnement des ressources humaines de l'aviation civile. Le projet, entrepris en 1997 pour une durée prévue de cinq ans, a été prolongé jusqu'en 2012.

Réalisations du projet

En raison de l'élargissement du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), le COSCAP-SA a élargi activement son programme dans tous les domaines liés à la sécurité visés par les audits de l'USOAP. Des

cours de formation sur les disciplines liées à la sécurité ont été organisés. Un protocole d'accord a été signé par les États participants pour jeter la base de l'institutionnalisation du programme, et un cadre institutionnel et un manuel de procédures ont été adoptés, indiquant les politiques, procédures, règles et pratiques sur son fonctionnement et ses activités. Quinze cours et séminaires ont été suivis par 265 personnes. Des documents et manuels concernant la sécurité ont été évalués, mis à jour et/ou publiés. Une équipe spéciale a été créée pour normaliser les règlements de maintenance. Des experts régionaux ont effectué deux missions dans chaque État membre pour s'acquitter, selon les besoins, des tâches de supervision de la sécurité, assurer une formation théorique et en cours d'emploi ou pour les aider à faire la revue des exigences relatives à la supervision de la sécurité. Le site web officiel de COSCAP-SA a été mis à jour. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Sud (SARAST) assure la promotion de la prévention des accidents. Une réunion des membres du Comité directeur s'est tenue pour examiner les stratégies de mise en œuvre de COSCAP-SA et des besoins particuliers des États. Une réunion des directeurs des centres de formation à l'aviation s'est tenue dans le cadre du programme afin de promouvoir la méthodologie TRAINAIR de l'OACI et échanger des connaissances sur la formation et l'enseignement dans le domaine de l'aviation.

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

But du projet

Ce projet est un accord de coopération conclu par les Gouvernements des pays suivants : Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), Indonésie, Malaisie, Myanmar, Philippines, République démocratique populaire lao, Singapour, Thaïlande, Timor-Leste et Viet Nam. Il est réalisé au moyen d'un fonds d'affectation spéciale établi par les États participants et d'une contribution d'Airbus, de la société Boeing, de la Commission européenne (CE), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Le projet a pour objectifs d'améliorer la sécurité et l'efficacité des services de transport aérien dans les pays de la région ; d'améliorer la formation et le perfectionnement professionnel des inspecteurs nationaux de la navigabilité et de l'exploitation technique ; d'harmoniser les politiques et les règlements ; d'apporter une assistance dans les domaines de la certification et de l'inspection aux États qui ne peuvent pas actuellement s'acquitter de leurs obligations en matière de réglementation ; de coordonner les programmes d'assistance technique ; et de créer une équipe régionale de sécurité de l'aviation pour appliquer les solutions en matière de sécurité élaborées à l'échelle mondiale. Ce projet, entrepris en 2001 pour une durée initiale de cinq ans, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

Réalisations du projet

Des bulletins et des circulaires indicatrices ont été publiés, et des ateliers et des sessions de formation ont été organisés. L'Équipe régionale de la sécurité de

l'aviation de l'Asie du Sud-Est (SEARAST) s'est réunie avec les équipes homologues des COSCAP Asie du Nord et Asie du Sud, comme Équipe régionale combinée de la sécurité de l'aviation de l'Asie ; elles ont détecté 46 points d'action pour améliorer la sécurité et mettre en œuvre le plan mondial de sécurité de l'aviation. En 2009, vingt-deux cours de formation, séminaires et ateliers ont été dispensés à un total de 778 participants. Le programme a facilité la coopération permettant aux États membres qui ont subi avec succès leurs audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) d'aider les autres États membres à se préparer à ces audits ; il a aussi facilité l'échange d'assistance technique entre les COSCAP d'Asie.

RÉGION EUROPE ET MOYEN-ORIENT

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements de Bahreïn, des Émirats arabes unis et du Koweït, est de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région des États du Golfe, par l'harmonisation et l'application efficace des normes internationales et des dispositions, règlements et procédures nationales concernant la supervision de la sécurité, pour contribuer au développement social et économique de la sous-région et stimuler la coopération entre les États participants. Il vise aussi à créer une structure régionale pour la coopération et la coordination en matière de sûreté de l'aviation et pour la formation de son personnel. Ce projet, entrepris en 2006, a une durée prévue de cinq ans.

Réalisations du projet

Le Comité directeur a décidé de revoir les objectifs du projet pour exclure la sûreté de l'aviation et réintroduire l'exploitation technique. La priorité du projet a continué de porter sur l'élaboration de projets de règlements harmonisés sur la sécurité, inspirés, le cas échéant, par le modèle européen. Le projet a participé aux activités de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde, à des séminaires et ateliers organisés, et il a mené plusieurs missions auprès des États participants pour les aider à mettre en œuvre les règlements harmonisés. Le Comité de réglementation a passé en revue les règlements de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et en a commencé la mise en œuvre. Des règlements, des procédures et des manuels concernant la validation et la surveillance d'exploitants aériens étrangers ont été rédigés et soumis aux États. Les membres du COSCAP-GS ont reçu une formation sur l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers, la validation et la surveillance des exploitants étrangers et l'exploitation d'avions bimoteurs sur de grandes distances (ETOPS).

Ces activités ont pu être réalisées grâce aux contributions en nature d'Airbus, de la Société Boeing, de l'AESA, de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et d'autres partenaires.

Développement de la sécurité d'exploitation et du maintien de la navigabilité dans la Communauté d'États indépendants (CEI)

But du projet

Ce projet est un accord de coopération entre les États de la Communauté d'États indépendants (CEI) (Arménie, Azerbaïdjan, Bélarus, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine), mis en œuvre dans le cadre du fonds établi par la CEI, Airbus, la société Boeing, General Electric, la Commission européenne (CE), le Complexe aéronautique Iliouchine et le Comité aéronautique inter-États (CAI), avec l'appui financier de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Le projet a pour objectifs de renforcer les moyens de supervision de la sécurité dans les États participants, par l'établissement d'un centre régional de formation et de services consultatifs en matière de sécurité des vols au siège du CAI ; de fournir une assistance pour remédier aux carences observées ; de former des inspecteurs nationaux ; et d'harmoniser les législations nationales de l'aviation selon les besoins. Il était prévu que ce projet, entrepris en 2001, durerait six ans, mais il est prolongé d'année en année.

Réalisations du projet

Deux séminaires internationaux sur la sensibilisation à la sécurité de l'aviation et le contrôle opérationnel des compagnies aériennes ont été organisés conjointement avec Airbus et la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, respectivement. Un sommet sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde s'est tenu conjointement avec Airbus, la Société Boeing, la FAA, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et la Fondation pour la sécurité aérienne (FSF). Un Groupe de travail régional a été mis sur pied pour mettre en œuvre les recommandations du Sommet, notamment le Plan régional d'introduction de la Feuille de route. En outre, ce groupe de travail régional a été chargé de mettre en œuvre la Feuille de route, de rédiger un Manuel régional et des règlements sur les systèmes de gestion de la sécurité et d'assurer la formation du personnel aéronautique. L'IFFAS a fourni une assistance financière à des inspecteurs des pays suivants : Fédération de Russie, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine, pour leur permettre de participer à un cours destiné aux inspecteurs, portant sur la supervision de la sécurité aérienne et les enquêtes sur les accidents d'aviation. Près de 500 spécialistes des administrations aéronautiques et des compagnies aériennes des États membres ont participé à ces sessions de formation.

APPENDICE 3. EXAMEN DE LA SUITE DONNÉE, AU 31 DÉCEMBRE 2009, AUX RÉOLUTIONS DE LA 36^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution	Sujet et mesures prises
A36-1	<p><i>Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique</i></p> <p>Le Secrétaire général a défini le Programme de mise en œuvre complet Afrique-océan Indien (ACIP) et nommé un Comité directeur en janvier 2008 pour donner effet à la résolution. L'ACIP a travaillé avec les États, les organisations régionales dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) et les bureaux régionaux pour aider les États à mettre en place des systèmes de supervision de la sécurité efficaces et durables et à renforcer la sécurité de l'aviation à travers des séminaires, ateliers et cours de formation sur divers sujets connexes.</p>
A36-2	<p><i>Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité</i></p> <p>L'Amendement n° 32 de l'Annexe 6 — <i>Exploitation technique des aéronefs</i>, Partie 1 — <i>Aviation de transport commercial international — Avions</i> (lettre AN 11/1.3.21-08/23) et l'Amendement n° 13 de la Partie 3 — <i>Vols internationaux d'hélicoptères</i> (lettre AN 11/32.3.5-08/24) ont été adoptés en 2008. Ces amendements renforcent la supervision des exploitants étrangers et les exigences auxquelles ils doivent répondre.</p> <p>Une version finale revue du <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> (Doc 8335), concernant la certification et la surveillance continue des exploitants de transport aérien commercial et la surveillance des exploitants étrangers, a été placée sur l'ICAO-NET.</p> <p>Un prototype d'un système électronique pour le partage des renseignements critiques sur la sécurité a été élaboré.</p> <p>Six propositions de projets destinés à apporter une assistance au Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité — Groupe de l'Accord de Banjul (COSCAP-BAG) ont été élaborées.</p> <p>Le soutien accordé au Programme de mise en œuvre complet (ACIP) pour la Région Afrique-Océan Indien (AFI) et aux bureaux régionaux s'est poursuivi afin de répondre aux besoins spéciaux des États de cette région. Des ateliers sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde ont également eu lieu.</p> <p>Des programmes d'assistance ont été coordonnés avec la Federal Aviation Administration (FAA) et le Département des transports (DOT) des États-Unis, l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), la Commission européenne (CE) et la Banque mondiale.</p>



L'OACI et le Département des transports des États-Unis ont travaillé en coopération pour coordonner l'élaboration et la mise en œuvre future de projets d'assistance, y compris les contributions financières aux projets concernant deux États renvoyés à la Commission d'examen des résultats d'audits (ARRB). En outre, le Département des transports des États-Unis a facilité le financement des cours de formation des inspecteurs publics de la sécurité donnés par le COSCAP-BAG.

Un accord de principe a été conclu entre l'OACI, l'Association du transport aérien international (IATA), l'Union européenne (UE) et la FAA des États-Unis en vue de conclure un mémorandum d'entente pour l'échange de données et de renseignements sur la sécurité. Un mémorandum de coopération bilatérale entre l'OACI et l'UE a été élaboré en vue d'encadrer le renforcement de la coopération, y compris l'échange de renseignements d'audits de la sécurité.

Un soutien et des orientations ont été fournis en vue de l'établissement d'organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) pour les régions de la mer Caspienne et de la mer Noire.

Un soutien continu a été assuré au Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) pour la mise au point d'un mécanisme de partage des coûts qui garantira la viabilité à long terme de ce Bureau.

Une assistance a été fournie aux États du BAG pour l'établissement de l'Organisation régionale de supervision de la sécurité du Groupe de l'Accord de Banjul (BAGASOO). Une assistance soutenue a également été apportée aux RSOO dans divers domaines, notamment celui de la formation.

L'OACI a commencé à mettre à jour et à échanger périodiquement des renseignements avec les banques et les États donateurs au sujet du manque de mise en œuvre effective des éléments cruciaux de la supervision de la sécurité. Des entretiens ont eu lieu avec les banques et d'autres donateurs au sujet des domaines qui présentent des carences, notamment les activités liées au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), et des États qui ont besoin d'assistance. La base de données de l'OACI sur les projets d'assistance (IDAP) a été élaborée en tant que base de données partagée sur les carences et les projets d'assistance.

A36-3

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

Une analyse d'écart a été réalisée avec succès dans les États du BAG, en collaboration avec l'ACIP, le Bureau régional Afrique occidentale et centrale (WACAF) de l'OACI à Dakar et le COSCAP-BAG.

Le système d'échange de renseignements sur la sécurité des vols (FSIX) a été amélioré, notamment par l'ajout des éléments suivants : renseignements sur la conformité aux spécifications en matière de compétences linguistiques, recommandations des États en matière d'accidents, turbulences de sillage, liens/listes concernant la navigabilité, liens vers des règlements et des exemples de règlements types, et liens vers des sites d'enregistrement. Des rapports d'audits sur la supervision de la sécurité ont été publiés pour 96 % des États membres.

La coordination interne avec la Direction de la coopération technique (TCB) et les autres bureaux et services de l'OACI s'est poursuivie par l'intermédiaire de l'ARRB. La coordination a aussi été assurée par des partenariats et alliances externes pour le développement et la planification de projets d'assistance.

Résolution	Sujet et mesures prises
A36-4	<p><i>Application d'une méthode de surveillance continue pour le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) au-delà de 2010</i></p> <p>Le Conseil a examiné l'avenir de l'USOAP au-delà de 2010, notamment l'élaboration d'une méthodologie et la fourniture des outils nécessaires pour mettre en œuvre une méthode de surveillance continue (CMA), l'élaboration d'un plan de transition détaillé menant à la mise en place de la CMA et la réalisation de missions de validation coordonnées par l'OACI (ICVM) au cours de la phase de transition.</p>
A36-5	<p><i>Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)</i></p> <p>Dans la lettre M 11/2.1-09/39 du 8 mai 2009 relative à la nomination de nouveaux membres de l'Organe directeur, le Secrétaire général a de nouveau encouragé les États à contribuer à l'IFFAS.</p> <p>L'Organe directeur de l'IFFAS est composé de 11 membres proposés par des États participants et nommés par le Conseil de l'OACI pour un mandat de trois ans. Les membres actuels de l'Organe directeur sont originaires des pays suivants : Argentine, Chili, Chine, Égypte, Fédération de Russie, France, Inde, Italie, Nigéria, Pakistan et République de Corée.</p> <p>Un certain nombre d'activités promotionnelles ont été entreprises pour mobiliser des fonds et faire la promotion de l'IFFAS. Dans la lettre M 11/3-09/44, tous les États membres ont été invités à envisager de participer à l'IFFAS en apportant des contributions volontaires. Des notes d'information sur l'IFFAS ont aussi été présentées lors de réunions régionales d'aviation civile.</p> <p>Un rapport sur les activités de l'IFFAS a été présenté au Conseil lors de la 190^e session.</p>
A36-6	<p><i>Reconnaissance par les États des permis d'exploitation aérienne des exploitants étrangers et surveillance de leurs activités</i></p> <p>L'Annexe 6, Partie 1 (Amendement n° 32) et l'Annexe 6, Partie 3 (Amendement n° 13) ont été amendées en vue de renforcer la supervision des exploitants étrangers et les exigences auxquelles ils doivent répondre, et d'harmoniser la teneur du permis d'exploitation aérienne et, à compter du 1^{er} janvier 2010, sa présentation.</p> <p>Le <i>Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation</i> (Doc 8335), qui contient des lignes directrices pour la surveillance des exploitants étrangers et l'autorisation des services d'exploitants étrangers, a été actualisé.</p> <p>L'élaboration d'un registre international des AOC progresse avec le soutien de l'Université de l'aviation civile de la Chine et de l'IATA.</p>
A36-7	<p><i>Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et d'efficacité</i></p> <p>Des ateliers régionaux ont été tenus sur la mise en œuvre du GASP et de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Chaque atelier s'est concentré sur l'utilisation du processus</p>

Résolution	Sujet et mesures prises
	<p>de la Feuille de route et sur la mise en œuvre des initiatives en matière de sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale.</p> <p>Une proposition d'établissement d'un mécanisme régional, désigné Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), chargé d'harmoniser les efforts sous-régionaux dans le domaine de la sécurité des vols, est à l'étude.</p> <p>Des fiches du cadre de performance avec lien direct vers le GASP sont utilisées dans l'ensemble de la région Afrique-Océan Indien (AFI), ainsi que par les États participants au RASG — Pan Amérique (RASG-PA).</p> <p>Des ateliers régionaux sur les performances ont eu lieu dans toutes les régions en vue de l'adoption d'une approche fondée sur les performances pour la planification et la mise en œuvre de la navigation aérienne sur la base du Plan mondial de navigation aérienne (GANP).</p> <p>Toutes les régions ont établi des plans d'action pour travailler à des améliorations opérationnelles de la navigation aérienne en utilisant des fiches-cadres de performance avec lien direct au GANP. À leur tour, tous les États ont pris des mesures pour mettre en œuvre des cadres nationaux de performance pour les services de navigation aérienne.</p>
A36-8	Pas de mises à jour.
A36-9	<p><i>Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation</i></p> <p>Une deuxième édition préliminaire du <i>Manuel de gestion de la sécurité (MGS)</i> (Doc 9859), qui contient des orientations sur les systèmes de compte rendu en matière de sécurité, a été placée sur le site ICAO-NET en 2008.</p>
A36-10	Pas de mises à jour.
A36-11	<p><i>Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques</i></p> <p>La lettre AN 12/44.6-07/68 a été envoyée aux États pour leur demander d'élaborer, le cas échéant, un plan de mise en œuvre des compétences linguistiques pour le 5 mars 2008 et de communiquer à l'OACI les noms et les coordonnées des correspondants pour les questions relatives aux compétences linguistiques.</p> <p>De décembre 2007 à mars 2008, des ateliers sur l'élaboration de plans de mise en œuvre des exigences en matière de compétences linguistiques se sont tenus dans chacune des régions de l'OACI. Les plans de mise en œuvre et les renseignements concernant le respect des exigences en matière de compétences linguistiques peuvent être consultés sur le site web FSIX (http://www.icao.int/fsix/lp.cfm.)</p>

Résolution	Sujet et mesures prises
	<p>La version préliminaire des critères d'épreuve linguistique a été placée sur l'ICAO-NET en juillet 2008. La circulaire intitulée <i>Critères d'épreuves linguistiques en vue d'une harmonisation à l'échelle mondiale</i> (Cir 318) a été publiée en 2009.</p> <p>En décembre 2009, les États ont été invités à envoyer des échantillons de paroles notées (lettre AN 12/44.6-09/96) en vue de la préparation d'une nouvelle édition de l'aide didactique intitulée <i>Spécifications OACI relatives aux compétences linguistiques — Échantillons de paroles notées</i>, qui est en cours d'élaboration, en collaboration avec l'International Civil Aviation English Association (ICAEA). La nouvelle édition comportera davantage d'échantillons de paroles, une représentation géographique plus large, une approche plus rigoureuse de la sélection des échantillons et une analyse statistique pour garantir l'homogénéité de la notation.</p>
A36-12	<p><i>Remplacement des halons</i></p> <p>Des progrès significatifs ont été réalisés par les fabricants dans l'élaboration de produits de remplacement des halons. Cependant, en raison du taux de développement d'agents viables, il pourrait être nécessaire d'amender la Résolution A36-12.</p>
A36-13	<p><i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne</i></p> <p>Le bulletin électronique AN 1/12-EB/07/37, du 14 décembre 2007, a informé les États des amendements apportés à l'exposé récapitulatif.</p>
A36-14	<p><i>Utilisation des routes transpolaires</i></p> <p>Les États et les organisations internationales poursuivent le développement d'une nouvelle structure de voies aériennes internationales utilisant les routes transpolaires.</p>
A36-15	<p><i>Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien</i></p> <p>Cette résolution a été portée à l'attention des États membres dans le bulletin électronique EB 2008/15 du 30 mai 2008.</p> <p><i>Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international</i></p> <p>Le Secrétariat a développé et présenté aux États une nouvelle facilité de l'OACI, la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), qui offre aux États un lieu de réunion central pour mener leurs négociations et consultations sur les services aériens. En permettant à chaque État participant de tenir en un même lieu des réunions avec plusieurs partenaires bilatéraux, la conférence facilite le processus de négociation et en améliore grandement l'efficacité. Elle offre aussi, par la biais de sa session séminaire, un forum permettant aux participants de se mettre au courant des tendances et des éléments d'orientation connexes de l'OACI, d'échanger des expériences et de débattre de thématiques en rapport avec la libéralisation. La première ICAN a eu lieu à Dubaï en 2008 et la seconde à Istanbul en 2009.</p>

Le Secrétariat a procédé en 2009 à une étude sur des indicateurs quantitatifs globaux pour évaluer le degré de libéralisation. Cette étude a produit trois types d'indicateurs pour suivre le développement de la libéralisation sur la base des routes entre paires de pays et des fréquences des services réguliers de passagers, ainsi que des opportunités créées par la libéralisation et de leur utilisation réelle. Le Secrétariat a fait la promotion de la libéralisation tant au niveau régional qu'au niveau mondial et il a coopéré avec des groupes régionaux à l'organisation de symposiums sur la libéralisation du transport aérien.

Le Secrétariat a continué à suivre les évolutions dans le domaine du commerce des services. Le deuxième examen par l'Organisation mondiale du commerce (OMC) de l'Annexe sur les services de transport aérien à l'Accord général sur le commerce de services (AGCS), qui a débuté en 2006, s'est poursuivi, mais a peu progressé. Le Secrétariat a maintenu d'étroites relations de travail avec le Secrétariat de l'OMC et a apporté son appui.

Le document intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587) a été mis à jour et publié en 2010. Le Secrétariat maintient aussi, et tient à jour, des bases de données qui donnent, sur le site web de l'Organisation, des renseignements pertinents et des éléments d'orientation de l'OACI dans le domaine de la réglementation et de la libéralisation du transport aérien.

Appendice B — Statistiques

Le système de la Base de données statistiques intégrée (ISDB) a continué d'être développé et l'automatisation des fonctions de traitement des données a été poursuivie. Avec la collaboration des États, l'OACI a amélioré le taux de communication des plus récentes données disponibles sur l'aviation civile ; il est maintenant rendu compte de quelque 93 % de la totalité du trafic régulier mondial.

Une interface sur Internet et des comptes rendus normalisés sont maintenant offerts aux fonctionnaires des administrations nationales des États membres qui ont accès gratuitement aux statistiques d'aviation sur le site web sécurisé de l'OACI. De plus, l'OACI fournit des données sur les transporteurs aériens à l'Organisation des Nations Unies pour ses publications annuelles et trimestrielles, et continue d'exercer un leadership dans la collecte et la diffusion des statistiques d'aviation afin de maintenir une base de données cohérente et de réduire pour les États la charge de communication des données.

Des ateliers régionaux ont été organisés en coopération avec l'Association des compagnies aériennes africaines (AFRAA) et des sessions de formation en cours d'emploi en statistique ont été données à des participants de Bahreïn, du Brésil, de l'Inde, du Mexique, du Nigéria, de la République dominicaine, de la Roumanie et de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC).

La dixième session de la Division des statistiques (STA/10) s'est tenue à Montréal du 23 au 27 novembre 2009. La Division a adopté 22 recommandations relatives à des ajustements à apporter au Programme des statistiques afin d'en maintenir la pertinence pour répondre aux besoins de l'OACI, des États et des autres usagers.

Appendice C — Prévisions et planification économique

Le Secrétariat a mis en œuvre un nouveau processus de prévision du trafic afin d'assurer un meilleur alignement sur les Objectifs stratégiques de l'OACI et d'améliorer la valeur des prévisions

pour leurs usagers. Les nouvelles prévisions de trafic aérien à long terme, couvrant les mouvements de passagers, de fret et d'aéronefs pour la période allant jusqu'à l'année 2030, ont été publiées dans une nouvelle présentation. Ces prévisions ont été préparées en utilisant une modélisation économétrique basée sur une démarche ascendante, en remontant du niveau des groupes de routes jusqu'aux niveaux régional et mondial. À moyen terme, des prévisions à trois ans sont établies pour le trafic passagers mondial des entreprises de transport aérien régulier seulement, au total et par région d'immatriculation. Les prévisions établies au cours du présent triennat portent sur les années 2008-2010, 2009-2011 et 2010-2012.

Le Secrétariat a continué d'apporter son concours aux régions dans l'élaboration des prévisions et d'autres paramètres de planification requis ou demandés par les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) respectifs. Six réunions du Groupe de prévisions du trafic (TFG) ont eu lieu dans les Régions Asie/Pacifique, Moyen-Orient, Caraïbes/Amérique du Sud et Afrique. Les travaux de ces TFG ont été publiés sous forme électronique dans les documents *Asia/Pacific Area Traffic Forecasts 2008-2025* (Doc 9915), *Caribbean/South American Regional Traffic Forecasts 2007-2027* (Doc 9940) et *African-Indian Ocean Regional Traffic Forecasts 2008-2028* (Doc 9939). Les prévisions de trafic pour les Régions Asie/Pacifique et Caraïbes/Amérique du Sud seront actualisées et publiées plus tard au cours de cette année, après les réunions des deux TFG respectifs. Un atelier régional sur la prévision et la planification économique a été organisé à Nairobi pour les États de la Région Afrique orientale et australe et un atelier sur la collecte de données, la prévision et les analyses a eu lieu au Mexique à l'intention des États de la Région Caraïbes/Amérique du Sud.

Un appui en matière de prévisions et d'analyse économique a continué d'être apporté au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), en particulier à son Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG). Au cours du triennat, cet appui a comporté le pilotage de l'élaboration de prévisions mondiales sur le trafic et le parc aérien jusqu'aux années 2026 et 2036, la contribution à la préparation d'un document de cadrage sur différentes options pour les activités de prévision pour le CAEP, et l'examen des enseignements tirés des analyses des systèmes existants d'échange de crédits dans le domaine environnemental.

Un large appui a été apporté au Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC) de l'OACI en ce qui concerne la consommation de carburant d'aviation et les données et analyses de trafic. Ces données et analyses ont servi de base aux délibérations du groupe pour définir et s'entendre sur des objectifs mondiaux ambitieux à court, moyen et long terme en matière de rendement du carburant d'aviation.

À l'appui du passage aux nouveaux systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), deux ateliers sur l'élaboration d'une analyse de rentabilité (*business case*) pour la mise en œuvre de systèmes CNS/ATM ont eu lieu à Lima (10 – 14 novembre 2008) et à Antigua (28 septembre – 2 octobre 2009) à l'intention des États de la Région Caraïbes/Amérique du Sud.

Appendice D — Facilitation

Le Conseil a incorporé dans la douzième édition de l'Annexe 9 — *Facilitation*, devenue applicable en novembre 2009, des normes et pratiques recommandées (SARP) nouvelles ou révisées sur les installations et services à mettre à disposition pour le trafic aux aéroports internationaux. Ces

dispositions portent sur le rôle des aéroports privatisés pour ce qui est de répondre aux besoins des services de contrôle frontalier, les mesures de prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens et les questions relatives aux systèmes d'inspection modernes. Le Conseil a aussi adopté de nouvelles SARP visant à l'uniformité internationale pour ce qui est d'éviter retards et refus lors des formalités d'entrée/sortie de matières radioactives transportées par voie aérienne, en particulier les matières utilisées dans les applications médicales. Les SARP relatives aux systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ont été améliorées afin d'aligner les régimes existants et émergents d'échange de données passagers sur les meilleures pratiques existant dans le monde, et d'aider à alléger les difficultés que rencontrent actuellement les compagnies aériennes face à des régimes RPCV qui ne sont pas uniformes.

Sept suppléments au Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, contenant des spécifications actualisées, ont été publiés depuis la 36^e session de l'Assemblée. De plus, les Volumes I et II de la Partie 3 du Doc 9303, *Documents de voyage officiels lisibles à la machine* (troisième édition) ont été publiés en octobre 2008.

En ce qui concerne la mise en œuvre de la norme 3.10 de l'Annexe 9, qui oblige les États à commencer à délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine (MRP) conformément aux spécifications du Doc 9303, Partie 1, au plus tard le 1^{er} avril 2010, on estime à 19 le nombre d'États qui ne délivrent pas encore de MRP, mais 11 de ces 19 États sont censés le faire avant la fin de 2010.

Lors du Cinquième symposium et exposition DVLM, tenu en septembre 2009, l'OACI a lancé un processus consultatif, DVLM Vision 2020, qui doit maintenir la pertinence du Programme DVLM pendant toute la prochaine décennie. Une assistance sur les questions en rapport avec les DVLM est à la disposition des États et des autres organisations internationales, sur demande, et plus de 60 États ont bénéficié de cette assistance depuis la 36^e session de l'Assemblée.

Le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG-DVLM) a conclu que, pour renforcer la sécurisation et l'intégrité de la délivrance des passeports, les travaux du groupe devraient être élargis pour inclure toutes les questions de gestion de l'identité, sans être limités à l'élaboration de spécifications relatives aux DVLM. Une révision de la Résolution A36-15 de l'Assemblée, Appendice D, Section II, *Coopération internationale en matière de protection de la sécurité et de l'intégrité des passeports*, sera présentée à ce propos à la 37^e session de l'Assemblée.

Le répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI compte actuellement 16 participants. Il a acquis un appui institutionnel mondial, qui se traduit dans les niveaux de participation grandissants et son rôle de mécanisme servant à améliorer la sécurisation dans le domaine des passeports électroniques. Le Répertoire est devenu l'option privilégiée pour l'échange électronique quotidien rapide et fiable des certificats et des listes de révocation qui sont nécessaires pour vérifier et authentifier les passeports électroniques.

Appendice E — Imposition

Le Secrétariat a poursuivi la promotion de la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), et a demandé aux États de mettre à jour leurs positions sur les politiques à insérer dans le Supplément au Doc 8632. Une nouvelle édition du Supplément a été publiée et mise en ligne sur le site web de l'OACI.

Résolution	Sujet et mesures prises
------------	-------------------------

Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne

La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS) s'est tenue en septembre 2008. Son rapport a été publié comme Doc 9908.

Plusieurs aspects de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) ont été abordés à la CEANS. La huitième édition du Doc 9082 a été publiée en janvier 2009.

Le Secrétariat, avec le concours du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP), a entrepris la révision et la mise à jour du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) et du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161), sur la base des recommandations de la CEANS.

Un *Rapport sur la propriété et les pratiques organisationnelles et réglementaires des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne* a été publié en 2008. Un autre rapport, sur la *Situation financière des aéroports et des services de navigation aérienne*, basé sur des données de 2007, a été publié en 2009. Ces deux rapports sont mis en ligne sur le site web de l'OACI.

Appendice G — Économie des transporteurs aériens

Des études sur les différences régionales dans l'économie d'exploitation des compagnies aériennes internationales pour 2005, 2006 et 2007 ont été réalisées et une étude pour l'année 2008 a commencé ; les résultats de ces études font l'objet d'une publication biennale sous forme de circulaires. Ils servent à calculer les facteurs de pondération mondiale et régionale qui sont communiqués annuellement au Service de péréquation de l'Association du transport aérien international (IATA) pour établir les indices de péréquation servant au calcul des recettes passagers provenant des voyages avec correspondances intercompagnies.

Appendice H — Poste aérienne

Des données sur le trafic et la situation financière des compagnies aériennes sont fournies chaque année à l'Union postale universelle (UPU) pour le calcul des tarifs de transport aérien de base de la poste, conformément à l'Article 53 de la Convention postale universelle.

A36-16

Résolutions de l'Assemblée qui ne sont plus en vigueur

Le Doc 9902, intitulé *Résolutions de l'Assemblée en vigueur* (au 28 septembre 2007), contenant toutes les résolutions en vigueur à la clôture de la 36^e session de l'Assemblée, a été publié.

A36-17

Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique de l'OACI

L'OACI a continué à promouvoir la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique (TCB) en appuyant les pays en développement dans leurs efforts en vue d'un développement durable et en soutenant la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et des plans régionaux

de navigation aérienne. Dans ce contexte, la TCB a prêté son concours pour remédier aux carences dans le domaine de l'aviation civile et pour développer l'infrastructure de l'aviation civile et des ressources humaines en conformité avec les politiques et les priorités nationales des États. Une étroite coopération avec la Commission d'examen des résultats d'audits (ARRB) a facilité le renforcement de la coordination avec les autres programmes d'assistance de l'OACI, en particulier avec les initiatives en matière de sécurité et de sûreté, pour donner suite aux constatations des audits. La restructuration du Secrétariat de l'OACI, conjuguée à la mise en œuvre du nouveau système financier et l'adoption d'une nouvelle politique de recouvrement des coûts pour les services d'appui prévus au Programme ordinaire, devrait mener à une meilleure efficacité et à un ajustement graduel des dépenses d'appui administratif imputées aux États. Des progrès ont été réalisés au chapitre du renforcement du Programme de coopération technique au niveau des bureaux régionaux avec le recrutement d'administrateurs de la coopération technique et le transfert de certaines fonctions de l'exécution des projets. En complément d'un nombre accru d'accords de services de gestion (ASG) et de services des achats d'aviation civile (CAPS) signés avec des États, la TCB a continué à rechercher de nouvelles sources de financement ou de contributions en nature pour ses projets de coopération technique sur une base nationale et sous-régionale. Au nombre de ces projets, on compte le renforcement de la collaboration avec le secteur privé, l'industrie ainsi que des organismes multilatéraux et bilatéraux, et l'élargissement de la mise en œuvre des programmes de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP). L'OACI a fait progresser la coopération sud-sud grâce aux programmes de formation destinés aux pays en développement parrainés par des gouvernements et administrés par l'intermédiaire de la TCB, confirmant ainsi la haute priorité accordée par l'Organisation et les États à la formation et à la rétention du personnel national d'aviation civile.

A36-18 *Contributions financières au Plan d'action pour la sûreté de l'aviation*

Par la lettre AS 8/1.5-07/75 du 31 décembre 2007, les États ont été invités à s'acquitter des contributions requises et une lettre de rappel (AS 8/1.5.1-08/65 du 6 octobre 2008) leur a été adressée au sujet du déficit de financement pour la mise en œuvre du Plan d'action pour la sécurité de l'aviation de l'OACI. D'autres notifications ont été communiquées dans le mémorandum du Président PRES RK/1639 du 29 janvier 2009. Le Plan d'action a été intégré dans le budget du Programme ordinaire proposé pour le triennat 2011-2013.

A36-19 *Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)*

Cette résolution a été portée à l'attention des États dans la lettre AS 8/14-08/26 du 20 mars 2008. Les États ont été invités à noter et à mettre en œuvre la résolution et à fournir des renseignements à l'OACI avant le 31 juillet 2008. Un rapport sur la mise en œuvre de la résolution a été présenté au Conseil à sa 186^e session ; il comprenait les renseignements fournis par les 28 États qui avaient répondu, en confirmant que des mesures étaient prises pour donner suite à la résolution. Une analyse des réponses reçues indique qu'une coopération étroite des États avec d'autres organisations internationales et régionales est en place, telles que l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC), l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL), l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN), l'Organisation des États américains (OEA) et l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE).

Résolution	Sujet et mesures prises
	<p>Le Groupe de travail sur les menaces et les risques du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation est en train d'élaborer des éléments indicatifs relatifs aux menaces que présentent les MANPADS. Cette question a été examinée lors de récentes réunions de ce groupe de travail.</p>
A36-20	<p><i>Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite</i></p> <p>Cette résolution a été portée à l'attention des États membres dans le bulletin électronique EB 2008/10 du 18 avril 2008. Les États étaient invités à noter et mettre en œuvre la résolution et à communiquer des informations à l'OACI pour le 31 juillet 2008.</p> <p><i>Appendice A — Politique générale</i></p> <p>Pas de mises à jour.</p> <p><i>Appendice B — Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile</i></p> <p>Pas de mises à jour.</p> <p><i>Appendice C — Mesures techniques de sûreté</i></p> <p>Le Programme de sûreté de la Section du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) apporte appui et supervision pour 18 centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) dans le monde entier. Trois réunions des directeurs du CFSA ont porté, au cours du dernier triennat, sur le renforcement des Centres et l'assurance de communications efficaces entre eux et l'OACI. Un processus formel a été mis au point pour évaluer régulièrement la qualité du réseau CFSA, ainsi que l'aptitude des centres de formation qui demandent à se joindre au réseau. Le protocole existant d'évaluation triennale de la qualité du réseau a été présenté à la septième réunion des directeurs du CFSA qui a eu lieu à Trinité-et-Tobago en décembre 2009, et il est actuellement en vigueur.</p> <p>Le Groupe d'étude du Secrétariat sur le transport des liquides, aérosols et gels présentera à la vingt et unième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, en mars 2010, des conclusions et recommandations élaborées en utilisant les résultats de l'atelier sur l'inspection/ filtrage et le transport des liquides, aérosols et gels (LAG) qui s'est tenue à Bruxelles en novembre 2009.</p> <p><i>Appendice D — Mesures à prendre par les États concernés par un acte d'intervention illicite</i></p> <p>Le Secrétariat a établi une base de données sur un site web sécurisé pour diffuser de façon plus efficiente et efficace les informations sur les actes d'intervention illicite. Cette base de données électronique constitue une nette amélioration par rapport aux sommaires imprimés annuels qui étaient diffusés précédemment. La base de données est constamment révisée dès réception des informations. Elle est aisément accessible pour les États membres et facilite les recherches en donnant des résultats annuels détaillés depuis 1981. Les tendances sont actualisées automatiquement et sont affichées sous la forme de graphiques et d'un tableau détaillé. Avec la mise en service de ce nouvel outil en ligne, les États membres sont en mesure d'examiner à tout moment</p>

les données sur les actes d'intervention illicite et de procéder à leurs propres analyses, à court ou à long terme. L'accès à la base de données est strictement contrôlé et exige l'inscription des usagers.

Le Réseau de Points de contact en sûreté de l'aviation de l'OACI, établi initialement à seule fin de relayer les informations sur des menaces imminentes contre la sûreté, va être utilisé aussi pour partager des informations relatives à une plus large gamme de questions de sûreté qui pourraient être utiles pour les États. C'est ainsi que des informations sur les sujets suivants ont été placées sur le site web du Réseau : parties prenantes de la sûreté de l'aviation, contrôle qualité en sûreté de l'aviation et travaux futurs des États pour améliorer les capacités et les pratiques d'inspection/filtrage.

Appendice E — Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

En ce qui concerne le paragraphe 3 du dispositif, concernant la poursuite du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) après le cycle initial d'audits à la fin de 2007, la recertification des auditeurs USAP s'est achevée au début de 2008. Un deuxième cycle d'audits USAP, axé sur les éléments critiques d'un système de supervision efficace de la sûreté de l'aviation, et incorporant les dispositions relatives à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation*, a été lancé en janvier 2008.

En ce qui concerne le paragraphe 4 du dispositif, le programme de missions de suivi pour valider la mise en œuvre par les États de plans d'action corrective et apporter un appui aux États pour remédier aux carences s'est achevé en décembre 2009, avec un total de 172 États membres qui ont reçu une visite de suivi.

En ce qui concerne le paragraphe 7 du dispositif, sur l'introduction d'un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, le Conseil a approuvé, le 27 juin 2008, une proposition visant à introduire une telle transparence, avec l'affichage sur le site web sécurisé de l'USAP d'un graphique montrant le niveau de mise en œuvre des éléments critiques d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation pour chacun des États audités. Un amendement consécutif de l'Article 20 du modèle de Mémoire d'entente entre l'OACI et les États audités a par la suite été approuvé par le Conseil. Les États qui avaient déjà été audités, ou qui avaient déjà reçu le mémorandum d'entente précédent, ont été invités à consentir par un échange de lettres au mémorandum d'entente amendé, et tous l'ont déjà fait.

En ce qui concerne le paragraphe 8 du dispositif, un rapport d'avancement sur la mise en œuvre de l'USAP, couvrant le premier et le deuxième cycle d'audits, sera présenté à la 37^e session de l'Assemblée.

Appendice F — Assistance aux États dans la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour la protection de l'aviation civile internationale

Le Programme de sûreté de l'ISD continue d'apporter de l'assistance aux États membres dans le développement et la maintenance d'un système de sûreté de l'aviation viable et soutenable. Cet appui aide à remédier aux carences identifiées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté. Cet appui, apporté en premier lieu à court terme, inclut une orientation dans l'élaboration de programmes nationaux et de la formation en matière de sûreté de l'aviation. Au cours de ce triennat, 44 États ont reçu un appui pour remédier à leurs carences et améliorer leurs infrastructures de sûreté. Plusieurs États étaient référés par la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme de l'ONU pour une assistance directe.

Afin de développer davantage l'assistance régionalisée aux États en matière de sûreté de l'aviation et de continuer à stimuler la coopération et les partenariats régionaux, des experts régionaux de la sûreté de l'aviation (ASRO) ont été recrutés pour les bureaux régionaux Asie et Pacifique (APAC), Afrique orientale et australe (ESAF), Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC), Amérique du Sud (SAM) et Afrique occidentale et centrale (WACAF). Les ASRO sont le premier point focal pour les États ayant besoin d'assistance à propos de carences décelées, dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté, dans la mise en œuvre des Annexes 9 et 17, et dans toutes les activités de formation dans leurs régions respectives.

Les efforts se poursuivent pour développer davantage les partenariats avec les États et les entités capables d'apporter une assistance. La Phase II du Programme OACI/Canada de formation pour la sensibilisation à la sûreté, dans le cadre du Programme d'aide au renforcement des capacités antiterroristes du Ministère des affaires étrangères et du commerce international (DFAIT) du Canada, s'est achevée avec succès. Ce programme de partenariat était conçu pour aider les États NACC et SAM à améliorer leurs systèmes de sûreté de l'aviation et à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17. En tout, 656 spécialistes ont reçu une formation en sûreté de l'aviation, représentant 38 États et trois organisations internationales/régionales.

Le cours de management professionnel de la sûreté de l'aviation a été développé en partenariat avec la « John Molson School of Business » de l'Université Concordia de Montréal. L'objectif du programme est d'apporter au personnel de management de la sûreté de l'aviation de nouvelles compétences de management et une plus grande compréhension de l'application de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300) et des SARP de l'Annexe 17, et du *Manuel de sûreté pour la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite* (Diffusion restreinte) (Doc 8973). En décembre 2009, le cours avait déjà été suivi par 227 participants qui avaient obtenu un diplôme et qui représentaient 59 États.

Afin de réunir des experts de l'aviation du monde entier dans le but d'élaborer une stratégie de sûreté de l'aviation en Afrique, une Conférence sur l'élaboration d'une feuille de route pour la sûreté de l'aviation africaine a été organisée à Addis-Abeba en novembre 2007. Cet événement, qui a connu un grand succès, a constitué un forum pour des fonctionnaires nationaux et des responsables de l'industrie de l'aviation du monde entier pour aider à dresser et lancer une feuille de route pour le développement d'une infrastructure efficiente et le renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation en Afrique, par des partenariats, des alliances et des initiatives professionnelles. La Conférence a réuni 254 participants de 36 États, sept organisations internationales et régionales, trois universités et six organisations de l'industrie de l'aviation. Elle s'est conclue avec l'élaboration d'une feuille de route pour l'aviation africaine, indiquant les étapes à suivre en ce qui concerne la sûreté de l'aviation, et un mandat pour la convocation d'une réunion de suivi dans un an pour évaluer les progrès réalisés dans le cadre de la feuille de route.

Trois séminaires régionaux de sûreté de l'aviation ont été menés avec succès en 2008 et 2009. Ces séminaires visaient à promouvoir un développement durable en matière de sûreté de l'aviation et à encourager un échange de vues sur les développements dans la région, y compris la coopération interrégionale entre États.

La formation en sûreté de l'aviation continue d'être une fonction majeure du Programme de sûreté de l'ISD. Les activités comprennent l'élaboration et la maintenance de matériel de formation, en coopération avec la Section des politiques de sûreté de l'aviation et de facilitation (SFP) de l'OACI.

Résolution	Sujet et mesures prises
------------	-------------------------

Des huit Mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (ASTP) actuellement disponibles, quatre ont été revues en 2009 : Formation de base, Fret, Instructeurs et Inspecteurs nationaux ; les autres sont : Compagnie aérienne, Gestion de crise, Exercices et Management. De plus, cinq ateliers d'assistance à la sûreté de l'aviation ont continué d'être donnés dans le réseau de Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) et dans les États, à savoir : les ateliers Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), Programme national de contrôle qualité de l'aviation civile (NCAQCP), Programme national de certification des chargés d'inspection/filtrage en aviation civile (NCASCP), Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile (NCASTP) et Programme de sûreté d'aéroport (ASP).

Les États ont été régulièrement informés par lettre, avec lettre de rappel au besoin, des prochains cours de formation organisés dans leur région, et invités à profiter de ces opportunités pour leurs personnels de sûreté de l'aviation.

Afin d'améliorer les standards et de maintenir la qualité des instructeurs en sûreté de l'aviation, un programme de recertification des instructeurs en sûreté de l'aviation a été mis au point par le Programme de sûreté de l'ISD. Le programme de recertification était axé sur les pratiques et techniques d'instruction actuelles pour présenter les ASTP, donner les ateliers de formation et définir les rôles et les responsabilités des instructeurs et des CFSA. Le programme s'est achevé en juillet 2009, aboutissant à la recertification de 145 instructeurs en sûreté de l'aviation.

Appendice G — Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde

Pas de mises à jour.

Appendice H — Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation

La collaboration se poursuit avec l'Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) du G-8 et avec d'autres groupes d'États, comme l'initiative pour le commerce sûr dans la Région Asie/Pacifique (STAR), en rapport avec l'élaboration de contre-mesures pour faire face à la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS). Leur mise en œuvre par tous les États membres a été encouragée, comme il est indiqué en détail dans la Résolution A36-19 — *Menace posée à l'aviation civile par les systèmes antiaériens portables (MANPADS)*.

A36-21 *Prévention de l'introduction d'espèces exotiques envahissantes*

Cette résolution a été portée à l'attention des États membres par le bulletin électronique EB2008/7 du 6 mars 2008. L'OACI poursuit sa collaboration avec les organisations internationales compétentes en la matière et est membre du groupe de liaison interinstitutions sur les espèces exotiques envahissantes.

A36-22 *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*

Des tâches supplémentaires résultant de cette résolution ont été portées à l'attention du Groupe directeur du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), en novembre 2007,

Résolution	Sujet et mesures prises
------------	-------------------------

pour les incorporer au programme des travaux en vue de la huitième réunion du Comité (CAEP/8). Cette résolution a été portée à l'attention des États membres par la lettre aux États ENV 1/1-08/44 en date du 27 mai 2008.

Appendice A — Généralités

Les premiers travaux du CAEP sur la définition d'un ensemble d'indicateurs environnementaux en aviation, que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations aéronautiques et l'efficacité des normes, politiques et mesures d'atténuation de l'incidence de l'aviation sur l'environnement, ont été présentés à CAEP/8.

Afin de diffuser plus largement les renseignements sur les politiques et les éléments indicatifs de l'OACI, des articles se rapportant aux travaux de l'OACI sur l'environnement sont parus dans plusieurs numéros du Journal de l'OACI et d'autres publications ; plusieurs ateliers se sont tenus, à savoir un atelier sur l'aviation et les marchés du carbone (juin 2008) ; un atelier sur la technologie acoustique au titre du CAEP (septembre 2008) ; un atelier sur les technologies pour la réduction de la consommation de carburant au titre du CAEP (mars 2009) ; un atelier sur l'aviation et les carburants de remplacement (février 2009) ; et une Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement (novembre 2009). L'OACI a organisé des événements en marge du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), dont une à l'initiative de l'OACI et de l'Organisation maritime internationale (OMI) à la COP 15 de la CCNUCC, en décembre 2009. L'OACI a également participé à 18 événements internationaux pour faire connaître ses travaux dans le domaine de l'environnement. Des séances d'information sur les derniers faits nouveaux survenus en matière d'environnement et sur la politique environnementale de l'OACI ont été préparées en vue de missions du Président du Conseil, du Secrétaire général et pour les bureaux régionaux de l'OACI. Les préparatifs en vue du troisième Colloque environnemental de l'OACI, qui se tiendra du 11 au 14 mai 2010, sont en cours. Le rapport de l'OACI sur l'environnement est en préparation et sa publication est prévue à l'automne 2010.

En juin 2008, l'OACI a lancé le calculateur d'émissions de carbone mis au point par le CAEP, qui estime les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant des voyages aériens (disponible sur le site web de l'OACI). En 2009, le calculateur a été approuvé par le Groupe de la gestion de l'environnement (EMG) des Nations Unies comme outil officiel du système des Nations Unies pour le calcul des inventaires des émissions de CO₂ provenant des voyages aériens, à l'appui de l'initiative des Nations Unies pour un climat neutre.

Appendice B — Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

L'Amendement n° 9 de l'Annexe 16, Volume I, et l'Amendement n° 6 de l'Annexe 16, Volume II, ont été achevés et publiés en avril 2008. D'autres amendements ont été convenus par CAEP/8, notamment une nouvelle norme de certification sur les NO_x et l'introduction de la cessation de production en vertu de la norme sur les NO_x de CAEP/6. La Réunion CAEP/8 a également prévu pour CAEP/9 une entente relative à une norme sur le CO₂. La mesure du rendement du carburant des systèmes d'aéronefs commerciaux (CASFE) a été approuvée par le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques et la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques. L'évaluation des scénarios de rigueur du bruit seront à l'ordre du jour de CAEP/9.

Pour ce qui est de la détermination d'objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme sur le bruit, les NO_x et la consommation de carburant dans le cadre des processus de révision de l'expert indépendant du CAEP, la révision des objectifs en matière de bruit a été entamée en septembre 2008 ; l'examen des objectifs opérationnels a commencé en décembre 2008 et l'examen des objectifs en matière de consommation de carburant et de NO_x en avril 2009. Des rapports finaux sur les examens se rapportant au bruit et aux NO_x ont été présentés à CAEP/8 et les travaux sur les objectifs opérationnels et en matière de consommation de carburant se poursuivront dans le cadre de CAEP/9.

Pour continuer à encourager les améliorations dans le domaine opérationnel et de la circulation aérienne, un nouveau document destiné à remplacer la Circulaire 303 est en préparation au titre du CAEP, qui sera achevé par CAEP/9. Le *Manuel des opérations en descente continue* (CDO) (Doc 9931) a été réalisé conjointement par les groupes de l'ANC, c'est-à-dire le Groupe d'experts sur les procédures de vol aux instruments (IFPP), le Groupe d'experts de l'exploitation technique (OPSP) et le CAEP.

Le Secrétariat continue à suivre de près les activités du Groupe de travail du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) concernant les supports de données et les scénarios pour l'analyse du changement climatique et ses conséquences, afin de veiller à ce que l'aviation soit convenablement représentée dans ces scénarios et que les analyses du Secrétariat cadrent avec ces scénarios, dans la mesure du possible. Le Secrétariat appuie les travaux du CAEP pour ce qui est de l'élaboration et de l'analyse des scénarios. Ces scénarios examinent les incidences du bruit des aéronefs, la qualité de l'air locale et les émissions de gaz à effet de serre (GES) de 2006 à 2050 à travers une série de cas technologiques et opérationnels possibles.

Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

Les *Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829) réalisées par le CAEP ont été actualisées au moyen des méthodes d'analyse des empiètements à certains aéroports d'État. Ces méthodes, qui sont documentées, fournissent des exemples sur la manière dont les questions d'empiètement peuvent être décrites, évaluées et quantifiées de façon systématique.

Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

Pas de mises à jour.

Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

Le CAEP a étudié les incidences possibles des couvre-feux antibruit aux aéroports d'une région sur les aéroports d'autres États ou régions. Une première étude du CAEP s'est penchée sur la portée et l'échelle du problème des couvre-feux. Au stade suivant, on a estimé l'incidence environnementale des couvre-feux sur les pays de destination en se fondant sur des aéroports ayant fait l'objet d'une étude de cas en Afrique du Sud et en Inde. Il a été conclu que, bien que les couvre-feux en Europe puissent contribuer à entraîner des mouvements d'aéronefs de nuit à certains aéroports faisant l'objet d'une étude de cas, il y a probablement un certain nombre

Résolution	Sujet et mesures prises
------------	-------------------------

d'autres facteurs qui interviennent, tels que les fuseaux horaires, l'économie des compagnies aériennes et la demande des passagers.

Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains

Pas de mises à jour.

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

Le CAEP continue à surveiller le développement d'avions supersoniques et leurs conséquences sur l'élaboration de futures normes. Des centralisateurs en sciences ont été nommés pour rendre compte à CAEP/8 des recherches en matière d'acceptabilité des détonations balistiques.

Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

Afin de surveiller les incidences des émissions de l'aviation sur le bien-être et la santé des humains et d'approfondir ses connaissances à cet égard, l'atelier du CAEP en matière d'incidences intitulé *Assessing Current Scientific Knowledge, Uncertainties and Gaps in Quantifying Climate Change, Noise and Air Quality Impacts of Aviation* a été organisé en octobre 2007. Les résultats de l'atelier ont été incorporés aux programmes des travaux de CAEP/9. L'OACI a collaboré avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) comme auteur/réviseur d'une étude sur le bruit des aéronefs et la santé, de directives sur le bruit nocturne et d'une évaluation des risques pour la santé du bruit ambiant.

La Réunion CAEP/8 est convenue d'une nouvelle norme de certification des NO_x et de l'introduction de la cessation de production en se fondant sur la note de CAEP/6 se rapportant aux NO_x (voir Appendice B).

Afin de poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs sur des questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports, plusieurs chapitres du *Manuel d'orientation sur la qualité de l'air* ont été mis à jour par CAEP/8 et les chapitres restants seront achevés lors du cycle de CAEP/9.

Appendice I — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Compréhension scientifique

L'atelier du CAEP en matière d'incidences intitulé *Assessing Current Scientific Knowledge, Uncertainties and Gaps in Quantifying Climate Change, Noise and Air Quality Impacts of Aviation* a été organisé en octobre 2007 (voir Appendice H).

L'OACI a demandé au GIEC d'inclure de plus amples informations sur l'incidence de l'aviation sur les changements climatiques dans le cinquième rapport d'évaluation (AR5). La réunion de décembre 2008 du Groupe de la gestion de l'environnement (EMG) des Nations Unies a invité l'OACI et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) à convoquer une réunion d'experts pour fournir en priorité davantage d'orientations sur la question d'une mesure appropriée tenant compte de tous les effets des GES émis par l'aviation. L'OACI, en travaillant activement avec le PNUE et le GIEC sur une approche pour faire progresser les travaux à ce sujet, a prévu une réunion en mai 2010 visant à fournir une recommandation sur les prochaines étapes de l'EMG.

Résolution	Sujet et mesures prises
------------	-------------------------

Afin de mieux faire comprendre l'utilisation potentielle des carburants de remplacement en aviation, et les incidences connexes en matière d'émissions, un atelier sur l'aviation et les carburants de remplacement s'est tenu en février 2009 et une Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement en aviation en novembre 2009.

Appendice J — Incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale — Coopération avec l'ONU et d'autres organes

L'OACI a participé à la COP 13 de la CCNUCC (Bali, décembre 2007), la COP 14 (Poznan, décembre 2008) et la COP 15 (Copenhague, décembre 2009), ainsi qu'à leurs organes subsidiaires, et elle leur a présenté des déclarations/soumissions sur les faits nouveaux survenus à l'OACI en matière d'aviation et de changement climatique. L'OACI a notamment communiqué à la COP 15 les résultats de la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques d'octobre 2009 et de la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009.

L'OACI a mis en œuvre la stratégie des Nations Unies pour un climat neutre et appuyé le système d'estimation des émissions de GES des voyages officiels en avion du système des Nations Unies.

Appendice K — Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques

Le Groupe sur l'aviation internationale et les changements climatiques (GIACC), composé de 15 hauts fonctionnaires représentant toutes les régions de l'OACI avec une participation équitable des États en développement et des États développés, a été institué par le Conseil pour élaborer un Programme d'action de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Le CAEP lui a fourni un appui technique et ses groupes de travail.

En mai 2009, le GIACC a mis au point le Programme d'action, que le Conseil a pleinement accepté en juin 2009. La Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques a été convoquée en octobre 2009 pour examiner le Programme d'action recommandé par le GIACC. La réunion a entériné la Déclaration et les Recommandations, que le Conseil a pleinement acceptées en novembre 2009.

La Réunion CAEP/8 est convenue de cibler CAEP/9 pour une entente relative à une norme sur le CO₂ (voir Appendice B).

Afin d'encourager les États et les parties prenantes à promouvoir et à partager les meilleures pratiques, le Secrétariat, par la lettre aux États AN 1/17-09/93, a demandé aux États de fournir des renseignements concernant leurs mesures volontaires ; ces renseignements ont été présentés dans un rapport à CAEP/8.

Appendice L — Mesures fondées sur le marché, notamment les échanges de droits d'émissions

Les *Orientations sur l'utilisation de l'échange de droits d'émission en aviation* (Doc 9885) ont été publiées en 2008.

Le rapport actualisé sur l'échange volontaire de droits d'émission en aviation, le rapport sur l'étude de portée des questions liées au lien des systèmes ouverts d'échange de droits d'émission faisant

Résolution	Sujet et mesures prises
	<p>Intervenir l'aviation internationale et le rapport sur la compensation des émissions provenant de l'aviation ont été présentés à CAEP/8.</p>
A36-23	<p><i>Objectifs mondiaux pour la navigation fondée sur les performances</i></p> <p>Onze séminaires régionaux ont été tenus, six cours de formation en conception des procédures de navigation fondée sur les performances (PBN) ont été achevés, et trois cours d'approbation des opérations (OPS) et huit ateliers de conception de l'espace aérien PBN ont été prévus.</p> <p>Des équipes spéciales régionales et des plans régionaux de mise en œuvre PBN ont été établis et appuyés pour chaque région. Toutes les régions OACI ont présenté des plans régionaux de mise en œuvre de la PBN et 126 États ont achevé des plans nationaux de mise en œuvre. Tous les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont créé des équipes spéciales PBN et établi des plans d'action pour la mise en œuvre. Une équipe spéciale conjointe OACI/IATA sur la PBN mondiale a été instituée pour accélérer la mise en œuvre de la PBN.</p> <p>Les <i>Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs</i> (PANS-OPS, Doc 8168) ont été amendés afin d'y inclure les approches PBN.</p> <p>Les documents ci-après ont été achevés : le <i>Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)</i> (Doc 9613), le <i>Manuel de conception de procédures de qualité de navigation requise à autorisation obligatoire (RNP AR)</i> (Doc 9905), le <i>Manuel d'assurance de la qualité dans le processus de conception des procédures de vol</i> (Doc 9906) et le guide d'approbation des OPS COSCAP.</p>
A36-24	<p><i>Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux</i></p> <p>Le 11 mars 2008, le Secrétaire général a écrit au Directeur général de l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour inviter instamment l'OMS à tenir des consultations sur les méthodes de désinsectisation des cabines d'aéronefs et des postes de pilotage.</p> <p>Durant une réunion tenue par l'OMS les 15 et 16 décembre 2008 en Floride, le Centre d'entomologie médicale et vétérinaire du Ministère de l'agriculture des États-Unis a fait une démonstration d'une méthode de désinsectisation non chimique, le « rideau d'air », au Centre des recherches agricoles de Gainesville, ainsi qu'à l'aéroport international d'Orlando.</p> <p>Un sous-groupe d'un groupe de travail de l'OMS sur les désinfectants chimiques a tenu une réunion au siège de l'OACI, le 7 juillet 2009, et l'OMS a par la suite élaboré un projet de lignes directrices sur les tests d'efficacité des désinfectants.</p>
A36-25	<p><i>Soutien de la politique de l'OACI concernant le spectre des fréquences radioélectrique</i></p> <p>Un projet initial de la position de l'OACI à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 de l'UIT (CMR-12) a été envoyé (lettre E 3/5-08/69) aux États, les priant instamment d'appuyer fermement la position de l'OACI tant à la CMR-12 que pendant les activités préparatoires à la conférence.</p>

Résolution	Sujet et mesures prises
A36-26	<p><i>Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique</i></p> <p>L'exposé récapitulatif qui contenait des mises à jour rédactionnelles des résolutions dans le domaine juridique a été publié dans le Doc 9902 intitulé <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) qui a été diffusé aux États membres. La résolution a été aussi envoyée aux États sous forme de pièce jointe à la lettre LE 3/40-08/4 du 25 janvier 2008. Dans des lettres aux États périodiques, les États sont priés instamment de ratifier les amendements à la <i>Convention de l'aviation civile internationale</i> qui ne sont pas encore en vigueur ainsi que d'autres instruments de droit aérien international.</p>
A36-27	<p><i>Égalité des sexes</i></p> <p>Un plan d'action a été élaboré sur des stratégies spécifiques en matière de communication interne et externe pour encourager le partage des connaissances et renforcer le réseautage en matière d'égalité des sexes. À cet égard, des activités ont eu lieu tout au long de 2008 et 2009, dont un atelier avec un panel de directeurs, « <i>Open Discussion – ICAO... the Road Ahead</i> », avec la participation de directeurs et de membres du personnel de l'OACI (mai 2008) ; la visite d'une usine de construction aéronautique (février 2009) ; la participation à la Conférence de l'Association Women in Aviation International (WAI), à Atlanta (février 2009), dans le but d'accorder des bourses de la WAI ; la participation à des groupes sur la formation et d'autres groupes pertinents ; un concours de « Travail en alternance », tenu à l'occasion de la Journée internationale de la femme, dans le cadre duquel 10 employées sélectionnées ont participé à des sessions de formation d'un jour dans un bureau/une section de leur choix (mars 2009).</p> <p>Conformément à la décision de l'Organe consultatif sur l'égalité et l'équité entre les sexes, des femmes qualifiées en aviation seront sélectionnées, annuellement, pour recevoir des bourses OACI de formation à la Women in Aviation International (WAI). Ces récompenses ont pour objectif de distinguer et d'encourager les femmes qualifiées à se présenter aux postes techniques de l'OACI. Cinq femmes qualifiées ont été sélectionnées pour recevoir en 2010 une bourse OACI de formation à la WAI.</p> <p>Au 31 décembre 2009, le nombre de femmes dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur s'élevait à 31,5 %, le niveau le plus haut de l'histoire de l'OACI. En comparaison, le pourcentage de femmes dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur dans l'ensemble des organisations du système commun des Nations Unies était de 40 %. Le pourcentage de femmes à l'OACI se compare favorablement à celui des autres organisations techniques des Nations Unies. Afin de renforcer les compétences du personnel, des programmes pertinents de formation ont été mis en place pour développer les capacités et intégrer la parité entre les sexes.</p> <p>En conformité avec les pratiques actuelles des organisations du système commun des Nations Unies de relever les défis en matière de gestion des ressources humaines et de créer un environnement de travail propice à l'accroissement de la productivité et à des politiques favorables à la famille, des horaires variables ont été mis en place. Des arrangements de travail spéciaux, comme le télétravail, ont également été envisagés au cas par cas.</p>

Résolution	Sujet et mesures prises
A36-28	<p><i>Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil</i></p> <p>Cette résolution a été publiée dans le Doc 9902 intitulé <i>Résolutions de l'Assemblée en vigueur</i> (au 28 septembre 2007) qui a été diffusé aux États membres. L'attention des États a été appelée sur la résolution qui figure dans la lettre A 2/4.6-08/49 du 7 juillet 2008 concernant les candidatures au poste de Secrétaire général.</p>
A36-29	<p><i>Budgets 2008, 2009 et 2010</i></p> <p>Section A : Aucune mesure requise.</p> <p>Section B : Aucune mesure requise.</p> <p>Section C : Le Conseil a décidé que pour les exercices fiscaux 2008 et 2009, les contributions seraient établies en dollars canadiens. Le Secrétaire général a informé les États membres par la lettre A 1/8-09/97 du 30 décembre 2009 des (deux) devises et des montants nécessaires pour le paiement de leurs contributions à compter de l'exercice fiscal 2010.</p>
A36-30	<p><i>Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention</i></p> <p>Aucune mesure requise.</p>
A36-31	<p><i>Répartition des dépenses de l'OACI entre les États contractants (Principes à appliquer dans la détermination des barèmes des contributions)</i></p> <p>Les principes et critères stipulés par l'Assemblée ont été appliqués pour déterminer les montants des contributions.</p>
A36-32	<p><i>Contributions au Fonds général pour 2008, 2009 et 2010</i></p> <p>Le Secrétaire général a informé les États contractants du montant de leurs contributions pour 2008 par la lettre A 1/8-07/71 du 30 novembre 2007, pour 2009 par la lettre A 1/8-08/79 du 17 décembre 2008, et pour 2010 par la lettre A 1/8-09/97 du 30 décembre 2009.</p>
A36-33	<p><i>Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations</i></p> <p>En 2009, le Secrétaire général a envoyé à tous les États contractants trois lettres indiquant les montants dus au titre de l'exercice en cours et jusqu'au 31 décembre de l'année précédente.</p> <p>Aucun nouvel arrangement n'a été proposé depuis la dernière session de l'Assemblée. Le Conseil poursuit sa politique consistant à inviter les États contractants qui ont des arriérés à faire des</p>

Résolution	Sujet et mesures prises
	<p>propositions pour la liquidation de leurs arriérés de contributions de longue date conformément à la Résolution A36-33.</p> <p>Au 31 décembre 2009, le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de 23 États contractants était censé être suspendu pour cause d'arriérés de contributions égaux ou supérieurs au total des contributions des trois exercices financiers précédents ainsi que celui des États contractants qui n'ont pas respecté les accords qu'ils ont conclus conformément au paragraphe 4, alinéa b), du dispositif de la Résolution A36-33 de l'Assemblée.</p> <p>Les mesures supplémentaires stipulées au paragraphe 9 du dispositif de la Résolution A36-33 ont également été appliquées pendant la période aux États contractants dont le droit de vote était censé être suspendu en vertu de l'article 62 de la Convention. Seuls les États qui n'ont aucun arriéré de contribution annuelle à l'exception de la contribution de l'exercice en cours étaient éligibles au Conseil, ainsi qu'à ses comités et à ses organes.</p>
A36-34	<p><i>Fonds de roulement</i></p> <p>Le Conseil a approuvé la recommandation à l'effet qu'il n'y avait pas lieu d'augmenter le niveau du Fonds de roulement à ce moment.</p>
A36-35	<p><i>Modification du Règlement financier</i></p> <p>La treizième édition du <i>Règlement financier de l'OACI</i> (Doc 7515), intégrant tous les amendements approuvés par la 36^e session de l'Assemblée, a été publiée en 2008.</p>
A36-36	<p><i>Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006 et examen des rapports de vérification correspondants</i></p> <p>Aucune mesure requise.</p>
A36-37	<p><i>Approbation des comptes relatifs aux activités du Programme des Nations Unies pour le développement qui sont administrées par l'OACI en tant qu'agent d'exécution pour les exercices financiers 2004, 2005 et 2006 et examen des rapports de vérification sur les états financiers de l'Organisation qui portent également sur les comptes du Programme des Nations Unies pour le développement</i></p> <p>Les états financiers et les rapports de vérification ont été transmis à l'Administrateur du Programme des Nations Unies pour le développement pour qu'il les présente à son Conseil d'administration.</p>
A36-38	<p><i>Nomination du Commissaire aux comptes</i></p> <p>À la deuxième séance de sa 189^e session, le Conseil a approuvé la nomination de M. Alain Pichon comme successeur intérimaire du Commissaire aux comptes de l'OACI, feu M. Philippe Séguin,</p>

Résolution	Sujet et mesures prises
	qui est décédé le 7 janvier 2010. Par la suite, M. Didier Migaud a pris la fonction de Premier Président de la Cour des Comptes, le 23 février 2010, succédant à M. Philippe Séguin. À ce titre, M. Migaud présentera le rapport sur l'audit des états financiers de l'OACI pour l'exercice s'achevant le 31 décembre 2009.
A36-39	<p><i>Étude sur la ventilation des coûts entre le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) et le budget du Programme ordinaire</i></p> <p>Des efforts soutenus ont été faits tout au long du triennat actuel pour définir et élaborer une politique de recouvrement des coûts. Un vaste exercice a été entrepris, faisant appel à une firme de consultants financiers (KPMG), afin d'examiner les options pour une telle politique, et son rapport a été présenté et examiné avec le Comité des finances, le Comité de la coopération technique et le Conseil. Les grandes lignes d'une politique de recouvrement des coûts ont été approuvées. Le Conseil est convenu de revenir sur cette question lors de sa 192^e session.</p>

