

Doc 9952



Documentation pour la session  
de l'Assemblée de 2013

# Rapport annuel du Conseil

---

2010

Organisation de l'aviation civile internationale

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

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

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

Ont conclu la présente Convention à ces fins. »

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

# MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL



---

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

---

*Selon les instructions du Conseil, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport du Conseil pour 2010, établi en application de l'article 54, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Bien qu'il fasse partie de la documentation de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, qui se tiendra en 2013, ce rapport est communiqué à l'avance aux États membres pour information. Il sera envoyé également au Conseil économique et social de l'ONU, conformément à l'article VI, paragraphe 2, alinéa a), de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI.*

### **L'aviation unie en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement**

Les années d'Assemblée revêtent une importance particulière car c'est alors le moment de passer en revue les dernières réalisations et les plans pour l'avenir. Fidèle à la tradition, la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée a fixé un programme triennal des travaux, approuvé le budget de l'Organisation et élu les nouveaux membres du Conseil. Sous le thème « L'aviation unie en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement », elle a adopté aussi des stratégies pour poursuivre le développement sûr et ordonné de notre système mondial de transport aérien.

À n'en pas douter, il sera crucial d'avoir des stratégies efficaces étant donné la croissance exponentielle prévue des voyages aériens. Les prévisions OACI sur le trafic à long terme montrent que le volume annuel de passagers pourrait doubler et atteindre cinq milliards d'ici 2030. L'acheminement de ces centaines de millions de passagers supplémentaires demandera d'énormes investissements dans de nouveaux aéronefs et de nouvelles infrastructures, et nécessitera que des centaines de milliers de professionnels de l'aviation soient formés pour gérer et exploiter des systèmes et des technologies complexes. Une plus grande collaboration entre les parties prenantes sera essentielle pour répondre à la demande croissante de voyages aériens sans compromettre la sécurité et la sûreté de l'aviation ni la viabilité à long terme du secteur.

L'Assemblée est convenue d'une approche stratégique à l'égard de nos priorités les plus élevées relatives à la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement. Ainsi, l'OACI peut continuer de répondre à la demande croissante de voyages aériens tout en relevant les défis que présente la croissance de l'industrie.

Au chapitre de la sécurité, l'Assemblée a entériné pleinement les conclusions et recommandations de la Conférence de haut niveau sur la sécurité tenue en mars 2010. La stratégie vise à réduire le nombre d'accidents dans le monde tout en veillant à ce qu'aucune région n'affiche un taux d'accidents qui soit supérieur à deux fois la moyenne mondiale.

L'approche de l'OACI à l'égard de la sécurité a évolué au cours des dernières années. Un excellent exemple en est le partage plus efficace et plus étendu des renseignements sur la sécurité entre les instances de réglementation et l'industrie, qui aide à mieux identifier les risques et à permettre que des mesures soient prises avant que des conditions dangereuses ne se traduisent par un accident.

Au chapitre du partage des renseignements, une étape concrète a été marquée le jour de l'ouverture de la session de l'Assemblée, quand l'OACI a signé un Protocole d'accord novateur avec le Department of Transportation des États-Unis, la Commission de l'Union européenne et l'Association du transport aérien international (IATA), pour créer le Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité. Le Protocole d'accord symbolise ce qui peut être accompli quand la volonté d'agir est là.

L'Assemblée a entériné aussi l'approche de l'OACI à l'égard de l'amélioration de la sécurité des pistes. La majorité des accidents mortels se produisent durant les phases de décollage et d'atterrissage, souvent dans l'environnement de piste. Pour réduire de manière significative le nombre d'occurrences, l'OACI a adopté une approche multidisciplinaire pour les questions concernant la sécurité des pistes. Cette initiative rassemble des représentants des transporteurs aériens, des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne et des instances de réglementation.

Pour ce qui est de la sûreté, la Déclaration sur la sûreté de l'aviation, adoptée à l'unanimité par l'Assemblée, représente un engagement très ferme des États à renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde, principalement par l'amélioration de la coopération internationale. Plus qu'un énoncé de volonté politique, la Déclaration définit des activités clés que doivent entreprendre les États pour contrer, collectivement et proactivement, les menaces évolutives.

L'Assemblée a approuvé également une nouvelle stratégie de sûreté de l'aviation pour les prochaines années et souligné l'importance de sa mise en œuvre. Cette stratégie complète permet à l'Organisation d'affecter les ressources plus efficacement aux objectifs cruciaux. En plus de faire avancer le cadre de politique et de réglementation, elle suppose que l'on poursuive les audits de sûreté de l'OACI tout en s'attachant davantage à remédier aux lacunes par le biais de l'assistance aux États, notamment les efforts visant le renforcement des capacités.

L'Assemblée s'est déclarée en faveur d'une proposition de collaboration avec l'industrie pour la mise au point d'un système d'inspection/filtrage de la prochaine génération — communément appelé le « poste d'inspection/filtrage de l'avenir ». L'accent mis sur l'amélioration des processus d'inspection/filtrage montre bien à quel point il est important d'atteindre un équilibre entre l'efficacité des mesures de sûreté et le besoin d'assurer la circulation efficace des passagers aux points de contrôle de sûreté nécessaires.

À propos de l'environnement, le triennat qui a précédé la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée a été particulièrement important dans le domaine de l'aviation et des changements climatiques, l'OACI ayant adopté un Programme d'action qui, en substance, fait de l'aviation internationale le premier secteur à convenir d'un objectif mondial relativement aux émissions de CO<sub>2</sub>. Au fil du déroulement de l'Assemblée, d'autres réalisations remarquables se sont ajoutées, dont l'accord sur un cadre mondial pour le développement et la généralisation des carburants alternatifs durables pour l'aviation et une entente sur la date limite de 2013 pour l'élaboration d'une norme mondiale sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les aéronefs.

Durant la session de l'Assemblée, les États ont approuvé pleinement les réalisations proactives de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, notamment l'adoption des objectifs ambitieux mondiaux d'une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant et, à moyen terme, de la stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub>. Ils ont également convenu des principes directeurs de l'établissement et de la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale et d'un processus pour élaborer un cadre d'application connexe. La volonté des États de présenter de plein gré leurs plans d'action à l'OACI entraînera un remaniement dynamique du rôle de l'Organisation, avec une nouvelle orientation sur la mise en œuvre plutôt que sur l'établissement de normes.

Bien que les délibérations sur l'environnement aient été épineuses sans conteste, l'Assemblée a adopté une résolution confirmant le rôle de chef de file de l'OACI. Elle a réaffirmé que la question des changements climatiques, dans la mesure où elle s'applique à l'aviation internationale, doit être gérée et résolue par l'intermédiaire de l'OACI.

L'Assemblée a également œuvré à améliorer l'efficacité globale du système mondial de transport aérien. La tâche future de l'OACI concernant la promotion de la libéralisation du transport aérien a été approuvée, ainsi qu'un plan pour orienter les États en ce qui concerne les investissements dans le développement de l'infrastructure aéronautique au cours de la prochaine décennie. En outre, à la veille de l'Assemblée, la coopération internationale s'est trouvée renforcée par la

signature de plusieurs Protocoles de coopération avec des organisations régionales et des organismes régionaux de l'aviation civile. Ces ententes mettent en relief le rôle de l'OACI comme cadre mondial pour la coopération entre les États et les partenaires dans le domaine de l'aviation.

À mesure que nous avançons, la coopération à l'échelle mondiale demeure la clé qui nous permet d'être à la hauteur de la tâche, comme elle l'est depuis 1944.

A handwritten signature in black ink, consisting of a large, sweeping initial 'R' followed by a horizontal line and a small flourish.

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 46294  
00100 Nairobi  
Kenya

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

Bureau Amérique du Sud (SAM)  
Av. Víctor Andrés Belaúnde 147  
Centro Empresarial Torre 4, Piso 4  
San Isidro, 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  
F-92522 Neuilly-sur-Seine Cedex  
France

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

# ÉTATS MEMBRES

Afghanistan  
Afrique du Sud  
Albanie  
Algérie  
Allemagne  
Andorre  
Angola  
Antigua-et-Barbuda  
Arabie saoudite  
Argentine  
Arménie  
Australie  
Autriche  
Azerbaïdjan  
Bahamas  
Bahreïn  
Bangladesh  
Barbade  
Biélorus  
Belgique  
Belize  
Bénin  
Bhoutan  
Bolivie  
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  
Belgique  
Brésil  
Burkina Faso  
Cameroun  
Canada  
Chine  
Colombie  
Cuba  
Danemark  
Égypte  
Émirats arabes unis  
Espagne  
États-Unis

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

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

© OACI 2011

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](http://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*

Sécurité .....	3
Sûreté .....	17
Protection de l'environnement.....	29
Efficacité .....	37
Continuité.....	47
Principes de droit .....	51
Stratégies d'exécution de soutien .....	57
Programme de coopération technique .....	65
Finances .....	75
Appendices .....	<a href="http://www.icao.int/RapportAnnuel">www.icao.int/RapportAnnuel</a>



**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 2010, l'accent a été mis sur l'élaboration d'une stratégie d'ensemble fondée, en grande partie, sur la transparence et un partage accru des renseignements entre les États et avec l'industrie. Les États ont été invités à communiquer des renseignements sur les performances de leurs systèmes de supervision de la sécurité et à établir des mécanismes pour garantir que les renseignements sensibles sont utilisés uniquement pour des raisons de sécurité. Dans l'ensemble, la nouvelle stratégie met en place les outils et les renseignements dont les instances de réglementation et l'industrie ont besoin pour atténuer les risques en matière de sécurité avant qu'ils ne se traduisent par des accidents.

## **Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité**

La Conférence OACI de haut niveau de 2010 sur la sécurité (HLSC/2010) tenue à Montréal en mars-avril a formulé 47 recommandations qui forment la base d'une stratégie visant à améliorer de façon significative la sécurité de l'aviation dans le monde. La Conférence a insisté sur la nécessité d'adopter une gestion proactive de la sécurité et souligné l'importance, dans les efforts pour améliorer la sécurité de l'aviation mondiale, d'accroître la transparence et le partage des renseignements liés à la sécurité entre les États membres et les parties prenantes de l'industrie. La Conférence a réuni 551 participants de 117 États membres et des observateurs de 32 organisations internationales.

## **Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde**

L'Assemblée (37<sup>e</sup> session) a demandé que le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) soit actualisé en 2011 en vue d'en faire un document stratégique portant essentiellement sur la coordination des activités liées à la sécurité et leur mise en œuvre par l'OACI, ses États membres et l'industrie aéronautique. Le GASP amélioré aidera à définir les priorités et à affecter les ressources durant chaque triennat de l'OACI, la réalisation des objectifs mondiaux en matière de sécurité et les buts qui y sont associés étant mis en évidence à chaque session de l'Assemblée. En améliorant le GASP, il sera également possible d'harmoniser et de coordonner les activités menées par les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile. De plus, un document corrélatif appelé « Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde » (GASR) sera utilisé par les États membres, les organismes régionaux et les parties prenantes du secteur aéronautique pour faciliter la mise en œuvre de stratégies de renforcement de la sécurité aux niveaux nationaux, sous-régionaux et régionaux.

### **Création du Fonds pour la sécurité**

Le Conseil a approuvé la création d'un nouveau fonds consacré à l'amélioration de la sécurité de l'aviation. Le Fonds pour la sécurité (SAFE) affectera des ressources aux projets d'assistance selon une approche fondée sur les performances, tout en limitant les coûts administratifs et en garantissant que les contributions volontaires sont employées d'une manière responsable, systématique, transparente et opportune. Le Conseil a également proposé de transférer les fonds gérés par la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) de l'OACI au nouveau Fonds SAFE afin de financer plus efficacement les activités de l'IFFAS.

Lorsqu'elle a adopté la Résolution A37-16 : *Fonds pour la sécurité (SAFE)*, l'Assemblée a entériné la création du Fonds SAFE et prié instamment les États membres, les organisations internationales et les organismes publics et privés qui sont liés à l'aviation civile internationale de soutenir le Fonds SAFE par des contributions volontaires. L'Assemblée a demandé également au Conseil de n'épargner aucun effort pour attirer les dons.

### **Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité**

Durant la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée, l'OACI a signé un Protocole d'accord concernant un Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité (GSIE) avec le Department of Transportation des États-Unis, la Commission de l'Union européenne et l'Association du transport aérien international (IATA). L'objectif du GSIE est de définir les renseignements sur la sécurité pouvant être échangés entre les parties, ainsi que les procédures pour le faire. Le partage de renseignements sur la sécurité par le biais du GSIE devrait réduire le risque d'accidents dans le monde.

L'OACI sera l'organe central pour la collecte, l'analyse et l'échange des renseignements sur la sécurité de l'aviation parmi les membres du GSIE, ainsi que pour la diffusion des renseignements utiles dans la communauté aéronautique mondiale.

### **Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité**

L'OACI a mis en service son Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS), un système fondé sur le web qui rassemble sur une plateforme unique (<http://secretariat.icao.int/anb/ISM/iSTARS>) des données sur la sécurité provenant de diverses sources. En combinant différents ensembles de données constituées de renseignements circonstanciés sur les accidents et les incidents, des résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et d'autres éléments d'information liés à la sécurité, les utilisateurs du système peuvent intégrer des analyses et corrélérer des études. Les interrogations et les résultats des analyses peuvent être affichés sur des cartes interactives. Bien que le système iSTARS soit déjà un outil



important pour suivre les tendances, la plateforme de partage des renseignements sur la sécurité dans le monde devrait continuer d'évoluer en acquérant des capacités supplémentaires.

### Outils électroniques pour la sécurité de l'aviation

Afin d'améliorer les services de renseignements sur la sécurité offerts à la communauté de l'aviation internationale, l'OACI a entrepris de mettre au point une gamme d'outils électroniques pour la sécurité ainsi qu'à maintenir un cadre réalisant une interface électronique sans discontinuité entre les données sur la sécurité présentées selon diverses formes et au moyen de différentes plateformes.

Au chapitre de la gestion des données sur la sécurité, l'OACI a commencé à rassembler les informations dans un moins grand nombre de bases de données afin que les renseignements communiqués par les États puissent appuyer des services interconnectés et sans discontinuité. En premier lieu, les données et les systèmes de bases de données sur la sécurité ont été regroupés en trois grandes catégories : normes et pratiques recommandées (SARP), exploitation des aéronefs et géoréférencement.

Un service électronique en cours d'élaboration s'applique au processus d'amendement des SARP. Les Outils de gestion et de communication concernant les SARP (SMART) regroupent trois éléments : la gestion des amendements apportés aux annexes, la consultation par lettre électronique aux États et la notification électronique des différences (EFOD). La mise au point d'une version d'essai du système de lettre électronique aux États concernant les amendements des SARP et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) a été entreprise en 2010 et devrait faire l'objet d'essais au début de 2011. De plus, le système EFOD, qui sera un moyen de rechange pour notifier des différences à l'OACI, a été achevé en novembre. À la fin de l'exercice, l'OACI était en train d'élaborer la politique et les procédures qui régiront l'utilisation de l'EFOD.

Le Système d'information en ligne sur la sécurité des aéronefs (OASIS), un ensemble d'outils qui recueille des renseignements sur la sécurité concernant les aéronefs et les exploitants et en facilite le partage, a continué d'évoluer. On a mis en service en novembre l'un des nombreux éléments d'OASIS, soit le Système d'immatriculation des aéronefs, et l'on a commencé l'élaboration d'autres éléments, notamment le registre international des permis d'exploitation aérienne.

Le Système OASIS d'immatriculation des aéronefs contient des renseignements détaillés sur l'immatriculation des aéronefs, indiqués sur le Certificat d'immatriculation prévu à l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*, ainsi que des données concernant la propriété et le contrôle des aéronefs. Une lettre a été diffusée pour informer les États membres des règles applicables, y compris des procédures pour accéder au système et l'obligation imposée aux États de fournir des données pertinentes.

Les outils liés aux systèmes d'information géographique (SIG) intègrent les données de géoréférencement existantes dans une même plateforme qui met en correspondance plusieurs couches de données sur la sécurité et ils évoluent de manière à incorporer des sous-outils pour la consultation et l'actualisation des données et des tableaux liés aux plans de navigation aérienne. En 2010, l'OACI a mis en place avec succès la base de données régionale Europe/Atlantique Nord (EUR/NAT) de l'OACI [indicatifs de routes et de codes internationaux (ICARD)] développée par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), et elle a ajouté une couche visuelle pour mettre en évidence et faire connaître les questions de sécurité concernant les noms-indicatifs codés de cinq lettres qui sont en double ou qui se prononcent de manière semblable.

### Enquêtes et prévention des accidents

La dixième édition de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, incorporant le récent Amendement n° 13 découlant des recommandations de la Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division tenue en 2008 (AIG/08), a été publiée en juillet.

En février, l'OACI a publié une lettre faisant ressortir les recommandations d'AIG/08 qui demandent des mesures supplémentaires de la part des États (autres que celles concernant les SARP de l'Annexe 13), et demandant leur mise en œuvre sans retard. De plus, à la lumière des recommandations d'AIG/08, le Secrétariat a élaboré des éléments indicatifs sur la mise en place d'organisations régionales d'enquête sur les accidents ainsi qu'une politique et des procédures concernant les enquêtes sur les accidents.

Le Groupe de travail du Groupe d'experts des enregistreurs de bord s'est réuni en juin pour étudier des propositions concernant les enregistreurs de bord et il s'est penché sur un certain nombre de questions associées aux besoins techniques, notamment les sources d'alimentation de secours pour les enregistreurs de conversations de poste de pilotage, les enregistreurs d'images embarqués capables de capter l'ensemble du poste de pilotage, les balises de localisation subaquatiques indiquant l'emplacement des enregistreurs de vol et la position approximative de l'épave, et des systèmes d'enregistrement légers pour les petits hélicoptères.

### Nouvelle annexe sur la gestion de la sécurité

Comme l'a recommandé la Conférence OACI de haut niveau sur la sécurité tenue en mars-avril, le Secrétariat a entrepris l'élaboration d'une nouvelle annexe à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* consacrée à la gestion de la sécurité, ainsi que la révision des éléments indicatifs sur la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité et des systèmes de gestion de la sécurité. La nouvelle annexe devrait regrouper les responsabilités et les processus en matière de gestion de la sécurité qui figurent actuellement dans de multiples

annexes. Elle facilitera également l'intégration de fonctions complexes et interreliées concernant la gestion nationale de la sécurité.

### **Programme de sécurité des pistes**

La sécurité des pistes met à contribution de multiples domaines opérationnels tels que l'exploitation aérienne, la gestion du trafic aérien et les aéroports. En 2010, l'OACI a adopté une approche multidisciplinaire pour aborder les questions liées à la sécurité des pistes dans le but de dégager les interactions qui accroissent les risques dans l'environnement de piste, et elle accueillera en 2011 un Symposium mondial sur la sécurité des pistes. Ce Symposium devrait définir la formule et le contenu des ateliers sur la sécurité des pistes qui étudieront des questions propres aux différentes régions.

### **Aéroports**

Dans le cadre de séminaires et d'ateliers tenus dans les Régions Moyen-Orient (MID) et Afrique occidentale et centrale (WACAF), des États ont reçu de l'assistance pour la mise en place de règlements et de procédures pour la certification initiale des aéroports et la surveillance continue.

Un nouveau document intitulé *Procédures pour les services de navigation aérienne — Aéroports* (PANS-Aéroports) était en cours d'élaboration à la fin de l'année. Les PANS-Aéroports énonceront des procédures générales pour résoudre des questions associées à la gestion opérationnelle des aéroports. Le premier projet de ce document devrait être achevé d'ici la fin de 2011.

### **Turbulence de sillage**

Le Groupe d'étude sur la turbulence de sillage (WTSG) de l'OACI a commencé à actualiser les dispositions des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) relatives aux minimums de séparation et aux catégories d'aéronefs liés à la turbulence de sillage, ainsi qu'à évaluer ses travaux futurs sur d'autres questions liées à la turbulence de sillage.

### **Spectre des fréquences radioélectriques**

L'Assemblée a examiné le programme des travaux de l'OACI sur le spectre des fréquences radioélectriques devant mener à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 (CMR-12) de l'Union internationale des communications (UIT), et souligné qu'il reste nécessaire de suivre le processus des CMR de l'UIT pour veiller à ce que les attributions de fréquences réservées à l'aviation ne soient pas compromises par la pression croissante exercée par des utilisateurs non aéronautiques qui souhaitent accéder au spectre radioélectrique.

Des attributions supplémentaires à des activités non aéronautiques pourraient augmenter le risque de brouillage des services aéronautiques.

### **Système de gestion des risques de fatigue**

L'OACI a achevé l'élaboration d'un projet de SARP relatives au système de gestion des risques de fatigue (FRMS). Utilisé par les exploitants d'aéronefs pour améliorer la vigilance des membres de l'équipage de conduite et de l'équipage de cabine, le FRMS est fondé sur des recherches scientifiques récentes et sur l'expérience opérationnelle pratique dans l'application de cette science au cours de la dernière décennie. Si elles sont adoptées par le Conseil en 2011, les nouvelles normes concernant le FRMS seront appuyées par des éléments indicatifs détaillés, plus précisément un manuel sur la mise en œuvre d'un FRMS destiné aux exploitants d'aéronefs et un manuel sur la supervision destiné aux instances de réglementation.

### **Remplacement des halons**

Étant donné les progrès technologiques réalisés, l'OACI a organisé une réunion des instances de réglementation, des représentants du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), des avionneurs, des fabricants de systèmes d'extinction et des transporteurs aériens pour revoir le calendrier de remplacement des halons, une substance appauvrissant la couche d'ozone et contribuant au réchauffement climatique qui a été interdite par un accord international en 1994. Les participants ont recommandé un calendrier révisé qui a été adopté ensuite par l'Assemblée.

De même, l'Assemblée a demandé au Conseil de fixer un mandat pour le remplacement des systèmes d'extinction équipant les toilettes et des extincteurs portatifs dans les aéronefs nouvellement construits d'ici 2011 et 2016, respectivement. De plus, le Conseil a été invité à rendre obligatoire le remplacement des halons dans les compartiments des moteurs et des groupes auxiliaires de puissance d'ici 2014 dans les aéronefs pour lesquels une nouvelle demande de certification de type a été présentée.

### **Spécifications relatives aux compétences linguistiques**

Alors que des États membres continuent d'éprouver des difficultés à mettre en œuvre pleinement les spécifications de l'OACI relatives aux compétences linguistiques devenues applicables le 5 mars 2008, l'Assemblée a adopté une résolution amendée sur les compétences linguistiques (Résolution A37-10 : *Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques*) qui demande tant aux États membres qu'au Conseil de remédier à cette situation.

Les États membres qui ne respectent pas les spécifications de compétences linguistiques ont été priés par l'Assemblée de fournir à l'OACI des plans circonstanciés et actualisés pour la mise en œuvre des compétences linguistiques, qui pourront ensuite être évalués par les autres États du point de vue de la sécurité. Pour l'évaluation de ces mesures, les États ont été priés de prendre leurs décisions en matière d'exploitation sur une base non discriminatoire, sans tenir compte des avantages économiques.

Le Conseil a été chargé de suivre l'état de la mise en œuvre des spécifications de compétences linguistiques. Par conséquent, l'OACI examinera les plans de mise en œuvre actualisés présentés par les États pour vérifier qu'ils sont complets et qu'ils incorporent des calendriers comportant des repères identifiables. L'OACI recueillera aussi des données sur l'état d'avancement des plans de mise en œuvre.

### **Professionnels de l'aviation de la prochaine génération**

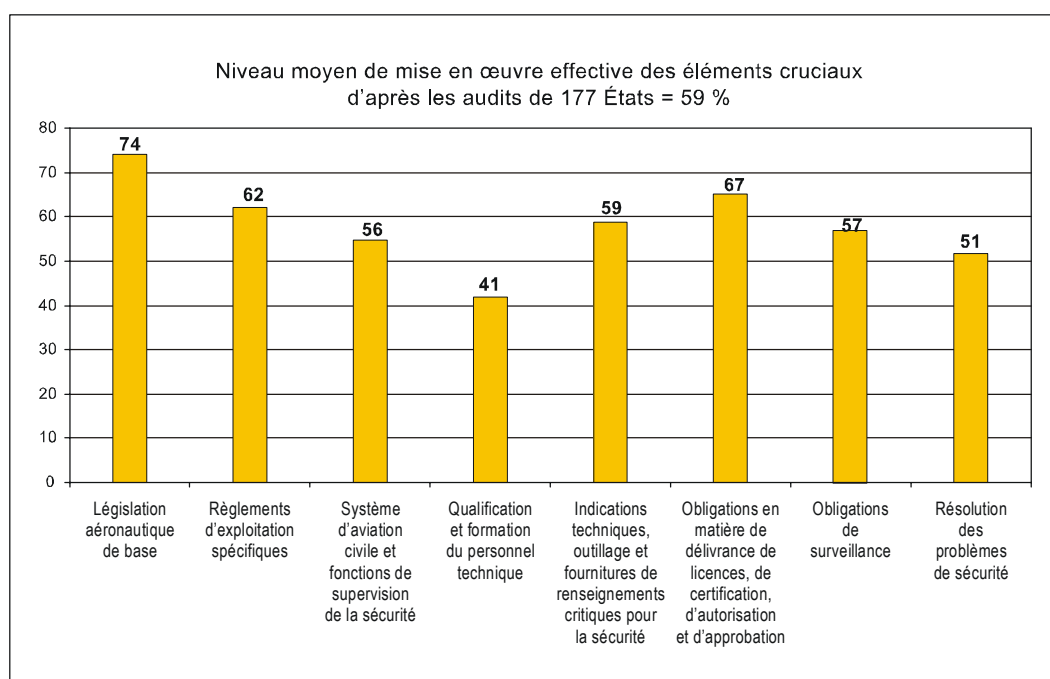
Se tournant vers l'avenir, l'OACI a institué un programme visant à assurer qu'il y ait suffisamment de professionnels de l'aviation qualifiés pour faire fonctionner, gérer et maintenir le système de transport aérien international malgré la croissance de l'industrie et/ou le changement démographique. En mars, l'OACI a fait connaître davantage l'initiative concernant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP) en organisant un symposium à l'échelle mondiale, avec l'appui de l'Équipe spéciale NGAP qu'elle a créée en 2009. Le programme de travail de l'Équipe spéciale met l'accent sur les améliorations à apporter à la formation afin de répondre à la demande future de personnel qualifié pour les équipages de conduite et la gestion du trafic aérien (ATM). Une autre priorité est d'élaborer et de mettre en œuvre une stratégie de communication qui contribuera à attirer une nouvelle génération de professionnels de l'aviation. Tant la Conférence de haut niveau de 2010 sur la sécurité que l'Assemblée ont recommandé que les États membres et les organisations internationales soutiennent les travaux de l'Équipe spéciale NGAP.

### **Audits de supervision de la sécurité**

L'Assemblée a demandé que le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) s'engage le 1<sup>er</sup> janvier 2011 dans une transition vers la méthode de surveillance continue. L'élaboration d'un cadre en ligne pour la surveillance continue des capacités de supervision de la sécurité des États membres a débuté en 2010, et l'OACI a entrepris de prioriser les activités connexes dans les États membres, notamment les audits complets, les audits limités ou les missions de validation coordonnées par l'OACI (ICVM) pendant la période de transition à la CMA, ainsi que l'assistance technique. Durant une période de transition de deux ans, des essais en profondeur du cadre en ligne seront réalisés par un groupe d'États membres choisis pour appuyer le lancement de la CMA prévu pour janvier 2013.

Entre les mois d'août 2009 et septembre 2010, les bureaux régionaux de l'OACI ont reçu des visites de familiarisation aux ICVM, au cours desquelles les processus et procédures proposés ont été mis à l'épreuve et une formation sur place a été donnée aux fonctionnaires régionaux qui réaliseront de fait les ICVM. De plus, les progrès accomplis dans chaque État comme suite aux recommandations des audits de l'OACI ont été validés, et les résultats ont été affichés sur le site web USOAP à accès restreint.

En 2010, 35 États membres ont fait l'objet d'un audit dans le cadre de l'approche systémique globale (CSA) pour l'USOAP, qui porte sur toutes les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ayant rapport avec la sécurité. À la fin de décembre 2010, 177 États membres avaient été audités au titre du cycle de six ans qui s'est terminé en 2010, ainsi que les régions administratives spéciales de Chine, Hong Kong et Macao. La Figure 1 montre le niveau de mise en œuvre effective à l'échelle mondiale des huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, constaté au cours des audits CSA.



**Figure 1. Résultats des audits à l'échelle mondiale — niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité**

Les États membres et les organisations régionales continuent d'apporter un précieux soutien à l'OACI en détachant des experts, à long ou à court terme, pour qu'ils participent aux activités de l'USOAP. En 2010, huit experts ont été détachés à long terme — deux par les États-Unis et un pour chacun des pays suivants : Arabie saoudite, Bahamas, Cuba, France, Malaisie et République de Corée.

À la fin de l'année, un cours de formation à l'USOAP fondé sur le web était en voie d'élaboration, et la phase 1 devrait être testée dans une classe type au début de 2011. Lorsqu'il sera entièrement fonctionnel, ce cours d'apprentissage en ligne assurera la formation initiale et de recyclage pour les auditeurs ainsi que la formation aux ICVM pour les fonctionnaires régionaux de l'OACI.

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

En 2010, le Programme ISD — Sécurité a facilité l'assistance aux États dont le cas a été déféré à la Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB) au titre d'une initiative visant à aider ces États à remédier à des carences constatées par l'USOAP.

Dans le cadre des efforts permanents pour offrir de meilleures orientations pour la coopération régionale sur les questions de sécurité aéronautique, le *Manuel de supervision de la sécurité* (Doc 9734), Partie B — Mise en place et gestion d'un système régional de supervision de la sécurité, faisait l'objet d'une révision à la fin de l'année.

En août, le Programme d'inspection coopératif a formulé une proposition à la réunion de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et de l'OACI qui s'est tenue à Dakar. La proposition en cours d'étude a pour objet d'apporter aux États africains de l'aide concrète ainsi que de développer un savoir-faire en supervision de la sécurité dans toute la région africaine.

Un soutien constant a été assuré au Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), une organisation régionale de supervision de la sécurité, pour ce qui est de la tenue de séminaires de formation sur la surveillance des exploitants étrangers et la supervision de la sécurité.

#### **Programme de mise en œuvre complet AFI**

L'Assemblée a demandé que les bureaux régionaux de l'OACI en Afrique continuent d'exécuter le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP), constatant en même temps qu'il est nécessaire que ces bureaux soient dotés des ressources humaines et financières requises pour maintenir les activités ACIP. Les États membres de la Région Afrique-océan Indien (AFI) ont été priés d'aider à atteindre les buts ACIP en accélérant la mise sur pied des organisations régionales de supervision de la sécurité et des agences régionales

chargées des enquêtes sur les accidents, le cas échéant, et de renforcer la coopération dans la région afin d'utiliser de manière optimale les ressources disponibles.

### **Restructuration du Secrétariat**

Les activités d'audit de sécurité ont été transférées de l'ancienne Sous-Direction des audits de sécurité et de sûreté à la Section du contrôle et de la supervision continus, nouvellement créée au sein de la Direction de la navigation aérienne ; au même moment, le programme d'audits de sûreté a été intégré à d'autres activités relevant de la sûreté de l'aviation dans la nouvelle Sous-Direction de la sûreté de l'aviation de la Direction du transport aérien. La restructuration a permis d'améliorer la coordination pour ce qui est des programmes axés sur la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI.

L'OACI a également regroupé ses activités de formation relatives à la sécurité dans la Section de la formation à la sécurité de l'aviation (AST), nouvellement formée au sein de la Direction de la navigation aérienne. Ce changement a permis de rassembler différentes initiatives permanentes telles que l'initiative concernant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP), le Programme TRAINAIR Plus, le développement d'activités d'apprentissage électronique et le Programme à l'intention des inspecteurs gouvernementaux de la sécurité. De plus, l'OACI a adopté une politique de formation à l'aviation civile qui s'applique à toutes les activités de formation liées à la sécurité.

Une nouvelle entité, appelée Groupe des outils de sécurité de l'aviation des États (SAST), chargée de l'élaboration des outils électroniques pour la sécurité de l'aviation, a été créée au sein de la Direction de la navigation aérienne.

### **Projets et activités de coopération technique**

En 2010, 66 projets nationaux et 18 projets régionaux de coopération technique étaient en cours, contribuant à améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

#### *Région Afrique-océan Indien (AFI)*

- acquisition et installation d'instruments de bord, d'avionique et d'électronique de vol pour un État ;
- mise sur pied de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) et de l'Agence du Groupe de l'accord de Banjul chargée des enquêtes sur les accidents (BAGAIA), et début des activités de la BAGASOO ;
- élaboration d'un plan-cadre pour l'aviation civile pour un État ;



- formation dans le domaine des enquêtes sur les accidents et incidents pour un important transporteur aérien.

*Région Asie et Pacifique (APAC)*

- assistance pour la levée des mesures d'interdiction de l'Union européenne empêchant sept transporteurs aériens d'un État d'entrer dans l'espace aérien européen ;
- assistance à un État pour l'établissement d'une autorité de l'aviation civile ;
- prestation de 54 cours de formation portant sur une vaste gamme de sujets liés à la sécurité, destinés aux États de la région ;
- élaboration et mise en œuvre d'un plan stratégique pour l'aviation dans un État ;
- soutien aux États pour la préparation aux audits de l'USOAP, la mise en œuvre des plans d'action correctrice et l'amélioration des programmes de supervision de la sécurité ;
- tenue de deux réunions de l'équipe régionale de sécurité de l'aviation pour tous les Projets de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) ;
- assistance continue aux États et aux Régions administratives spéciales pour l'amélioration des procédures de vol et l'établissement d'un bureau du Programme de procédures de vol (FPP) ;
- réalisation d'études sur les aéroports dans quatre États ;
- assistance à un État pour le renforcement de ses capacités de supervision de la sécurité dans les domaines des aérodromes, de la sécurité des vols et des services de navigation aérienne ;
- fourniture d'avis à un État concernant la recertification des exploitants internationaux et nationaux, des organismes de formation et des organismes de maintenance ;
- préparation d'une évaluation du risque animalier en vue de mettre sur pied un programme efficace de contrôle de la faune à l'aéroport principal d'un État.

*Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)*

- évaluations de la structure organisationnelle dans sept États ;
- acquisition de pièces de rechange pour le matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ainsi que de pièces de vêtement de protection pour trois États ;
- fourniture d'un programme de maintenance d'aéronefs, de la supervision de l'inspection et de la révision générale de plusieurs aéronefs pour un État ;
- transfert de plus de 400 membres du personnel de projets nationaux au groupe de l'autorité de l'aviation civile d'un État ;
- tenue d'un séminaire international sur les systèmes de gestion de la sécurité avec la participation de 16 États ;
- assistance dans la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité et d'un programme national de sécurité dans deux États.

*Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)*

- élaboration de normes et procédures de sécurité et de programmes de sécurité à long terme pour 19 pays et renforcement des aptitudes du personnel national en matière de technique et de gestion ;
- renforcement et modernisation de l'administration de l'aviation civile dans deux États ;
- certification du transporteur aérien d'un État en conformité avec les normes et règlements internationaux ;
- acquisition de pièces de rechange pour le matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie, ainsi que de pièces de vêtement de protection pour deux États ;
- prestation d'un cours de formation portant sur une vaste gamme de sujets liés à la sécurité, destiné aux États du Golfe.

**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 maquettes 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

En 2010, l'accent était mis sur le parachèvement d'une nouvelle stratégie complète pour renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, réaliser des audits des capacités de supervision de la sûreté des États membres et aider les États à remédier aux carences en matière de sûreté, y compris les activités de renforcement des capacités. Il convient de souligner que les États membres ont adopté une Déclaration de l'Assemblée dans laquelle ils réaffirment leur engagement à contrer les menaces évolutives dirigées contre l'aviation civile.

## **Contre les menaces nouvelles et existantes contre la sûreté de l'aviation**

La 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI a adopté à l'unanimité la Déclaration sur la sûreté de l'aviation en raison de la menace qui pèse continuellement sur l'aviation civile. Par cette déclaration, les États prennent un engagement de haut niveau afin de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, principalement en améliorant la coopération internationale. Elle définit les secteurs clés qui appellent des mesures proactives et collectives.

La Déclaration de l'Assemblée a été modelée en grande partie par les résultats d'une série de conférences régionales de niveau ministériel auxquelles l'OACI a participé durant le premier semestre de 2010. Les conférences, tenues à Abou Dhabi, Abuja, Mexico et Tokyo, se sont penchées en particulier sur la collecte et le partage de renseignements, les technologies de sûreté de l'aviation, les normes internationales et l'assistance en matière de sûreté. Chaque conférence a publié une déclaration réaffirmant la volonté de combattre le terrorisme.

L'Assemblée a souligné l'importance de mettre en œuvre la stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) approuvée par le Conseil en février. Comprenant sept domaines de focalisation, la nouvelle stratégie permet d'affecter les ressources plus efficacement aux objectifs cruciaux, y compris l'obligation de contrer les menaces nouvelles et existantes. L'ICASS suppose que l'on continue de réaliser des audits de sûreté des États membres tout en visant plus résolument à remédier aux lacunes en matière de sûreté en prêtant assistance aux États. La nouvelle stratégie mise davantage sur des initiatives de renforcement des capacités pour s'attaquer aux problèmes de sûreté de l'aviation sur une base permanente.

Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, à sa 21<sup>e</sup> réunion en mars, a examiné le contexte de menaces et de risques, à la lumière de la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines, le 25 décembre 2009. Les dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago ont été actualisées et renforcées. Concluant que la menace que représentent les explosifs liquides demeure un sujet de préoccupation, le Groupe d'experts a recommandé qu'un Groupe

d'étude du Secrétariat élabore des éléments indicatifs sur l'emploi de techniques d'inspection/filtrage pour la détection de matières dangereuses présentes dans les liquides, les aérosols et les gels (LAG) ; de ce fait, une réunion informelle à ce sujet a eu lieu à Genève en novembre.

Pour ce qui est de la sûreté du fret aérien, le Groupe d'étude sur la sûreté de la chaîne d'approvisionnement a avancé au mois de décembre sa deuxième réunion du fait du complot déjoué qui visait à saboter deux avions cargos en octobre. Suite à la découverte de dispositifs explosifs improvisés camouflés dans des expéditions de fret à des aéroports des Émirats arabes unis et du Royaume-Uni, l'OACI a diffusé un bulletin électronique recommandant aux États de procéder à des évaluations nationales du risque et à l'inspection/filtrage obligatoire de certaines catégories de fret, en particulier les marchandises provenant d'expéditeurs inconnus. Les États étaient aussi priés de recourir à des méthodes d'inspection/filtrage diverses et multiples pour inspecter le fret présentant un risque plus élevé en raison des limitations de l'inspection/filtrage.

Un atelier sur le processus d'inspection/filtrage de la prochaine génération pour les passagers et les bagages de cabine a eu lieu en novembre, à Genève, en collaboration avec l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI). On a alors examiné les initiatives prévues et en cours pour l'élaboration du « poste d'inspection/filtrage de l'avenir » qui améliorera la circulation des passagers tout en étant efficace du point de vue de la sûreté. On a étudié, plus particulièrement, comment certains éléments, tels que l'utilisation des données sur les passagers pour l'identification des passagers à haut risque, pourraient être incorporés dans le processus d'inspection/filtrage.

La première réunion conjointe de la Commission internationale technique des explosifs (CITE) et du Groupe ad hoc de spécialistes de la détection des explosifs (AH/DE) s'est tenue à Montréal en novembre. Elle a examiné les progrès réalisés dans les essais, la mise en œuvre et la généralisation de l'utilisation des technologies de pointe pour l'inspection/filtrage de sûreté, notamment les scanners corporels. La réunion a été informée de différentes initiatives nationales dans le domaine de la sûreté du fret, concernant notamment l'utilisation de chiens et d'autres méthodes d'inspection/filtrage. Les experts en explosifs ont conclu que les technologies de détection de traces continuent de jouer un rôle important dans l'inspection/filtrage aux aéroports, et ils notent que des travaux de recherche supplémentaires sont en cours dans de nombreux États pour valider quand et comment ces technologies pourraient être utilisées pour le fret aérien.

En janvier, le Secrétariat a créé une base de données sur le site web sécurisé de la Sûreté de l'aviation (AVSEC) afin de diffuser des renseignements sur les actes d'intervention illicite de façon efficace et efficiente plutôt que de communiquer un résumé annuel sous forme imprimée. Les États ont été encouragés à en examiner le contenu sur une base régulière et à communiquer à l'OACI tous les renseignements pertinents concernant tout acte d'intervention illicite en vue de leur incorporation dans la base de données. Les recherches sont facilitées du fait que la base présente des résultats annuels détaillés depuis 1970, et les tendances sont actualisées automatiquement quand de nouvelles données sont saisies.

**Amendement n° 12 de l'Annexe 17 — Sûreté**

En novembre, le Conseil a adopté l'Amendement n° 12 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, comme l'ont recommandé le Comité de l'intervention illicite et le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation. L'Amendement n° 12 actualise et renforce les dispositions en matière de sûreté de l'aviation, surtout en ce qui concerne l'inspection/filtrage du personnel, les capacités des équipements de sûreté, les cybermenaces et le fret aérien. Les dispositions nouvelles et révisées prennent effet le 26 mars 2011 et devraient devenir applicables le 1<sup>er</sup> juillet 2011.

**Réseau de points de contact pour la sûreté de l'aviation**

Dans la foulée de la tentative de sabotage survenue le 25 décembre 2009, l'OACI a eu recours au Réseau sécurisé de points de contact pour la sûreté de l'aviation (AVSEC) pour transmettre des renseignements et des recommandations aux États participants, qui étaient au nombre de 99 à ce moment-là. Les États ont été invités, du fait de cet incident, à évaluer les risques et à mettre en place des mesures adéquates d'inspection/filtrage, et l'importance de la coopération dans toute question concernant la sûreté de l'aviation leur a été rappelée. Ce message a été suivi, le 6 janvier, d'un bulletin électronique qui communiquait les mêmes renseignements à tous les États membres.

Durant l'année, l'OACI a fait activement la promotion de l'utilisation du Réseau de points de contact comme moyen de communication efficace entre les États pour ce qui est des menaces imminentes dirigées contre l'aviation civile. Les États qui n'y participaient pas ont été encouragés à y adhérer et, à la fin de l'année, le nombre de membres était passé à 172.

Pour établir l'efficacité du Réseau, un essai du fonctionnement a été mené avec succès dans la Région Asie et Pacifique en août, et, à la fin de l'année, des essais semblables avaient été réalisés dans la plupart des autres régions OACI.

**Programme de facilitation**

La sixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/6), tenue au siège de l'OACI en mai, a recommandé l'insertion d'une nouvelle norme dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, créant l'obligation pour tous les États de se conformer aux exigences mondialement reconnues relatives à la transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Le Groupe d'experts est également convenu d'un nouvel ensemble de lignes directrices en matière d'échange de données des dossiers passagers (PNR) qui aidera les États à mettre en œuvre leurs propres programmes PNR. Il est en outre convenu de commencer à élaborer, de façon urgente, de nouvelles lignes directrices sur les programmes avancés d'échange de données, en coordination avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Association du transport aérien international (IATA).

La Déclaration sur la sûreté de l'aviation priait instamment les États membres de promouvoir un recours accru aux mécanismes de coopération entre eux et avec le secteur de l'aviation civile afin que les menaces dirigées contre l'aviation civile soient détectées rapidement et que les renseignements à leur sujet soient diffusés promptement. La Déclaration indiquait au nombre de ces mécanismes la collecte et la transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), tout en reconnaissant l'importance de la protection de la vie privée des passagers. À ce chapitre, une version actualisée des *Lignes directrices sur les renseignements préalables concernant les voyageurs*, élaborée conjointement par l'OACI, l'OMD et l'IATA, a été publiée. Ces lignes directrices sous formes de « meilleures pratiques » visent à aider les États qui souhaitent mettre en place des programmes nationaux sur les RPCV et elles contribuent à l'harmonisation des systèmes de RPCV à l'échelle internationale.

Les *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)* (Doc 9944) ont également été publiées en 2010. En substance, ces lignes directrices établissent des mesures uniformes pour le transfert de données des dossiers passagers et leur traitement ultérieur par les États. Elles aident aussi les États à définir leurs exigences et procédures en matière de données.

La première édition du *Manuel de facilitation* (Doc 9957) a été achevée et devrait être publiée en 2011. Le Manuel FAL explique de manière circonstanciée les SARP de l'Annexe 9 d'un point de vue actuel et dans une perspective historique. Il a été conçu pour faire connaître les questions et concepts relatifs à la facilitation du transport aérien, améliorer les résultats des programmes FAL nationaux et accroître la conformité avec l'Annexe 9. Il est aussi un outil didactique ou de référence pour les États et les autres utilisateurs intéressés, pour ce qui est de préparer et de dispenser de la formation sur divers aspects traités dans l'Annexe 9, soit l'immigration, les questions sanitaires, les douanes et la quarantaine.

### **Programme de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)**

Plus de 180 États délivraient des passeports lisibles à la machine (PLM) conformes aux spécifications de l'OACI le 1<sup>er</sup> avril 2010, et cinq autres États avaient réalisé la conformité en la matière à la fin de l'exercice.

Le Secrétariat de l'OACI a continué de collaborer étroitement avec le Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG) du Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (TAG/MRTD) pour définir les besoins d'assistance et les activités d'appui au renforcement des capacités DVLM. En 2010, les efforts de l'OACI/ICBWG ont visé essentiellement à porter assistance aux États dans la mise en œuvre des systèmes de délivrance de PLM ou de passeports électroniques. En outre, les États ont été soutenus dans leurs efforts pour remédier aux faiblesses en matière de sécurité associées aux preuves d'identité requises pour obtenir de tels documents de voyage (p. ex. certificats de naissance, cartes nationales



d'identité, etc.). De l'aide a également été apportée relativement à l'introduction de systèmes automatisés de traitement d'immigrants, dotés de lecteurs de passeports.

Au nombre des activités d'incitation et de renforcement des capacités entreprises en 2010, on compte :

- des consultations techniques et un atelier sur la délivrance de passeports électroniques, menés conjointement avec l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), en Ouzbékistan ;
- un atelier sur la sécurité des documents de voyage, mené conjointement avec l'Organisation des États américains/le Comité inter-américain contre le terrorisme (OEA CICTE), en Uruguay ;
- des consultations techniques avec l'Organisation internationale de police criminelle (Interpol) sur le renforcement des activités conjointes sur la sécurité des documents de voyage ;
- un atelier faisant la promotion du Répertoire OACI de clés publiques (PKD), mené conjointement par l'OSCE et la Commission du PKD de l'OACI, à Vienne, pour les 53 États membres de l'OSCE ;
- un séminaire régional sur les DVLM et la biométrie à l'intention des États de la Région Amérique du Sud (Uruguay) ;
- une mission d'évaluation, menée conjointement avec l'OSCE et l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), concernant la délivrance des passeports électroniques, l'intégrité et la gestion de l'identité au Tadjikistan ;
- un séminaire régional sur les DVLM, la biométrie et les normes de sécurité à l'intention des États de l'Afrique et du Moyen-Orient (Mozambique).

En plus de mettre davantage l'accent sur les activités de renforcement des capacités en 2010, y compris des efforts accrus pour solliciter des fonds auprès de donateurs au titre de projets de renforcement des capacités, le Programme MRTD a mis au point une stratégie de formation, et l'ICBWG a commencé à produire des modules de formation en collaboration étroite avec Frontex, l'organisme de contrôle frontalier de l'Union européenne.

La Déclaration sur la sûreté de l'aviation priait instamment les États membres de faire la promotion de la sécurité des documents de voyage et d'utiliser le Répertoire de clés publiques de l'OACI, conjointement avec des données biométriques, pour valider les documents de voyage. Elle demandait aux États de signaler régulièrement à la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés les passeports perdus ou volés afin d'éviter que ceux-ci ne soient utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile.

Les États ont aussi été invités à mettre en commun les meilleures pratiques et les renseignements concernant la sécurité des documents et la détection des fraudes.

Avec l'adoption de la Résolution A37-20 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*, l'Assemblée de l'OACI a invité le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) de TAG/MRTD à inscrire à son programme de travail l'élaboration de lignes directrices concernant les preuves d'identité requises pour les demandes de passeport. Une autre activité clé demandée par la Résolution est l'actualisation des spécifications applicables aux passeports électroniques et autres DVLM au vu des progrès technologiques.

En 2010, le groupe NTWG de TAG/MRTD a continué d'aider le Secrétariat à élaborer et maintenir les spécifications figurant dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, élaborer de nouvelles spécifications relatives aux DVLM et publier des éléments indicatifs connexes. Des mises à jour régulières du Doc 9303 ont été faites par le biais de Suppléments (la version n° 8, approuvée officiellement par TAG/MRTD en juin, actualise toutes les parties du document). Le Doc 9303 et le Supplément en vigueur peuvent être téléchargés à partir du site web MRTD de l'OACI ([www.icao.int/mrtd](http://www.icao.int/mrtd)).

Le Symposium MRTD, tenu à Montréal en novembre, a réuni 574 participants de 73 États membres et 10 organisations internationales. Des exposés ont été faits par l'Interpol, l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (CTITF) et des représentants de haut niveau provenant d'États et de diverses organisations internationales et régionales. La réunion a souligné le rôle du Programme MRTD dans la lutte contre le terrorisme et les crimes transfrontaliers.

Depuis la création en mars 2007 du Répertoire OACI de clés publiques, le nombre de participants est passé à 23 États membres, et l'on s'attend à ce que d'autres États y adhèrent.

### **Audits de sûreté de l'aviation**

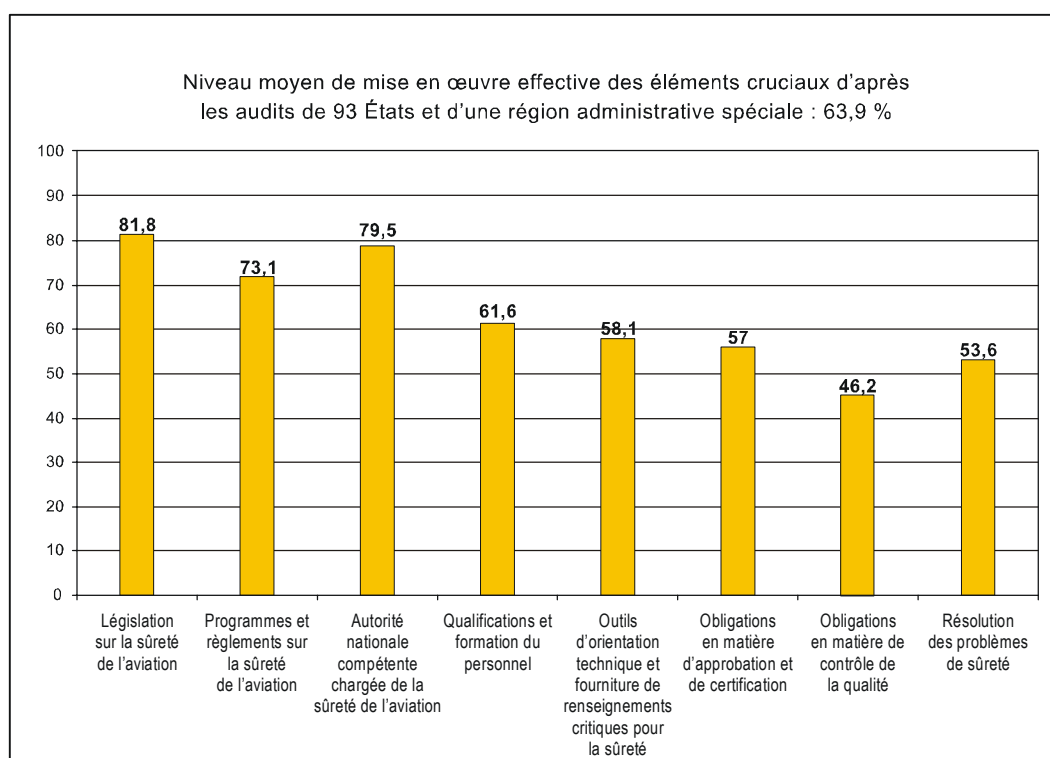
L'Assemblée a exprimé son appui unanime à la poursuite du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) comme élément essentiel de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, nouvellement adoptée. Le Programme, institué en 2002, est actuellement axé sur la capacité des États membres à superviser les activités en matière de sûreté de l'aviation qui sont de leur ressort.

En 2010, les équipes OACI d'audit de la sûreté de l'aviation ont réalisé 39 audits, soit dans 38 États et dans une Région administrative spéciale (RAS). À la fin de l'exercice, 94 audits du deuxième cycle avaient été menés ainsi qu'une évaluation du système d'inspection de la sûreté de l'aviation de la Commission européenne. La Figure 2 présente les résultats de ces audits au niveau mondial pour ce qui est de la mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation.

Deux cours de formation et de certification pour les auditeurs de l'USAP ont été donnés durant l'année, un dans la Région Asie et Pacifique et l'autre dans la Région Amérique du Sud.

En février, le Conseil a approuvé la définition de l'expression « problème grave de sûreté (PGSu) » ainsi qu'un mécanisme connexe visant à régler rapidement ces problèmes. Le Conseil a approuvé par la suite un amendement corrélatif du protocole d'accord type entre l'OACI et les États concernant les audits de la sûreté de l'aviation, qui incorpore ce nouveau mécanisme.

Les États membres et les organisations régionales continuent d'apporter un précieux soutien à l'OACI en détachant des experts, à long ou à court terme, pour qu'ils participent aux activités de l'USAP. En 2010, trois experts ont été détachés à long terme par la France, la Suisse et les États-Unis. De plus, 37 États membres et deux organisations régionales ont détaché des experts à court terme pour qu'ils participent aux audits de l'USAP à titre de membre d'équipe.



**Figure 2. Résultats des audits à l'échelle mondiale — niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté**

### **Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) — Sûreté**

Dans l'esprit de la Résolution A37-17 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*, l'OACI continue de coordonner et de faciliter l'assistance aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté et la sûreté aéroportuaire, d'après les conclusions des rapports USAP, ainsi que de dispenser une formation uniformisée en matière de sûreté de l'aviation. Ces activités sont réalisées au titre du Programme ISD-Sûreté.

En plus des activités d'assistance, le Programme ISD-sûreté a, en 2010, fait la promotion d'une coopération mondiale et participé à la mise sur pied d'organismes régionaux de sûreté de l'aviation. Des efforts ont également été faits pour encourager les échanges de renseignements en matière d'assistance pour la sûreté, une transparence accrue entre les États et l'établissement de partenariats et d'alliances avec des parties prenantes dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Une assistance à court terme a été fournie à 12 États pour la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17. Cette assistance a pris la forme d'orientations concernant l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action correctrice nationaux, d'une formation AVSEC donnée dans le pays, et de l'achèvement d'un exercice de gestion de crise AVSEC.

Durant la Conférence régionale sur la sûreté de l'aviation qui a eu lieu à Abuja en avril, les délibérations ont porté sur le renforcement et la mise en œuvre du programme de travail de la Feuille de route de la sûreté de l'aviation en Afrique, élaboré initialement en 2007. La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) a présenté une mise à jour de la Feuille de route. Elle contient désormais le programme de travail de la CAFAC en matière de sûreté de l'aviation pour le prochain triennat, celui-ci comprenant entre autres l'élaboration de plusieurs programmes AVSEC, l'accent étant mis notamment sur les besoins en matière de formation et d'équipement.

Un séminaire régional s'est tenu en mai à Port of Spain avec comme objectif de promouvoir le développement durable de la sûreté de l'aviation et d'encourager un échange de vues sur les faits nouveaux survenus dans les Régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM), incluant la coopération interrégionale entre États. Les conclusions du séminaire ont été présentées aux participants à la réunion du Groupe régional NACC/SAM sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG).

En octobre, l'OACI et le Gouvernement du Canada ont signé un arrangement de subvention pour le Programme d'aide au renforcement des capacités anti-terroristes afin d'entrer dans la phase III du Programme de formation OACI/Canada sur la sensibilisation à la sûreté.

Le programme régional de partenariat pour les Amériques aide les États des Régions NACC et SAM à améliorer leurs systèmes de sûreté de l'aviation et à mettre en œuvre les SARP des Annexes 9 et 17 durant tout le triennat 2011-2013.

La formation AVSEC demeure un objectif important du Programme ISD-Sûreté. Les activités portent sur l'élaboration et la tenue à jour du matériel didactique ainsi que sur la supervision et le soutien des 20 centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) à l'échelle mondiale. Deux de ces CFSA — situés à Toulouse et à Séoul — se sont ajoutés au réseau en 2010 et entreront en fonction en 2011.

Vingt-neuf cours et ateliers commandités par l'OACI ont été donnés en 2010 dans le cadre du réseau des CFSA, notamment le cours sur la sécurité du fret, le cours pour les inspecteurs nationaux, ainsi que l'atelier sur le Programme national de formation à la sûreté de l'aviation civile, l'atelier sur le Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile, l'atelier sur le Programme de certification des agents chargés des inspections/filtrages et l'atelier sur le Programme de sûreté des aéroports. Au total, 530 spécialistes AVSEC ont participé à ces cours et ateliers.

Sept mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) sont en vente : Base, Exercices, Fret, Gestion, Gestion de crise, Inspecteurs nationaux et Instructeurs. Les MPSA Exercices et Gestion de crise ont été actualisées en 2010, ce qui a achevé la mise à jour de toute la série de MPSA durant le triennat 2008-2010. De plus, des éléments pour cinq sujets d'atelier étaient disponibles pour présentation directe aux États par le réseau CFSA. À la fin de l'année, un nouvel atelier d'assistance intitulé « Analyse de la menace et gestion du risque » était en passe d'être finalisé.

En réponse à la demande croissante de formation AVSEC, trois cours de certification d'instructeurs se sont tenus en 2010. Trente et un instructeurs provenant de toutes les régions ont été certifiés, portant ainsi à 178 le nombre total, à l'échelle mondiale, des instructeurs AVSEC certifiés qui enseignent principalement dans le cadre du réseau CFSA.

Dans le but d'accroître le professionnalisme au sein de la discipline AVSEC dans le monde, l'OACI continue d'appuyer le cours de gestion professionnelle, qui est avant tout un programme fondé sur le web et qui fonctionne selon une approche innovatrice de salle de classe en ligne, élaboré avec la collaboration de la John Molson School of Business de l'université Concordia à Montréal. Le cours donne au personnel de gestion AVSEC de nouvelles aptitudes à la gestion, une meilleure compréhension de l'application de la Convention de Chicago, des SARP de l'Annexe 17 et du manuel de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, et il encourage la coopération intrarégionale et interrégionale. Au mois de novembre 2010, un total de 317 participants représentant 75 États avaient obtenu un certificat de gestion professionnelle, par rapport à 227 finissants de 59 États en novembre 2009.

### **Restructuration du Secrétariat**

Les diverses activités de l'OACI relatives à la sûreté de l'aviation ont été regroupées dans la Sous-Direction de la sûreté de l'aviation, nouvellement créée au sein de la Direction du transport aérien et dirigée par un Sous-Directeur, pour renforcer l'accent mis sur la sûreté, assurer une meilleure coordination des activités liées à l'AVSEC et accroître l'efficacité des efforts de l'Organisation destinés à renforcer la sûreté dans le monde entier. La nouvelle Sous-Direction regroupe trois sections qui se consacrent respectivement à l'élaboration des politiques, aux audits de sûreté et aux activités d'assistance.

### **Projets et activités de coopération technique**

En 2010, 21 projets nationaux et deux projets régionaux de coopération technique étaient en cours pour aider les administrations de l'aviation civile et les aéroports internationaux à améliorer leurs systèmes de sûreté. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

#### *Région Asie et Pacifique (APAC)*

- assistance continue à 23 États et Régions administratives spéciales dans le domaine de la sûreté de l'aviation par le biais du Programme de coopération pour la sûreté de l'aviation pour l'Asie et le Pacifique (CASP-AP).

#### *Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)*

- évaluation de la sûreté aéroportuaire dans un État ;
- acquisition de systèmes de sûreté aéroportuaire pour trois États.

#### *Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)*

- évaluation de la sûreté aéroportuaire dans deux États ;
- acquisition de d'équipements de sûreté aéroportuaire pour un État.

# 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 2010 s'est révélée cruciale pour l'OACI en ce qui a trait à l'exercice de son leadership mondial sur les questions d'environnement concernant l'aviation internationale, notamment celles se rapportant à l'évolution du climat.

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

En février, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a tenu sa huitième réunion (CAEP/8) afin d'avancer l'élaboration des diverses mesures techniques visant à réduire et limiter les incidences environnementales de l'aviation et d'établir les priorités du prochain triennat. Des normes, des politiques et des éléments indicatifs concernant le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation ont été élaborés qui mettent l'accent sur les améliorations technologiques, les procédures d'exploitation, une gestion efficace de la circulation aérienne, une planification judicieuse des aéroports et de l'utilisation des terrains et l'utilisation d'options fondées sur le marché.

La réunion CAEP/8 a formulé 19 recommandations, dont deux proposant des amendements de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volumes I et II. Les modifications proposées du Volume I avaient un caractère technique détaillé et visaient à mettre à jour et améliorer les procédures de certification ; les modifications du Volume II comprenaient, outre un large éventail d'actualisations techniques, une nouvelle norme sur les émissions d'oxydes d'azote (NO<sub>x</sub>). La norme proposée renforce d'une valeur allant jusqu'à 15 % la norme actuelle de CAEP/6, avec effet à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2014, et elle fixe au 31 décembre 2012 la date de cessation de production de moteurs conformes à la norme de CAEP/6 sur les NO<sub>x</sub>, en vigueur actuellement.

La réunion CAEP/8 a mis à jour son analyse des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation ainsi que le rapport d'interdépendance du bruit, des émissions qui nuisent à la qualité de l'air locale et des émissions qui influent sur le climat mondial, en se fondant sur des évaluations utilisant des prévisions non restreintes qui ne tenaient pas compte de l'emploi de carburants alternatifs. En termes absolus, on s'attend à une augmentation, à l'échelle mondiale, de la population totale exposée au bruit des aéronefs et de la quantité totale d'émissions aéronautiques influant sur la qualité de l'air locale et le climat mondial. On pense que les empreintes du bruit et des émissions aéronautiques augmenteront, mais plus lentement que la demande de voyage aérien ; chaque vol pris séparément, on prévoit une augmentation de l'efficacité.

La première réunion du Groupe directeur en vue de la réunion CAEP/9 s'est tenue à Toulouse en novembre. Entre autres sujets importants, elle a examiné l'avancement de l'élaboration d'une norme sur les émissions de dioxyde de carbone (CO<sub>2</sub>), une mise à jour sur les résultats de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée et les tâches qui pourraient en découler. De plus, les groupes de travail techniques ont reçu des orientations sur toutes les tâches en cours. Le grand défi de la réunion CAEP/9 sera de faire avancer en parallèle plusieurs tâches de priorité élevée, notamment l'élaboration d'une norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> et d'exigences en matière de certification applicables aux particules de matière, ainsi que l'achèvement d'études sur la nécessité de normes de bruit plus rigoureuses.

### **Colloque sur l'environnement**

En mai, l'OACI a tenu son troisième Colloque sur l'environnement afin d'examiner, avant la session de l'Assemblée, les plus récentes analyses sur les émissions de l'aviation et de dégager des solutions possibles pour faire face aux incidences de ces émissions sur l'environnement. Le premier jour, un didacticiel a permis aux participants de se familiariser avec le vocabulaire et les concepts utilisés pour décrire, mesurer, réglementer et gérer les gaz à effet de serre (GES) aéronautiques. Le Colloque a aussi mis l'accent sur les principaux faits nouveaux issus de la Réunion OACI de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (tenue en 2009), de la Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants de remplacement (tenue à la fin de 2009), de la Conférence de 2009 des Nations Unies sur les changements climatiques (Sommet de Copenhague), qui englobait la 15<sup>e</sup> Conférence des Parties (COP 15) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), ainsi que de la réunion CAEP/8. L'événement a attiré des participants de toutes les régions, dont des représentants d'États membres, d'organisations internationales, de l'industrie de l'aviation, d'établissements universitaires et d'instituts de recherche.

### **Amendements de l'Annexe 16, Volumes I et II**

Des lettres aux États sur les propositions d'amendement de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volumes I et II, ont été envoyées en juin après examen préliminaire des projets d'amendement par la Commission de navigation aérienne. En novembre, la Commission a examiné les observations reçues des États sur les modifications proposées. Si le Conseil approuve les modifications, les nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) deviendront applicables en principe en novembre 2011.

### **L'Assemblée de l'OACI**

Les questions d'environnement ont figuré en bonne place à l'ordre du jour de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Les États membres ont examiné et approuvé les

travaux menés par l'OACI sur le bruit des aéronefs et la qualité de l'air locale, et ils ont adopté une résolution sur ces aspects de la protection de l'environnement en aviation, à savoir la Résolution A37-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale.*

Étant donné les opinions différentes sur la question concernant l'aviation internationale et les changements climatiques, un groupe informel assurant une représentation géographique appropriée a été créé pour rédiger la résolution à ce sujet. Les participants ont tenu des débats de fond dans un esprit de coopération et concilié la plupart des points de vue, ce qui a permis à l'Assemblée d'adopter la Résolution A37-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques.*

L'Assemblée a demandé au Conseil de chercher à résoudre les questions en suspens mises en évidence par la Résolution A37-19, notamment les réserves formulées par des États au sujet de la réalisation de l'objectif ambitieux mondial à moyen terme et de la mise en œuvre de mesures fondées sur le marché, y compris la disposition relative au seuil *de minimis*. Elle a également demandé au Conseil d'aider les États à élaborer leurs plans d'action en matière d'environnement et l'a instamment prié d'encourager l'avancement de la mise au point de carburants d'aviation alternatifs.

La Résolution A37-19 rend compte de la volonté collective des États membres de l'OACI à continuer de contribuer aux efforts mondiaux de lutte contre les changements climatiques.

### **Rapport de l'OACI sur l'environnement**

L'OACI a publié son deuxième rapport sur l'environnement en septembre. Portant principalement sur l'aviation et les changements climatiques, ce document de référence, qui fait autorité, offre un compte rendu complet des travaux du CAEP, y compris une synthèse des faits nouveaux importants issus de la réunion CAEP/8, et sert à reconnaître et à faire connaître le travail des experts du CAEP, de l'industrie de l'aviation et du milieu universitaire. Rapport le plus récent, il présente de nouveaux sujets et fait le point sur la part de l'aviation dans les changements climatiques, ainsi que sur les améliorations technologiques des aéronefs, les mesures opérationnelles, les instruments économiques, la mise au point des carburants alternatifs et la coopération avec les autres organismes des Nations Unies.

Le rapport de 2010 sur l'environnement, qui a été mis à jour en fonction des résultats de l'Assemblée, est disponible sur le site web de l'Organisation.

### Coopération avec d'autres organismes des Nations Unies

Les travaux de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, notamment les activités relatives aux changements climatiques, comportent une coopération avec un certain nombre d'autres organismes des Nations Unies, en particulier la CCNUCC et ses groupes de travail. Au cours de l'année, l'OACI a participé à des réunions du Groupe de travail spécial des nouveaux engagements pour les parties visées à l'Annexe 1 au titre du Protocole de Kyoto (AWG-KP), du Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la Convention (AWG-LCA) et de l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA).

L'OACI a également participé à la Conférence sur les changements climatiques, tenue à Cancun en novembre/décembre, qui englobait un certain nombre d'autres réunions, dont la 16<sup>e</sup> Conférence des Parties (COP 16) à la CCNUCC, la 33<sup>e</sup> session du SBSTA, la 15<sup>e</sup> session de l'AWG-KP et la 13<sup>e</sup> session de l'AWG-LCA. Elle a présenté un rapport au SBSTA, de même qu'un exposé dans lequel elle souligne les réalisations de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

Lors de la conférence de Cancun, l'OACI et l'Organisation maritime internationale (OMI) se sont employées à faire mieux connaître les initiatives environnementales liées au transport, sous le thème « Les émissions du transport international : des solutions mondiales pour des industries mondiales ». La participation de l'OACI était centrée sur les réalisations de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

L'OACI était aussi représentée à des réunions du Groupe de la gestion de l'environnement (EMG) des Nations Unies, à des réunions de coordination de la COP 16 dirigées par le Groupe de travail sur les changements climatiques du Comité de haut niveau des Nations Unies sur les programmes (HLCP) ainsi qu'à des réunions du groupe d'experts de l'OMI sur les mesures fondées sur le marché pour le transport maritime international.

### Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI

Dans le cadre d'un accord signé avec le Groupe Amadeus, un prestataire mondial de services de technologie de l'information pour l'industrie du voyage et du tourisme, l'OACI a commencé à fournir au Groupe des données issues de son calculateur d'émissions de carbone, grâce auxquelles la base clientèle mondiale d'Amadeus pourra estimer le bilan carbone lié au voyage aérien.

L'OACI a continué d'améliorer le calculateur, qui est à disposition sur son site web depuis 2008, en mettant à jour la méthode qui applique les meilleures données disponibles de l'industrie pour tenir compte de facteurs tels que le type d'aéronef, l'itinéraire et la charge marchande. Une version améliorée de la méthode publiée en août, la version 3, est offerte sur le site web de l'OACI.

### **Inventaire carbone de l'OACI et initiative de neutralité climatique**

Dans le cadre de l'initiative des Nations Unies pour réaliser la neutralité climatique dans l'ensemble du système des Nations Unies, l'OACI a mis à jour son inventaire carbone en 2010 et estimé le bilan carbone du Secrétariat pour 2009 au moyen du calculateur des émissions de gaz à effet de serre du Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) et de son propre calculateur d'émissions de carbone. Le bilan carbone annuel total de l'Organisation a été chiffré à environ 5 000 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> ; la plupart des émissions sont attribuables aux déplacements aériens du personnel (45 %) et à la consommation d'électricité (36 %).

Un groupe de travail des Nations Unies œuvrant à la réalisation de la neutralité climatique a proposé que toutes les institutions des Nations Unies établissent un plan de réduction des émissions (PRE) pour 2011-2013 destiné à être rendu public. De plus, le Corps commun d'inspection des Nations Unies a publié un rapport, intitulé *Profil environnemental des organisations du système des Nations Unies*, qui recommande que les institutions des Nations Unies adoptent des pratiques de gestion typiques d'un système de gestion de l'environnement (EMS). Des recommandations spécifiques ont été adressées à l'Assemblée générale des Nations Unies et au Secrétaire général de l'ONU au sujet du compte rendu des progrès réalisés dans l'initiative de neutralité climatique.

### **Information et sensibilisation du public**

Des éléments promotionnels ont été produits pour mettre en lumière les réalisations de l'OACI en ce qui concerne l'aviation et l'environnement, ainsi que les décisions de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine de la protection de l'environnement. Une nouvelle vidéo, des affiches et une brochure ont été placées sur le site web de l'Organisation et utilisées pour faire connaître les réalisations de l'OACI à la COP 16 (Conférence de Cancun), tenue en décembre.

Le site web de la Sous-Direction de l'environnement a été révisé et amélioré de fond en comble. Les sujets mis en vedette sont le cadre mondial sur les carburants alternatifs pour l'aviation, l'adaptation, le financement, la qualité de l'air locale, les mesures fondées sur le marché, la modélisation et les bases de données, le bruit des aéronefs, les mesures opérationnelles, le programme de mesures adopté par la Réunion de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques, les résultats de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée et l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies.

### **Restructuration du Secrétariat**

Étant donné l'importance croissante des questions d'environnement, la Sous-Direction de l'environnement a été créée au sein de la Direction du transport aérien en janvier, chapeauté par le nouveau poste de Sous-Directeur chargé de l'environnement. La restructuration permet à l'Organisation d'affecter plus

efficacement les ressources aux activités relatives aux changements climatiques et aux autres questions concernant l'environnement, comme le bruit et la qualité de l'air locale aux aéroports.

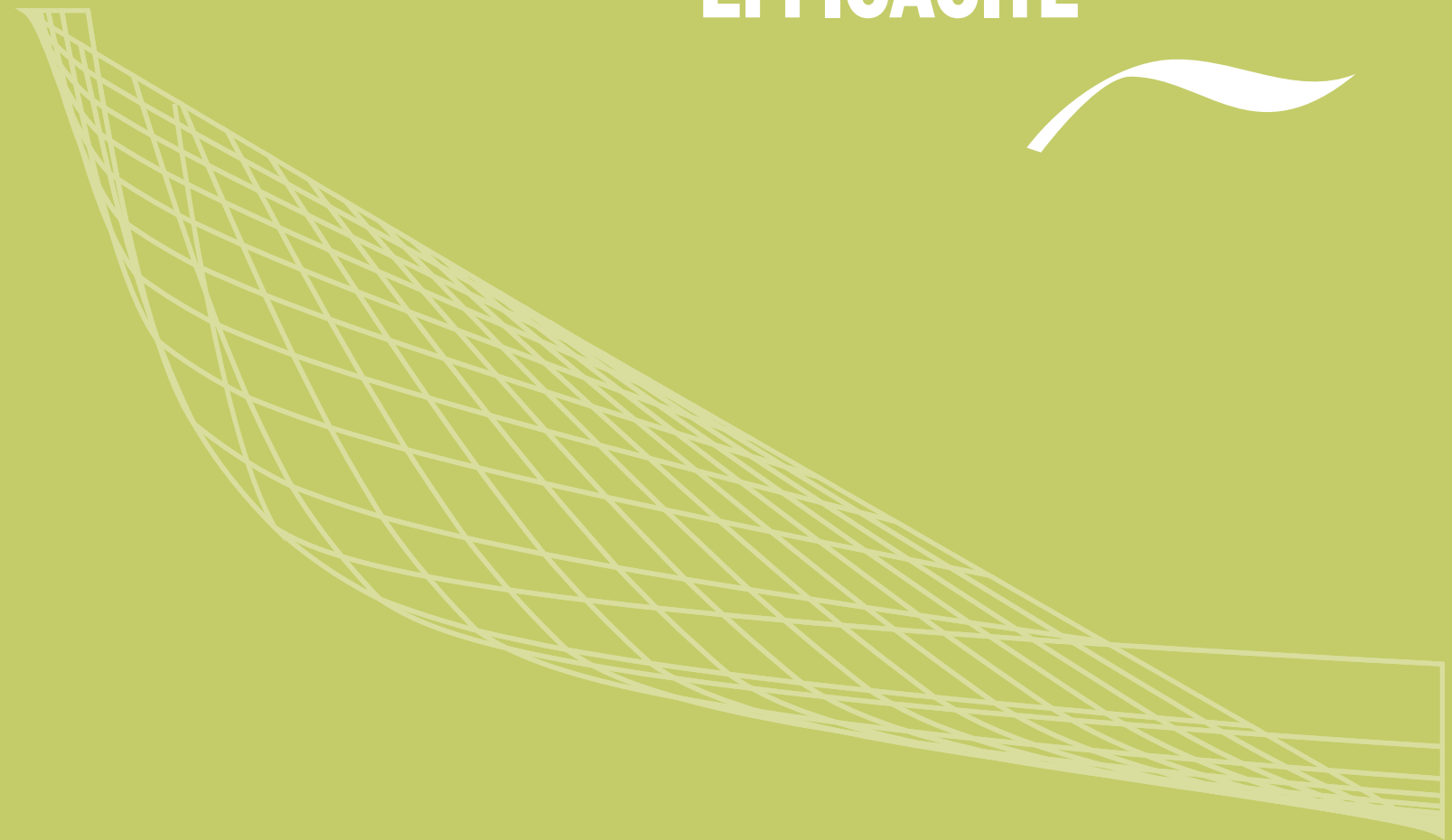
#### **Soutien volontaire des travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement**

La France et l'Italie ont continué de soutenir les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement en détachant, la première, deux experts associés, et la seconde, un administrateur auxiliaire. Le programme sur l'environnement a également profité du détachement de trois internes provenant de la Roumanie, des Émirats arabes unis et de Women in Aviation International (bourse de formation OACI).

#### **Projets et activités de coopération technique**

En 2010, 11 projets de coopération technique nationaux étaient en cours dans le domaine de la protection de l'environnement. L'une des principales réalisations pour la période considérée est la tenue d'un séminaire international sur la protection de l'environnement et l'infrastructure aéroportuaire et aéronautique, avec la participation de 17 États de la Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM).

**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

Pour tenir compte de la croissance de l'industrie et répondre aux préoccupations en matière d'environnement, il faut que les activités aéronautiques soient aussi efficaces que possible. En 2010, un certain nombre d'éléments ont contribué à l'efficacité du transport aérien en facilitant un accroissement du trafic et réduisant les dépenses d'exploitation ou la consommation de carburant et, par voie de conséquence, les émissions.

## **Plan mondial de navigation aérienne**

L'OACI a commencé à réviser le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), un document stratégique axé de manière utile sur la réalisation d'un système de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale. La version améliorée du Plan énumérera un ensemble de mises à niveau opérationnelles progressives harmonisées à l'échelle mondiale qui seront coordonnées avec les États dans le cadre d'une série de manifestations prévues pour 2011 et 2012, tout en tenant compte du fait que le rythme de développement et de mise en œuvre dans les différents États et régions pourra varier.

En produisant des feuilles de route appuyant le concept opérationnel d'ATM mondiale, le GANP révisé apportera un certain degré de certitude, dont les États, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants d'aérodrome et d'aéronefs ont besoin pour les décisions d'investissement en matière d'infrastructure, d'équipement et d'approbation réglementaire. Le GANP établira des essais opérationnels mondiaux qui peuvent servir à valider les améliorations opérationnelles ; de tels essais feront avancer l'élaboration des procédures et aideront les États participants à faire face aux exigences de la croissance du trafic.

## **Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances**

Les activités concernant la navigation fondée sur les performances (PBN) ont essentiellement porté sur la mise en œuvre, et l'OACI a exécuté la première d'une série de visites dans les États qui ont besoin d'aide à ce sujet. De plus, des ateliers de conception d'espace aérien PBN ont été tenus dans quatre régions différentes, et des mesures ont été prises en vue de l'élaboration d'un cours de l'OACI sur l'approbation opérationnelle PBN.

L'OACI a publié un manuel sur les opérations de descente continue (CDO). Deux ateliers liés à ce manuel (Doc 9931) ont également eu lieu. Les descentes continues appuyées par la PBN promettent de réduire considérablement la consommation de carburant ; elles peuvent donc devenir un important facteur de réduction des émissions des aéronefs.

Afin d'appuyer la technologie de renforcement satellitaire (SBAS), on a modifié la spécification de navigation en approche à qualité de navigation requise (RNP) de façon à tenir compte de l'équipement SBAS, et les États ont été informés de la modification au moyen d'une lettre.

Le programme de procédures de vol de l'Asie-Pacifique est devenu pleinement opérationnel en 2010. Dans le cadre de ce programme, des cours de conception de procédures PBN ont été dispensés et plusieurs projets de mise en œuvre ont été lancés par des États.

### **Systemes de navigation**

L'Amendement n° 85 de l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, qui est devenu applicable le 18 novembre 2010, introduisait de nouvelles dispositions permettant l'exécution, dans de vastes régions, d'opérations d'approche et d'atterrissage de catégorie I à l'aide du système mondial de navigation par satellite (GNSS) à l'exclusion de toute aide de radionavigation au sol.

L'application de l'amendement apporte des avantages considérables sur les plans de la sécurité et de l'efficacité. Les améliorations seront évidentes à court terme, dans certaines régions desservies par des systèmes de renforcement satellitaire, et à plus long terme, à l'échelle mondiale, lorsque d'autres constellations de satellites seront disponibles. Un autre amendement de l'Annexe 10, qui tiendra compte de l'expérience initiale acquise grâce à la mise en œuvre technique actuelle du SBAS du GNSS, est en cours de planification.

### **Surveillance de la circulation aérienne**

De nouvelles dispositions relatives à l'utilisation de systèmes de multilatération, une solution de rechange économique pour la surveillance de la circulation aérienne, étaient incluses dans l'Amendement n° 85 de l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*. L'ensemble initial de dispositions favorise l'élaboration harmonisée d'applications de surveillance embarquée basées sur la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B réception). L'amendement prévoyait aussi un renforcement de la logique d'évitement des collisions dans les normes et pratiques recommandées sur le système anticollision embarqué (ACAS).

Afin d'appuyer les nouveaux systèmes de surveillance, on a mis la dernière main au *Manuel de la surveillance aéronautique* (Doc 9924), qui sera publié en principe en 2011.

### **Minimums de séparation**

Dans le cadre d'un effort soutenu visant à fournir aux contrôleurs de la circulation aérienne et aux concepteurs d'espace aérien des minimums de séparation

adaptés à la navigation fondée sur les performances (PBN), de nouveaux critères de séparation ont été incorporés dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) en novembre. Plus précisément, l'OACI a introduit des minimums de séparation applicables aux aéronefs homologués RNP utilisés dans des environnements en route et de région terminale.

#### **Information sur les vols et les courants de trafic pour l'environnement collaboratif**

L'OACI a élaboré un concept d'ATM pour décrire comment les renseignements provenant des aéronefs peuvent être combinés aux renseignements des systèmes sol pour permettre des opérations « basées sur trajectoire ». Baptisé « information sur les vols et les courants de trafic pour l'environnement collaboratif » (FF-ICE), il est nécessaire à la réalisation du système ATM mondial interopérable et sans discontinuité envisagé dans le concept opérationnel d'ATM mondiale, qui répondra aux attentes de la communauté aéronautique en matière de performances dans des domaines importants comme la sécurité et la prévisibilité. L'OACI invitera les parties prenantes à faire des observations sur le concept en 2011.

#### **Modifications du plan de vol OACI**

En 2010, toutes les régions de l'OACI suivaient une démarche commune pour mettre en œuvre les modifications du plan de vol OACI. Les dates cibles continuent de faire l'objet d'un suivi au moyen d'une base de données spécialisée baptisée « système de suivi de la mise en œuvre des plans de vol (FITS) ». En plus de rassembler des renseignements sur l'avancement de la mise en œuvre du plan de vol par les États membres, le système FITS sert de cadre pour la documentation et les débats connexes.

Les gains d'efficacité prévus reposent principalement sur les profils de vol des aéronefs. Suite à la mise en œuvre des modifications du plan de vol, les capacités renforcées des aéronefs pourront être communiquées au système de gestion du trafic aérien durant la phase de planification des vols, ce qui facilitera l'attribution de profils de vol appropriés ainsi que la gestion de l'espace aérien.

#### **Coopération civilo-militaire**

L'Assemblée a adopté une résolution amendée concernant en partie la coordination de la circulation aérienne civile et la circulation aérienne militaire. L'Appendice O de la Résolution A37-15 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne*, fait ressortir l'engagement des États membres à renforcer la coopération entre les autorités civiles et militaires en vue d'une utilisation plus efficace de l'espace aérien.

En fait d'éléments indicatifs, l'OACI a produit une circulaire sur la coopération civilo-militaire dans la gestion du trafic aérien (Cir 330). Le Secrétariat a aussi mis à exécution des plans en vue de la tenue d'une série d'ateliers régionaux destinés à faire mieux connaître les questions relatives à la coordination civilo-militaire. Les ateliers, au nombre de cinq, qui doivent être tenus avec le soutien des partenaires civils et militaires, auront lieu durant la période 2011-2013.

### **Manuel des agences régionales de surveillance du minimum de séparation verticale réduit (RVSM)**

Afin d'améliorer la coordination entre les agences régionales chargées de surveiller les vols effectués dans les espaces aériens où le RVSM a été introduit, l'OACI a mis la dernière main à un manuel sur la façon dont ces agences peuvent collecter et analyser les données RVSM et les échanger entre elles et avec les autorités de l'aviation civile. Le *Manuel des procédures et pratiques opérationnelles des agences de surveillance régionale concernant l'utilisation d'un minimum de séparation verticale de 300 m (1 000 ft) entre les niveaux de vol 290 et 410 inclus* (Doc 9937) définit aussi les fonctions et les responsabilités des agences en ce qui a trait aux vols RVSM.

### **Météorologie aéronautique**

Comme suite à l'éruption du volcan islandais Eyjafjallajökull, en avril 2010, et à l'interruption sans précédent des activités de transport aérien provoquée par l'immense nuage de cendres volcaniques que cette éruption a créé dans l'espace aérien de l'Europe et de l'Atlantique Nord, l'OACI a examiné et actualisé les plans de mesures d'urgence en cas de cendres volcaniques des régions concernées. Elle a aussi institué une Équipe de travail internationale sur les cendres volcaniques chargée d'élaborer un cadre mondial de gestion du risque de sécurité qui permettra de déterminer les niveaux de concentration de cendres qui ne compromettent pas la sécurité des vols. L'Équipe s'occupe de questions de nature multidisciplinaire englobant la gestion du trafic aérien, la navigabilité, la météorologie aéronautique et les sciences de l'atmosphère.

### **Transition à la gestion de l'information aéronautique**

Un certain nombre de réalisations ont aidé à atteindre les objectifs fixés dans la feuille de route de l'OACI pour la transition des services d'information aéronautique (AIS) à la gestion de l'information aéronautique (AIM), basée sur des données numériques. Il s'agit entre autres de l'adoption de SARP nouvelles ou révisées sur l'utilisation de systèmes automatisés facilitant l'échange de données numériques, de systèmes automatisés d'information avant le vol, de publications d'information aéronautique sous forme électronique, de systèmes de gestion de la qualité, de données électroniques de terrain et d'obstacles, ainsi que de l'utilisation opérationnelle de l'Internet public. Les modifications apportées marquent le début de la phase 2 de la transition, qui est principalement axée sur l'établissement de processus dirigés par les données pour la réalisation de produits ATS courants.

### **Développement durable**

Compte tenu de l'incidence de l'aviation sur l'évolution du climat, et afin de mieux guider les États dans l'exécution des projets concernant l'environnement, l'OACI a commencé à élaborer un outil qui permettra de mesurer les avantages des améliorations opérationnelles et d'appuyer la prise de décisions. L'outil aidera les États à vérifier les avantages en ce qui a trait aux économies de carburant promises par toute amélioration nouvelle ou planifiée de l'exploitation.

### **Négociations relatives aux services aériens**

L'OACI a tenu la troisième Conférence sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN/2010) à Montego Bay (Jamaïque), en présence de 195 délégués de 39 États et territoires ainsi que de représentants de deux organisations régionales. Durant les quatre jours de la Conférence, plus de 200 réunions bilatérales formelles et informelles ont été tenues, qui ont mené à la conclusion de plus de 60 accords ou arrangements, dont des accords de ciel ouvert.

Avant la conférence, l'OACI a donné, pour la première fois, un atelier sur les aptitudes de négociation, atelier qui a attiré plus de 50 participants.

### **Économie des aéroports et des services de navigation aérienne et établissement de prévisions**

Un symposium de l'OACI sur le financement des infrastructures des services d'aéroport et de navigation aérienne, tenu à Maputo (Mozambique) en novembre/décembre avec le soutien de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), a noté la nécessité d'une meilleure coopération internationale dans le domaine des services de navigation aérienne et prié les États de mieux utiliser les orientations existantes de l'OACI et les mécanismes de financement des infrastructures. Les travaux ont essentiellement porté sur divers mécanismes de financement, et l'OACI a encouragé les États à mettre en œuvre ses politiques dans le domaine du transport aérien, en particulier celles concernant l'imposition de redevances d'usage et de droits, afin d'aider les aéroports et les services de navigation aérienne à obtenir des fonds suffisants pour améliorer les infrastructures.

Des réunions en vue de l'établissement de prévisions de trafic ont eu lieu à Kingston (Jamaïque) et au Bureau Asie et Pacifique de l'OACI, à Bangkok ; elles ont porté sur le volume de trafic passagers et les mouvements d'aéronefs futurs dans les régions concernées. De plus, un atelier régional sur l'établissement de prévisions du trafic et la planification économique a été tenu au Bureau Moyen-Orient de l'OACI, au Caire ; il a permis à des États de la région d'acquérir des connaissances pratiques sur l'application de méthodes de prévision et l'évaluation de questions relatives à la planification.

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

### Projets et activités de coopération technique

En 2010, il y a eu 79 projets nationaux et 16 projets régionaux actifs de coopération technique qui ont contribué à renforcer davantage l'efficacité des activités de transport aérien. Les principales réalisations pour la période concernée comprennent les suivantes :

#### *Région Afrique-océan Indien (AFI)*

- examen du plan détaillé d'un aéroport international ;
- élaboration d'une demande de proposition (RFP) relative à la construction d'une aire de trafic et des voies de circulation connexes dans un État ;
- réalisation d'une étude aéronautique en vue de l'établissement de surfaces de limitation d'obstacles à un aéroport international ;
- formation de cinq contrôleurs de la circulation aérienne nationaux dans un État ;

#### *Région Asie et Pacifique (APAC)*

- élaboration de plans d'action en vue de la fourniture d'installations et de services permanents de météorologie aéronautique pour huit États ;
- élaboration de manuels de l'exploitant et de manuels sur la navigation fondée sur les performances pour deux États ;
- préparation d'une demande de proposition (RFP) relative à des services de transport aérien intérieur ainsi que de recommandations à l'intention du Ministre de l'aviation d'un État ;
- préparation d'une étude de faisabilité technico-économique relative à un nouvel aéroport international dans un État ;
- acquisition d'un système de radar primaire et secondaire et de systèmes de piste et de navigation aérienne pour deux États.

#### *Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)*

- acquisition et installation de 28 microstations (VSAT) dans un État ;
- lancement de la deuxième phase de mise en œuvre de huit systèmes radar dans un État ;
- élaboration des plans de masse de deux nouveaux aéroports dans un État ;

- conception, construction et amélioration de routes donnant accès à l'aérogare passagers d'un aéroport international ;
- travaux de génie civil et électrique pour des aéroports de quelques États ;
- fourniture de services de maintenance à un aéroport international, agrandissement d'une aire de trafic, construction d'une voie de circulation, acquisition de tunnels d'embarquement, d'un radar de surveillance primaire et d'une tour de contrôle d'aérodrome ;
- tenue d'un séminaire international sur les systèmes automatisés de contrôle de la circulation aérienne, avec la participation de 13 pays ;
- réalisation d'études aéronautiques et examen d'observations de l'autorité de l'aviation civile des Caraïbes orientales (ECCAA) en vue de l'autorisation de vols de nuit dans un État ;
- aide administrative en vue de l'octroi de 41 bourses à des candidats provenant de la région, pour un programme de maîtrise — Aéroports donné dans un État ;
- acquisition de systèmes et équipements aéroportuaires de soutien pour un État, comme des balayeuses de pistes, des systèmes de contrôle de communications vocales, des passerelles d'embarquement et deux véhicules élévateurs pour passagers handicapés ;
- location de stations de surveillance dépendante automatique (ADS) et de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) pour un État ;
- acquisition d'un système de cartographie aérienne numérique pour un État ;
- acquisition de systèmes CNS/ATM, tels que des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) de catégorie III et des radiophares omnidirectionnels VHF/dispositifs de mesure de distance (VOR/DME), ainsi que de pièces de rechange de systèmes radar, pour deux États ;
- acquisition d'aides de navigation à vue pour un État ;
- octroi d'un contrat pour l'acquisition, l'installation et la mise en service de systèmes de traitement de bagages pour un État ;

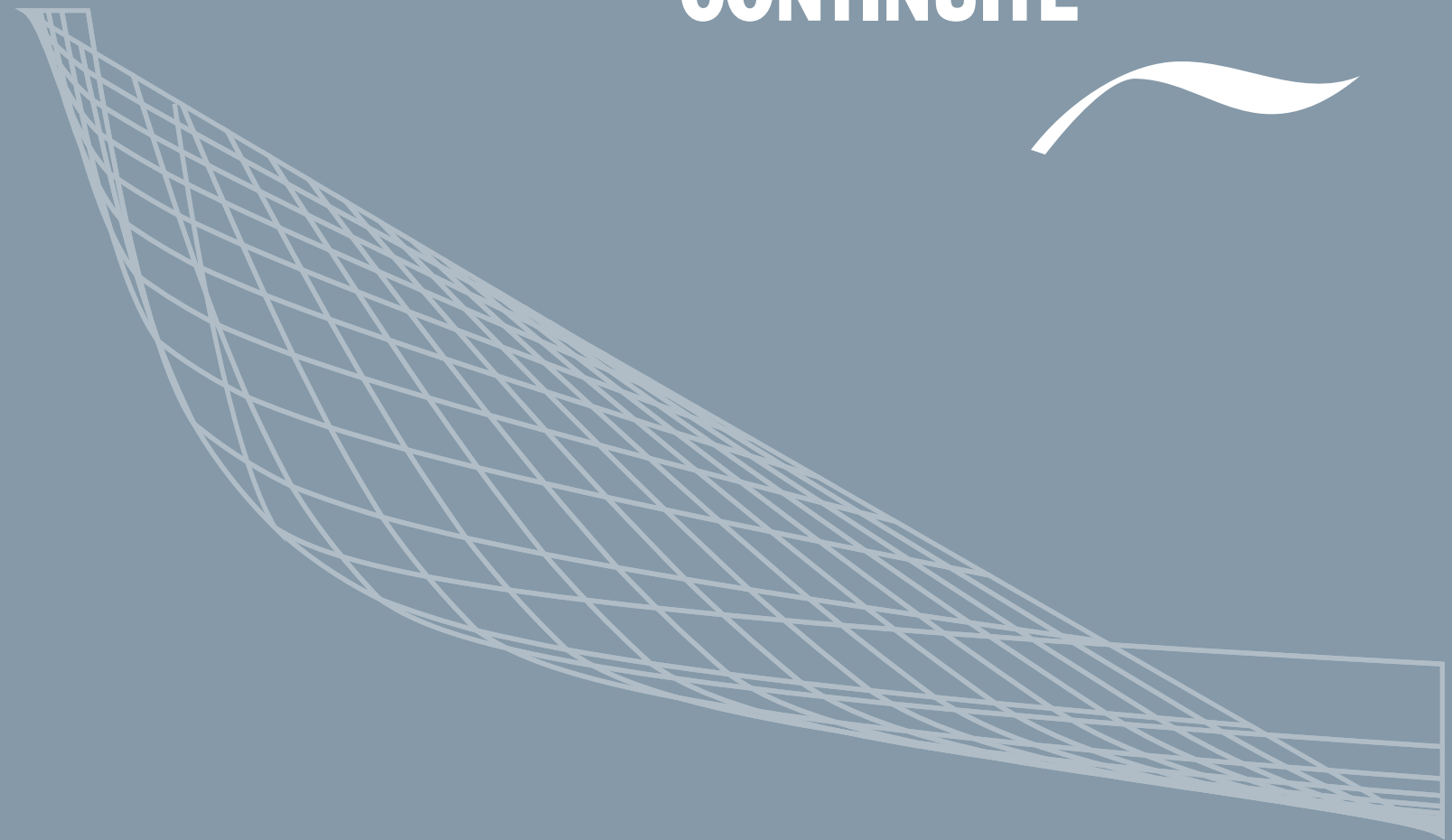
#### *Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)*

- exploitation et gestion de l'agence de surveillance régionale du Moyen-Orient (MID RMA), avec la participation de dix États ;
- examen du plan de masse d'un aéroport pour un État ;

- examen de la conception de l'aérogare d'un aéroport international ;
- examen des systèmes de communications et d'aides de navigation en place à quelques aéroports dans un État ;
- réalisation d'une étude aéronautique en vue de la détermination des surfaces de limitation d'obstacles à quelques aéroports internationaux dans un État ;
- acquisition d'un simulateur de contrôle de la circulation aérienne (ATC) pour un État ;
- tenue de trois séminaires sur les systèmes de communications/ navigation/surveillance et formation de compagnie aérienne pour la Communauté d'États indépendants (CEI).



**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

## **Prévention de la propagation des maladies transmissibles**

L'Assemblée a instamment prié les États membres et les organisations régionales de supervision de la sécurité, par sa Résolution A37-13 : *Prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens*, de collaborer à l'établissement de plans nationaux de préparation et de se joindre au projet de l'OACI baptisé « Arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA) ». Elle est aussi convenue que le CAPSCA devrait faire partie du programme ordinaire de l'Organisation.

À la fin de l'année, 42 États avaient joint le projet CAPSCA, et dans le cadre de ce projet, 25 aéroports internationaux avaient reçu de l'aide pour l'établissement de leur plan de préparation. Le projet CAPSCA comporte un partenariat entre l'OACI et l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), le Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires, l'Organisation internationale pour les migrations (OIM), le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du transport aérien international (IATA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA).

En 2010, le projet CAPSCA a reçu une quatrième subvention du Fonds central des Nations Unies pour l'intervention contre les gripes (CFIA), ce qui a permis d'élargir les activités du projet prévues pour 2011 au Moyen-Orient à partir des régions où il a déjà été établi (Asie/Pacifique, Afrique et Amériques). Le CFIA prendra fin d'ici 2012 ; une nouvelle source de fonds sera alors nécessaire à la poursuite des activités.

## **Désinsectisation non chimique des aéronefs**

La collaboration avec l'OMS s'est poursuivie en vue de la mise au point de méthodes moins dangereuses et plus efficaces de désinsectiser les aéronefs effectuant des vols internationaux. La Résolution A37-14 : *Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux*, encourage l'élaboration de normes basées sur la performance et la poursuite de l'examen de méthodes non chimiques de désinsectisation.

## **Projets et activités de coopération technique**

En 2010, il y a eu 75 projets nationaux et 18 projets régionaux actifs de coopération technique appuyant la continuité des activités aéronautiques dans les pays et régions concernés. Les principales réalisations pour la période considérée comprennent les suivantes :

*Région Afrique-océan Indien (AFI)*

- évaluation d'un centre TRAINAIR avant son intégration au Réseau TRAINAIR ;
- fourniture d'aide à deux États dans l'établissement d'un plan de préparation à une pandémie.

*Région Asie et Pacifique (APAC)*

- tenue d'un séminaire/atelier destiné aux États de la région, sur le sujet de la planification de la continuité des activités aéronautiques ;
- adoption de la méthodologie TRAINAIR Plus et établissement d'un groupe de conception de cours à l'académie d'aviation civile d'un État ;
- fourniture d'assistance administrative au programme de formation destiné aux pays en développement de six États, notamment pour l'octroi de bourses à des candidats des pays en développement pour des cours dispensés dans des établissements de formation en aviation civile des pays hôtes ;
- fourniture d'assistance à 13 États et régions administratives spéciales dans le domaine de la médecine aéronautique, par l'intermédiaire du Programme d'arrangements de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens — Asie et Pacifique (CAPSCA-AP).

*Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)*

- fourniture d'aide à six États dans le renforcement et la modernisation de leurs autorités de l'aviation civile, y compris la transition du contrôle militaire au contrôle civil ;
- adoption de la méthodologie TRAINAIR pour le centre de formation d'un État ;
- appui de la Commission latino-américaine de l'aviation civile au moyen de multiples activités (formation en gestion administrative, réunions, séminaires, traitement de bourses et arrangements de voyage, etc.).

*Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)*

- fourniture d'assistance à un État pour la transition du contrôle militaire au contrôle civil de son personnel national d'aviation civile.

# 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

Les activités menées au titre du programme des travaux du Comité juridique ont porté sur divers sujets en 2010. Les résultats sont présentés selon l'ordre de priorité des points inscrits au programme.

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

La Commission préparatoire pour la constitution du Fonds international a tenu trois réunions : la première à Prétoria du 25 au 27 janvier, la deuxième à Londres du 21 au 23 juin et la troisième à Singapour du 7 au 10 décembre. La Commission a travaillé sur une vaste gamme de questions afin de s'acquitter de son mandat, dont le Règlement du Fonds international, une recommandation relative à la période et au montant des contributions initiales au Fonds, des lignes directrices en matière de dédommagement, des lignes directrices en matière d'investissement et des lignes directrices sur l'assistance en cas d'événements survenant dans des États non parties.

La 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée a noté les progrès accomplis et prié instamment les États disposant des compétences requises de se joindre aux travaux de la Commission. Les États ont également été instamment invités à prendre des mesures en vue de l'entrée en vigueur des deux conventions adoptées en 2009.

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

La Conférence diplomatique sur la sûreté de l'aviation, tenue à Beijing du 30 août au 10 septembre 2010, a adopté la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (la Convention de Beijing) et le Protocole additionnel à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (le Protocole de Beijing). Des représentants de 76 États et des observateurs de quatre organisations internationales ont assisté à la Conférence.

La Convention de Beijing a modernisé la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* de 1971 et son Protocole complémentaire de 1988 en criminalisant l'utilisation d'aéronefs civils comme armes ainsi que l'emploi de matières dangereuses pour attaquer des aéronefs ou d'autres cibles. Le transport illicite d'armes biologiques, chimiques ou nucléaires et des matières connexes est désormais punissable. Les cyber-attaques contre les installations de navigation aérienne entraînent aussi une responsabilité pénale. À la fin de l'année, 20 États avaient signé la Convention.

Le Protocole de Beijing a actualisé la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), en l'élargissant de manière à prendre en compte les différentes formes de détournements d'aéronef. À la fin de l'année, 22 États avaient signé le Protocole.

La Convention et le Protocole portent expressément sur la responsabilité pénale des dirigeants et des organisateurs des infractions visées par ces traités. Une personne qui menace de commettre une des infractions en question peut en être tenue criminellement responsable, quand les circonstances indiquent la crédibilité de la menace. Dans certaines conditions, convenir d'une infraction ou y contribuer, que l'infraction soit perpétrée ou non, peut aussi être punissable. Les traités actualisent les dispositions visant à promouvoir la coopération entre les États dans la lutte contre les actes illicites concernant l'aviation civile tout en insistant sur les droits humains et le traitement équitable des suspects.

Compte tenu de la Résolution A37-23 de l'Assemblée : *Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010*, le Conseil et le Secrétariat ont commencé à promouvoir la ratification des instruments de Beijing.

Sur un autre point relevant du même sujet, le Groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés a été réactivé à la fin de 2010.

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

Au nom du Conseil de l'OACI, en sa qualité d'Autorité de surveillance du Registre international, le Secrétariat a continué de veiller à ce que le Registre fonctionne efficacement conformément à l'article 17 de la Convention du Cap de 2001. Le Conseil a publié son deuxième rapport aux Parties à la Convention et au Protocole du Cap sur l'exécution de ses fonctions d'Autorité de surveillance et, au cours de sa 189<sup>e</sup> session, il a approuvé des amendements des *Règlement et Règles de procédure du Registre international* (Doc 9864). La quatrième édition des *Règlement et Règles de procédure du Registre international* a été publiée en juillet. Comme suite à la décision prise par le Conseil, en octobre 2009, de reconduire Aviareto Ltd. dans ses fonctions de Conservateur pour un deuxième mandat de cinq ans commençant le 1<sup>er</sup> mars 2011, un nouveau contrat avec le Conservateur a été produit.

#### **Examen de la question de la ratification des instruments de droit aérien international**

Le Secrétariat a continué de prendre les mesures administratives nécessaires pour encourager la ratification des traités de droit aérien international, comme élaborer et diffuser des guides de ratification et promouvoir la ratification dans le cadre de divers séminaires et réunions. Le Président du Conseil et le Secrétaire général, au cours de leurs tournées dans des États, ont insisté sur les questions de ratification. Les traités de droit aérien ont fait l'objet d'une promotion lors de la



37<sup>e</sup> session de l'Assemblée, des réunions du Conseil et de la Conférence diplomatique de Beijing sur la sûreté de l'aviation.

Le recueil électronique de traités a été renforcé, et sa visibilité augmentée grâce à un lien placé sur le site web de l'OACI, sous la rubrique « Most Popular ».

Le recueil contient les listes en vigueur des parties aux traités de droit aérien, les listes indiquant la situation de chaque État par rapport aux traités, un tableau composite indiquant la situation des traités et celle des États en ce qui concerne les traités, une liste chronologique des activités du dépositaire et des guides administratifs destinés à aider les États à devenir parties aux traités. La Convention et le Protocole de Beijing adoptés le 10 septembre sont les ajouts les plus récents au recueil, qui est mis à jour à chaque action du dépositaire.

Avec les nouvelles résolutions de l'Assemblée et les derniers renseignements et recommandations sur les questions de ratification, le recueil électronique remplace les lettres utilisées pour transmettre la même information aux États deux fois par année.

#### **Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 bis**

Le Secrétariat a continué de suivre activement cette question. À ce sujet, un appui juridique a été apporté en vue de l'établissement du cadre nécessaire à la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention en ce qui concerne une base de données sur l'immatriculation et la propriété des aéronefs, ainsi que pour un registre international de permis d'exploitation aérienne.

#### **Examen d'orientations sur les conflits d'intérêt**

L'examen d'orientations sur les conflits d'intérêt a été ajouté au programme des travaux suite à une proposition faite à la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

Il a été suggéré d'examiner les conflits d'intérêt dans trois domaines distincts : 1) les intérêts financiers au sein des entités réglementées ; 2) les transferts de personnes de postes au sein du gouvernement à des postes au sein de l'industrie et vice-versa ; 3) la pratique qui consiste à désigner ou à détacher du personnel pour remplir des fonctions de supervision au nom de l'administration de l'aviation civile. Le Comité juridique approfondira cette question et recommandera, s'il y a lieu, la publication d'éléments indicatifs.

#### **Projets et activités de coopération technique**

En 2010, il y a eu 15 projets nationaux et sept projets régionaux actifs de coopération technique appuyant les activités concernant le droit aérien international. Les principales réalisations pour la période considérée comprennent les suivantes :

*Région Afrique-océan Indien (AFI)*

- élaboration d'une législation de base en matière d'aviation civile pour les États de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) ;
- élaboration d'un ensemble de règlements nationaux d'aviation civile pour un État.

*Région Asie et Pacifique (APAC)*

- révision des règlements et procédures de conformité aux SARP pour les Directions des aéroports, de la navigation aérienne, de la navigabilité, de l'exploitation et de la sûreté d'un État.

*Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)*

- évaluation du cadre de réglementation d'un État en matière d'aviation civile.

*Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)*

- examen et amendement de la loi d'un État en matière d'aviation.

# **STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN**





# STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN

## Ressources humaines

À la fin de décembre 2010, il y avait 577 postes inscrits au tableau de l'effectif de l'OACI, soit 271 postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur et 306 de la catégorie des services généraux.

La représentation globale des femmes au Secrétariat a atteint 29,67 % en 2010. Aux postes de haut niveau, la représentation des femmes a été maintenue à 60 % pour les postes de niveau D-2, et elle est demeurée à 15,79 % pour les postes de niveau D-1. Il a été demandé aux États membres d'apporter un appui en encourageant les femmes qualifiées à se porter candidates à des postes à l'OACI et en nommant des représentantes à la session de l'Assemblée, au Conseil et à d'autres réunions ou organes de l'OACI. Dans le cadre des efforts de sensibilisation de l'Organisation, des bourses de formation OACI de Women in Aviation International ont été octroyées à cinq femmes qualifiées ; elles ont terminé une formation au sein des Directions de la navigation aérienne et du transport aérien.

Le Secrétariat et le Comité des ressources humaines ont commencé un examen complet du *Code du personnel de l'OACI* en tenant compte des faits nouveaux survenus récemment aux Nations Unies. En septembre, le Conseil a approuvé la neuvième édition du *Code du personnel de l'OACI*. Les principales modifications apportées concernaient le recrutement, les arrangements contractuels, la déontologie, le déploiement du personnel et l'administration de la justice.

La mise au point et la mise en œuvre du module des ressources humaines destiné à appuyer la gestion des données sur les postes, le personnel et les conditions d'emploi se sont poursuivies. Les mécanismes d'analyse et d'examen du système en ligne d'évaluation des performances du personnel ont été réexaminés et des points à améliorer ont été notés en vue d'une action en 2011. De plus, des travaux de conception et de configuration d'un système de recrutement en ligne ont été commencés. Le module intégré RH-États de paie a été mis en œuvre en 2010. L'automatisation des processus des ressources humaines a continué, notamment la gestion des congés et diverses fonctions libre-service. Les examens des flux et des procédures de travail se poursuivent en vue de la rationalisation des méthodes et du renforcement de la qualité et de la ponctualité des services aux clients internes et externes.

L'OACI a dispensé une formation en administration, en gestion et dans le domaine technique et a mené des activités de perfectionnement tout au long de 2010 afin d'aider le personnel à actualiser ses aptitudes et ses connaissances et de renforcer l'exécution des programmes. L'amélioration des compétences en gestion a eu la priorité, et les gestionnaires ont reçu un encadrement à ce sujet.

Des ressources ont aussi été mises à la disposition des bureaux régionaux pour la tenue d'activités de formation locales.

### Langues

En 2010, la Sous-Direction des services linguistiques et des publications (LPB) a traité 12,13 millions de mots (15,8 % de plus que l'année précédente), 41 % en externalisation et 59 % au moyen des ressources internes.

Des services d'interprétation ont été fournis à 1 595 séances contre 1 714 en 2009.

En raison des contraintes budgétaires des deux derniers triennats, l'arriéré des publications en édition anglaise et des documents déjà publiés en anglais mais non encore produits dans les autres versions linguistiques a augmenté. À la fin de 2009, le Secrétaire général a approuvé l'emploi de fonds excédentaires issus de la production de recettes pour éliminer cet arriéré, et 95 % des publications ont été terminées avant la fin de 2010.

Afin de réduire la consommation de papier et de rationaliser les processus manuels, de nouvelles technologies ont été évaluées et seront introduites en 2011, notamment des outils de traduction assistée par ordinateur (CATS), pour améliorer la qualité, l'uniformité et la productivité, et un logiciel de recherche (ISYS), pour faciliter le processus de recherche aux fins de la traduction.

Un programme d'échange de personnel avec le siège des Nations Unies a été mis en œuvre, et des progrès ont été accomplis dans l'élargissement de la liste des traducteurs, réviseurs et interprètes.

Une restructuration de la Sous-Direction a été entreprise, et on a commencé à mettre en place de nouvelles normes de productivité. La restructuration comporte un examen approfondi des processus de travail internes dans le but d'améliorer les synergies au sein de la Sous-Direction, ainsi qu'un élargissement de la liste des collaborateurs externes et un recours accru aux nouvelles technologies. Elle permettra à l'OACI de maintenir des normes linguistiques et de qualité de haut niveau grâce à des améliorations de l'efficacité plutôt qu'à un financement supplémentaire.

### Publications

En 2010, la production de publications destinées à la vente a augmenté par rapport à 2009, et la publication électronique ainsi que la disponibilité en ligne de différents types de documents ont augmenté. Compte tenu de la politique relative au « quota gratuit » prévue par le *Règlement des publications de l'OACI* (Doc 7231), le nombre de publications envoyées aux États membres sans frais en 2010 a atteint 46 303.

### Gestion des dossiers et du site web

Selon une étude de rentabilité, un système de gestion des documents et dossiers électroniques (EDRMS) permettrait à l'OACI de rationaliser les flux de travail, d'automatiser certains processus administratifs et de faciliter la transition d'un environnement sur papier à un environnement électronique. Il a été conclu que, pour maximaliser l'utilisation d'un tel système, il faudrait inclure la gestion du site web, afin d'englober la totalité de la gestion de l'information ; il a également été conclu que la mise en œuvre recommandée d'un système de soutien en matière de gestion de l'information devrait être liée à une transition structurelle des processus centrés sur les documents (création de documents prêts à imprimer) à des processus centrés sur l'information (création d'un actif d'information utilisable dans divers formats, selon les besoins des utilisateurs). Comme suite à l'étude, un projet d'EDRMS sera lancé en 2011.

La mise à niveau du site web ICAO-NET s'est poursuivie, en vue d'en améliorer la configuration et les fonctionnalités. Une nouvelle version du site a été provisoirement mise à la disposition des délégués à la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée comme source de documentation de référence. Le nouveau site a été bien accueilli, et le passage définitif au nouvel ICAO-NET est prévu pour 2011.

La distribution de documentation sur papier aux délégués de l'Assemblée a de nouveau été réduite par rapport aux sessions précédentes, dans le cadre de la politique de transition progressive à un environnement sans papier.

### Technologie de l'information

Tout au long de 2010, on a continué de renforcer la sécurité et l'infrastructure de l'information et poursuivi l'amélioration des systèmes d'information et de télécommunication afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités globales de l'OACI. Les activités de soutien de programme spécifiques comprenaient notamment les suivantes :

- établissement d'une connectivité Internet directe entre le siège et les bureaux régionaux pour appuyer la mise en œuvre du Système intégré d'information sur les ressources (IRIS) dans tous les bureaux régionaux ;
- mise en œuvre de la Base de données sur les accords de services aériens du monde (WASA) et du Système d'indicatifs de routes et de codes internationaux (ICARD) à l'OACI ;
- diffusion des *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne* (Doc 7100) ;
- création de nouveaux services sur Internet qui renforceront la communication entre l'OACI et le public ;

- introduction de SharePoint 2010 et du système K2 BlackPearl (technologie de gestion des flux de travail) pour remplacer le processus manuel ou basé sur papier ;
- introduction du système de vote électronique à la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- établissement d'un cadre unifié de gestion de projet (PRINCE2) pour appuyer toutes les demandes de services.

Afin de répondre aux exigences en matière de continuité des activités, la Section ICT a investi dans des systèmes redondants pour l'environnement de production, renforcé un système de gestion du cycle de vie des données, modernisé un système de messagerie et lancé la première phase de la planification de la reprise et de la continuité des activités après sinistre pour les applications et données critiques de l'OACI.

Au mois de décembre 2010, la Section ICT avait achevé la modernisation et l'harmonisation de l'environnement informatique d'utilisateur final dans tous les bureaux régionaux dans le cadre de l'infrastructure TIC unifiée de l'OACI nécessaire à l'intégration des ressources informatiques du siège et des bureaux régionaux.

En lien avec le projet EDRMS, plusieurs activités ont été menées qui visaient à normaliser la technologie et enrichir la présentation des sites web de l'OACI ainsi qu'à mettre en place une technologie moderne de publication du contenu web. De nouveaux sites web ont donné une image cohérente de l'OACI, et les auteurs ont été en mesure de publier de l'information directement sur les sites, ce qui a beaucoup augmenté la capacité de l'Organisation de diffuser des renseignements à un public varié.

### **Activités génératrices de produits (RGA)**

Les RGA et les produits des Services de reproduction, des ventes et de distribution externe (RSED) ont généré des recettes brutes de quelque 9 millions CAD. Ce montant représente environ 60 % des recettes brutes totales provenant des RGA en 2010. Les recettes nettes issues des activités et services des RSED ont totalisé 4,3 millions CAD. Ce montant correspond à environ 75 % des recettes RGA nettes totales et représente une importante portion destinée à la contribution extrabudgétaire du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) (4,39 millions CAD en 2010) dans le budget de l'OACI. Pour le triennat 2008-2010, les recettes des activités RSED ont été de 27 030 792 CAD, les coûts, de 12 555 043 CAD, et l'excédent net total, de 14 475 749 CAD.



## Coordination régionale

### *Lancement d'Agresso*

La mise en œuvre du système de planification des ressources d'entreprise Agresso a été menée à bien dans les bureaux régionaux ; à la fin de l'année, toutes les opérations comptables des bureaux étaient traitées en temps réel. Le nouveau processus transparent de production de rapports permet aussi à certains utilisateurs au siège de suivre l'état des affectations dans les bureaux régionaux.

### *Manuel des bureaux régionaux*

Le manuel des bureaux régionaux (ROM) a été révisé et, comme il s'agit d'un document évolutif, il sera tenu à jour. La version la plus récente du ROM est disponible sur la page d'accueil de l'Intranet de l'OACI (<http://secretariat.icao.int/osg/rcc>).

### *Organisations régionales et organismes régionaux*

En septembre, des protocoles de coopération ont été signés avec l'Union africaine (UA), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). Un protocole de coopération (et Annexe de sécurité) avec l'Union européenne (UE) a également été paraphé.

Ces protocoles aident à mettre en œuvre la politique et le cadre de l'OACI en matière de coopération régionale tout en créant une synergie entre l'OACI et chaque organisme régional d'aviation civile. Ils contribuent à faire en sorte que tous les organismes suivent un programme d'activités structuré et partagé, évitent les chevauchements et tiennent des réunions périodiques.

## Communication

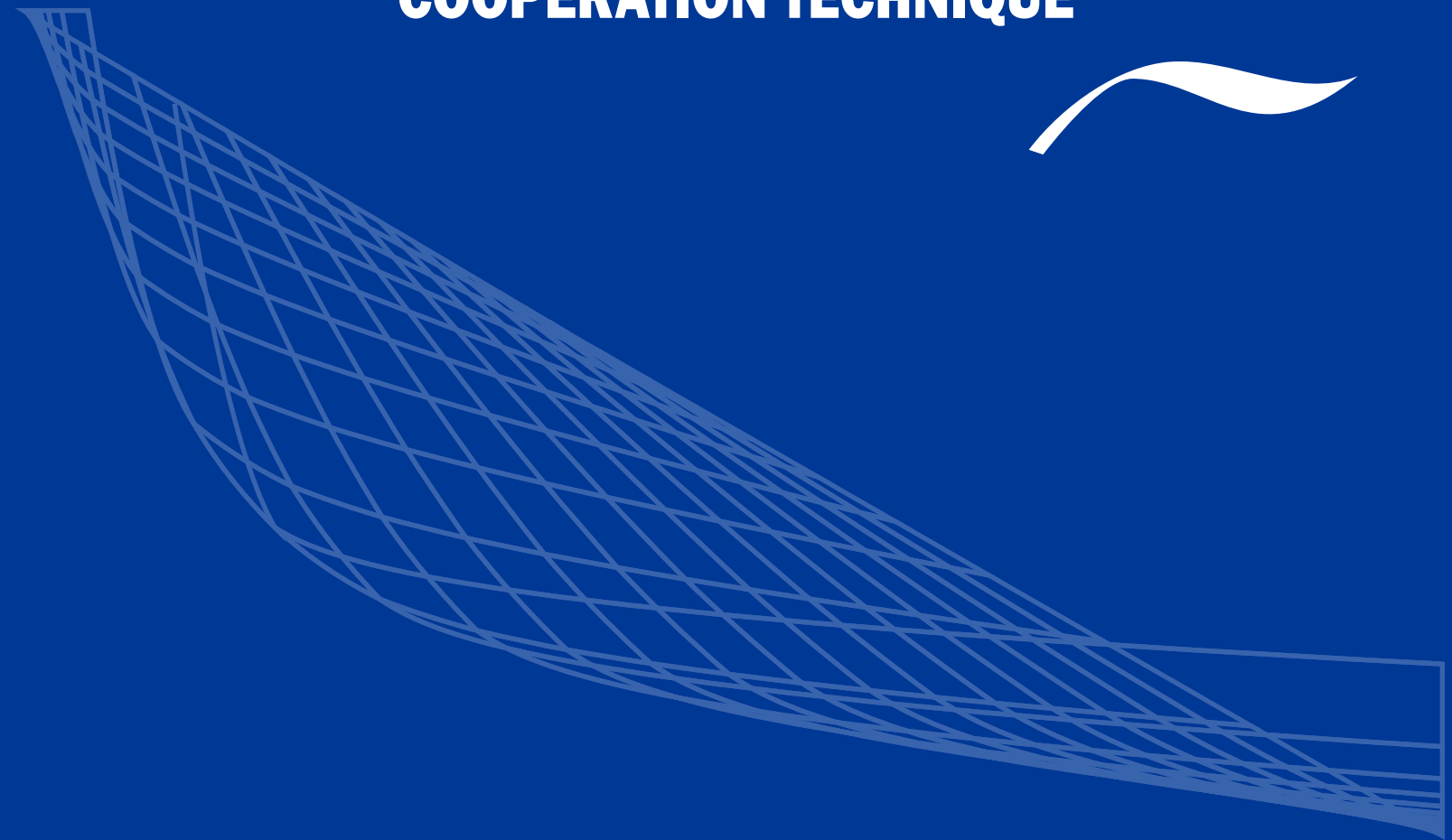
Un nouveau plan de communication stratégique a été mis à exécution afin de mieux faire connaître les programmes et activités de l'OACI auprès du public en général et des éléments sociaux et politiques influents à l'échelle mondiale ; le plan mise à la fois sur les médias traditionnels et les médias non traditionnels ainsi que sur les technologies de communication de masse nouvelles et émergentes.

En 2010, les initiatives en matière de communication comprenaient les suivantes :

- 1) création d'une page médias (« salle de presse ») ;
- 2) importante campagne de promotion de l'image de marque de l'OACI, sur le thème « *L'aviation unie en matière de sécurité, de sûreté et d'environnement* » ;
- 3) lancement d'un bulletin électronique destiné au personnel (intitulé *Atmospheres*).

Les grandes réalisations de 2010 comprennent une campagne médiatique très réussie en vue de la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée et un important élargissement de la collaboration des États membres et des bureaux régionaux à plusieurs activités médiatiques et de sensibilisation.

# **PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE**





## PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

Le Programme de coopération technique complète les activités du Programme ordinaire en appuyant les États dans l'application des règlements, politiques et procédures de l'Organisation. En 2010, l'OACI a mis en œuvre un programme de coopération technique évalué à 136,8 millions USD. Au titre de différents arrangements de fonds d'affectation spéciale, 197 projets ont été exécutés dans 95 pays, dont 8 ont été achevés du point de vue opérationnel au cours de l'année. Des résumés des projets exécutés en 2010 figurent dans l'Appendice 2 du présent rapport, disponible en ligne à l'adresse <http://www.icao.int/Rapportannuel>.

Les pays en développement ont financé quelque 98,5 % du programme total en 2010, en finançant leurs propres projets de coopération technique. Les contributions extra-budgétaires apportées à certains projets par des bailleurs de fonds, tels que banques de développement, organismes régionaux, institutions de financement et industrie aéronautique, y compris les contributions volontaires en nature, ont représenté 0,5 %. Le financement de base provenant du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) a représenté 1,0 %.

Au cours de la période 2008-2010, le volume du Programme annuel a diminué de 12,8 %, principalement en raison de la conclusion de nombreux projets dans la Région Amériques.

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

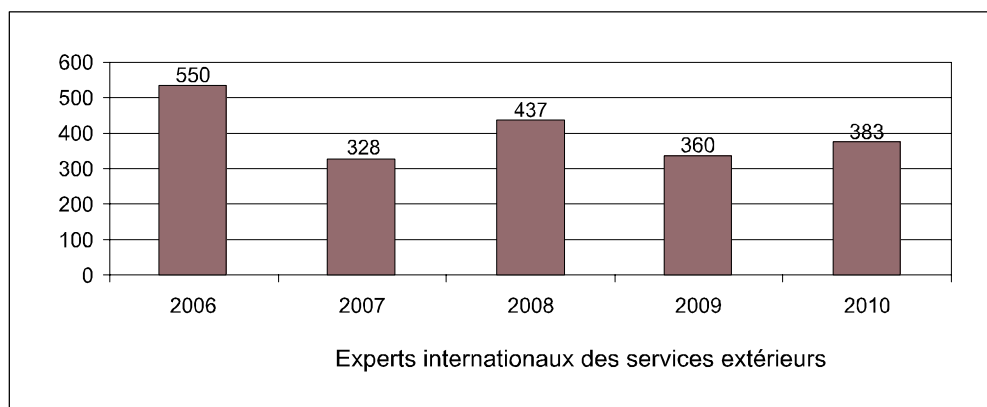
### La mise en œuvre du Programme de coopération technique par région (en millions USD)

Région	2008	2009	2010
Afrique	16,07	13,17	9,50
Amériques	102,06	77,95	97,31
Asie et Pacifique	7,09	20,60	11,97
Europe et Moyen-Orient	31,74	17,54	18,10
<b>Total</b>	<b>156,97</b>	<b>129,27</b>	<b>136,88</b>

### Recrutement d'experts

En 2010, l'OACI a recruté 383 experts des services extérieurs et consultants internationaux. En plus des 835 ressortissants nationaux membres du personnel des projets, il y a eu 1 358 fonctionnaires en activité, en comptant les 140 experts des services extérieurs et consultants internationaux déjà sur le terrain. Les experts ont agi comme conseillers auprès des administrations nationales de l'aviation civile, instructeurs dans des centres de formation ou sur le terrain et cadres de direction assurant des services opérationnels et administratifs aux gouvernements, notamment des inspections de sécurité, dans les cas où les États manquaient de compétences à cet égard.

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



### Formation en aviation civile

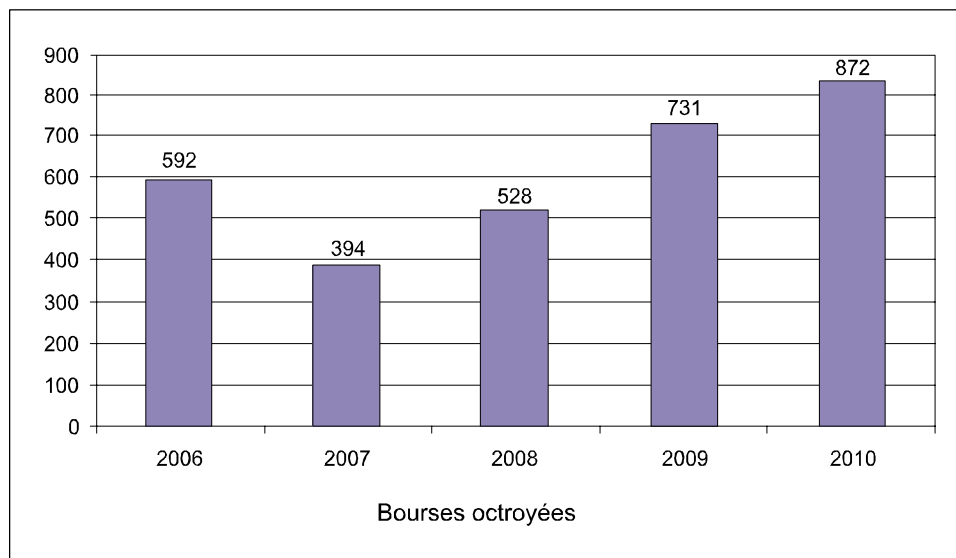
En 2010, 872 bourses, correspondant à une durée totale de 464,2 mois unitaires, ont été octroyées comme suit :

- 63 bourses pour des formations en gestion de la sécurité de l'aviation civile, contrôle radar d'approche, supervision des activités de transport aérien et électronique d'aviation à l'Institut de gestion de l'aviation civile et à l'Université de l'aviation civile de la Chine, dans le cadre de protocoles d'entente signés par l'OACI avec la Chine, l'Inde, la République de Corée, Singapour et la Thaïlande concernant la fourniture de formations financées par ces pays et administrées par l'OACI ;

- six bourses pour des formations à l'Académie de l'aviation de l'Inde dans les domaines de la gestion commerciale et de la sûreté des aéroports ;
- 159 bourses pour des formations au Centre coréen de formation d'aviation civile dans les domaines des opérations aéroportuaires, de la sûreté de l'aviation, de l'entretien des VOR Doppler, des opérations d'aérogare, de l'Annexe 14 (Aérodromes), des concepts radar, du système mondial de navigation par satellite (GNSS) et du contrôle radar d'approche ;
- 83 bourses pour des formations à l'Académie de l'aviation de Singapour sur les enquêtes et la prévention des accidents d'aviation, l'administration et la législation de l'aviation civile, la gestion et les enquêtes de sécurité des services de la circulation aérienne (ATS), la gestion de crise en sûreté de l'aviation, les systèmes de communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), la gestion des urgences, le programme national de sécurité et les inspections de supervision de la sécurité (maintenance et opérations aériennes) ; et
- 180 bourses pour des cours dispensés au Centre de formation de l'aviation civile de la Thaïlande en anglais aéronautique, gestion de la sûreté de l'aviation, gestion des marchandises dangereuses et météorologie, ainsi que sur les facteurs humains et les systèmes de gestion de la sécurité.

De plus, les experts de l'OACI recrutés dans le cadre des projets de coopération technique ont dispensé une formation dans le pays dans divers domaines à 3 291 fonctionnaires d'administrations de l'aviation civile. Pour compenser le financement peu élevé provenant du PNUD, qui a traditionnellement soutenu la formation de boursiers, les États bénéficiaires ont aussi continué d'inclure dans la composante acquisitions de leurs projets OACI de coopération technique une part substantielle de formation pour leurs ressortissants nationaux. En 2010, 378 agents nationaux ont bénéficié de formations sur les technologies nouvelles et l'utilisation des matériels achetés dans le cadre des projets OACI. Les fonds pour la formation dans le cadre des contrats d'acquisition ont totalisé 1,3 million USD.

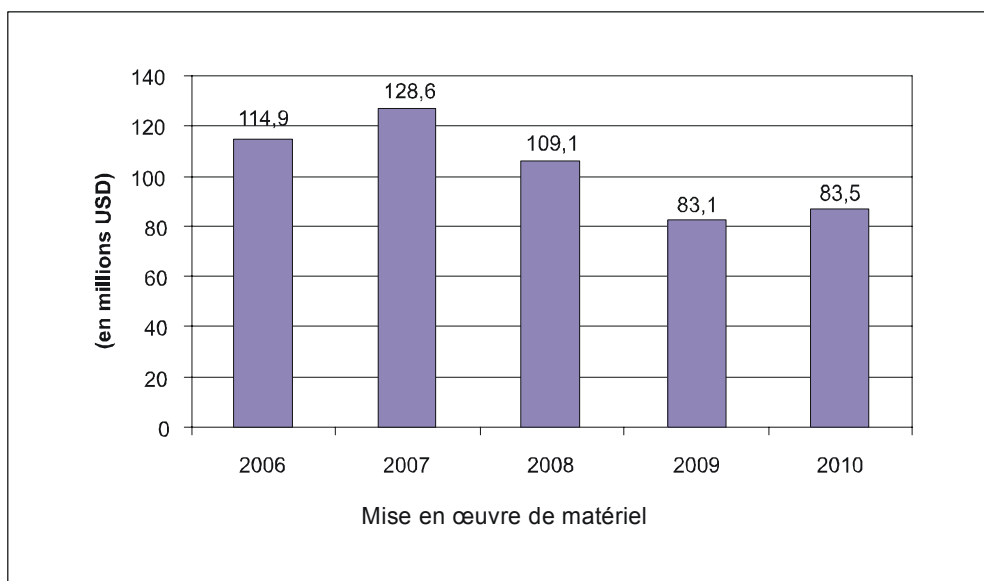
La formation de personnel de gestion, technique et d'exploitation a été particulièrement importante en ce qui a trait à l'amélioration de la capacité de supervision des États. D'après des renseignements provenant d'États membres, le personnel formé par le Programme de coopération technique est progressivement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



#### Matériel et contrats de sous-traitance

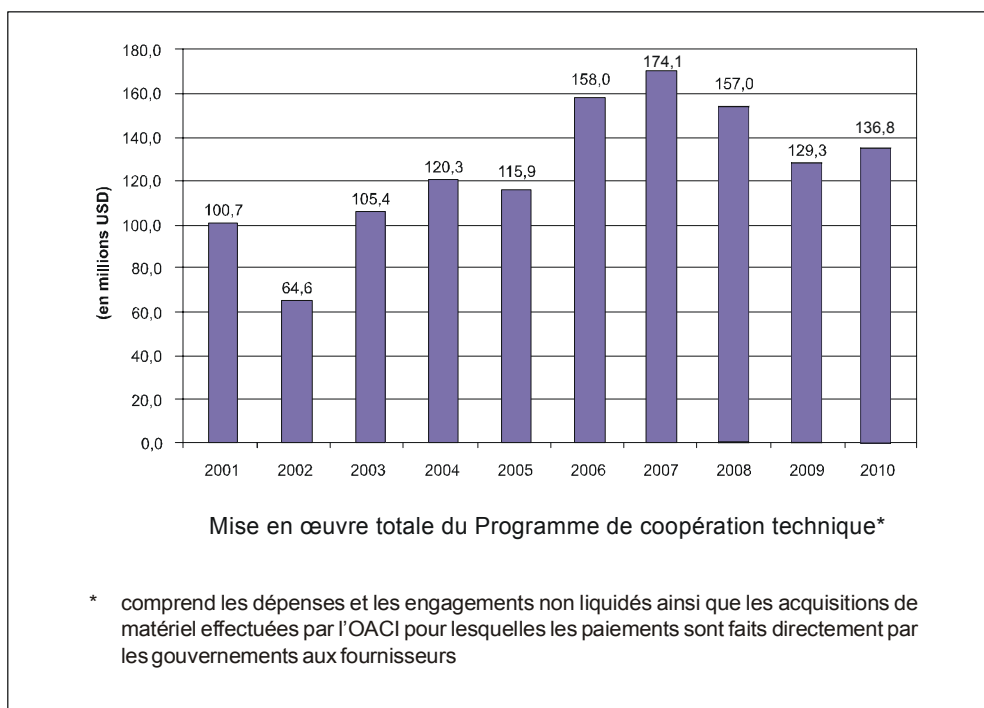
En 2010, 399 bons de commande et contrats de sous-traitance ont été établis pour le Programme de coopération technique. Le montant total des acquisitions des services extérieurs s'est élevé à 83,5 millions USD. L'assistance fournie aux États pour moderniser leur infrastructure d'aviation civile a porté notamment sur l'élaboration de spécifications techniques, les appels d'offres et l'administration de contrats clés en main complexes et en plusieurs étapes, ainsi que sur la mise en service d'équipements ; elle a contribué de manière directe et positive à la sécurité et la sûreté des aéroports et des infrastructures de communication et de navigation aérienne, ce qui a permis d'améliorer l'efficacité et l'économie des opérations aériennes dans les pays et les régions concernés. En particulier, l'expertise de l'OACI a garanti que les spécifications techniques respectent les SARP de l'Organisation et plans régionaux de navigation aérienne applicables.





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

Objectif stratégique	Amériques		Afrique		Asie et Pacifique		Europe et Moyen-Orient		Programme total	
	USD	%	USD	%	USD	%	USD	%	USD	%
A (Sécurité)	7,69	7,9	5,40	56,8	5,40	45,1	5,63	31,1	24,12	17,6
B (Sûreté)	2,82	2,9	0,23	2,4	1,46	12,2	1,23	6,8	5,74	4,2
C (Protection de l'environnement)	2,04	2,1	0,14	1,5	0,12	1,0	0,0	0,0	2,30	1,7
D (Efficacité)	43,00	44,2	2,34	24,6	1,84	15,4	4,40	24,3	51,58	37,7
E (Continuité)	40,15	41,3	0,79	8,3	2,71	22,7	6,17	34,1	49,83	36,4
F (Principes de droit)	1,61	1,7	0,60	6,3	0,44	3,7	0,67	3,7	3,32	2,4
<b>TOTAL</b>	<b>97,31</b>	<b>100,0</b>	<b>9,50</b>	<b>100,0</b>	<b>11,97</b>	<b>100,0</b>	<b>18,10</b>	<b>100,0</b>	<b>136,88</b>	<b>100,0</b>



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

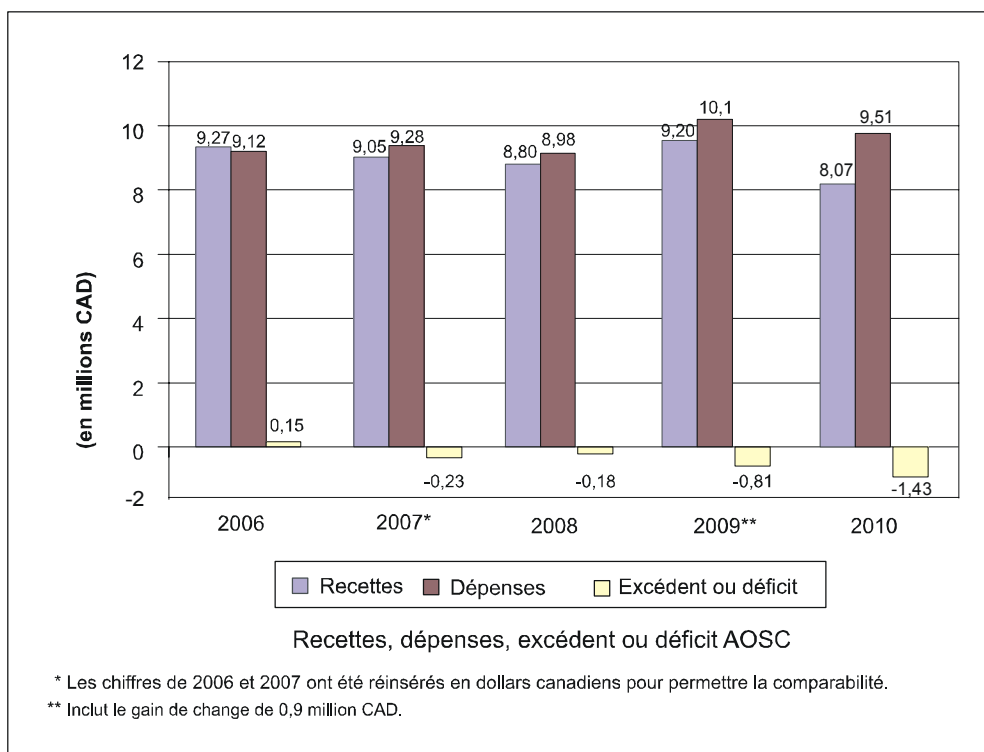
Le Programme de coopération technique est financé par des ressources extra-budgétaires provenant de donateurs ou des gouvernements qui financent leurs propres projets. Des frais d'administration sont perçus pour l'exécution des projets sur la base du recouvrement des coûts, et les recettes issues de ces frais sont administrées par le Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) de la coopération technique. Le Fonds AOSC finance intégralement les dépenses d'administration, de fonctionnement et de soutien du Programme de coopération technique, y compris les coûts de personnel de la Direction de la coopération technique et les frais généraux de fonctionnement et de matériel. Les dépenses du Programme ordinaire engagées pour des services fournis au Programme de coopération technique sont aussi recouvrées du Fonds AOSC.

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

Les excédents ou déficits AOSC annuels sont le résultat de l'excédent ou du déficit des recettes par rapport aux dépenses pour un exercice donné.

L'excédent AOSC cumulé au 31 décembre 2010 est estimé à 1,8 million CAD. Ces fonds sont utilisés pour combler 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 2010.

Les résultats estimatifs montrent un déficit de 1,4 million CAD en 2010, dans lequel n'est pas compté le gain sur réévaluation des devises étrangères de 0,5 million CAD. Les frais généraux moyens imputés aux projets au cours des cinq dernières années sont passés de 5,6 % en 2006 à 5,3 % en 2010.



Des renseignements détaillés sur les projets exécutés en 2010 figurent sur le site <http://www.icao.int/Rapportannuel>.





# FINANCES



# FINANCES

## Résumé financier — 2010

Les crédits budgétaires pour 2008, 2009 et 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 2010 ont été ajustés au montant de 87 645 000 CAD, par suite :

- 1) du report à 2010 de crédits 2009, pour un total de 13 934 000 CAD, conformément aux § 5.6 et 5.7 du Règlement financier, C-DEC 190/3 ;
- 2) du virement de crédits à d'autres fonds, totalisant 1 345 000 CAD ;
- 3) du virement entre Objectifs stratégiques et Stratégies d'exécution de soutien, conformément au § 5.9 du Règlement financier ;
- 4) des ajustements ci-après, pour un montant total de 11 451 000 CAD, afin de réduire les crédits de 2010 et augmenter les crédits de 2011 :
  - a) engagements non réglés s'élevant à 8 611 000 CAD, conformément au § 5.7 du Règlement financier ;
  - b) report à 2011 de crédits de 2009, s'élevant à 2 840 000 CAD, conformément au § 5.6 du Règlement financier.

**Tableau 2. Crédits révisés pour 2010**  
(en milliers CAD)

Objectif stratégique/ Stratégie d'exécution de soutien	Crédits					Dépenses			
	Résolution de l'Assemblée A36-29	Report de l'exercice antérieur	Diminution des crédits	Virements entre OS et SES	Ajustements	Crédits révisés	Dépenses réelles	Différence de change portée au budget	Taux de change du budget
<b>Objectifs stratégiques (OS)</b>									
A – Sécurité	16 185	3 920		1 619	(1 610)	20 114	19 646	468	20 114
B – Sûreté	8 778	206		(1 491)	(260)	7 233	7 070	163	7 233
C – Protection de l'environnement	1 755	472	(205)	163	(316)	1 869	1 844	25	1 869
D – Efficacité	21 304	2 540		64	(3 389)	20 519	19 695	824	20 519
E – Continuité	2 046	111		(280)	(261)	1 616	1 502	114	1 616
F – Principes de droit	790	16		10	(3)	813	803	10	813
<b>Total partiel – Objectifs stratégiques</b>	<b>50 858</b>	<b>7 265</b>	<b>(205)</b>	<b>85</b>	<b>(5 839)</b>	<b>52 164</b>	<b>50 560</b>	<b>1 604</b>	<b>52 164</b>
<b>Stratégies d'exécution de soutien (SES)</b>									
Gestion et administration	19 638	4 006		1 714	(4 527)	20 831	20 511	320	20 831
Soutien du programme	14 871	2 663		(1 799)	(1 085)	14 650	14 430	220	14 650
<b>Total partiel – Stratégies d'exécution de soutien</b>	<b>34 509</b>	<b>6 669</b>		<b>(85)</b>	<b>(5 612)</b>	<b>35 481</b>	<b>34 941</b>	<b>540</b>	<b>35 481</b>
<b>Total</b>	<b>85 367</b>	<b>13 934</b>	<b>(205)</b>		<b>(11 451)</b>	<b>87 645</b>	<b>85 501</b>	<b>2 144</b>	<b>87 645</b>
Restructuration	140		(140)						
<b>Total</b>	<b>85 507</b>	<b>13 934</b>	<b>(345)</b>	<b>0</b>	<b>(11 451)</b>	<b>87 645</b>	<b>85 501</b>	<b>2 144</b>	<b>87 645</b>

Les dépenses réelles de 2010 se sont élevées à 85 501 000 CAD. En 2010, pour la première fois, les contributions ont été facturées aux États membres en partie en dollars des États-Unis et en partie en dollars canadiens. Le taux de change USD-CAD au 1<sup>er</sup> janvier 2010 (date à laquelle les factures ont été établies en dollars des États-Unis) était inférieur au taux utilisé pour l'élaboration du budget 2010, ce qui a entraîné une réduction de 2 144 000 CAD des contributions totales. Pour recalculer les dépenses réelles (85 501 000 CAD) au taux de change du budget, la différence de 2 144 000 CAD leur a été ajoutée, et les dépenses s'élèvent donc à 87 645 000 CAD.



**Tableau 3. Soldes de trésorerie de 2010**

Au	2010			2009		
	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD
1 <sup>er</sup> janvier	15 140 000	6 223 000	21 363 000	19 483 000	7 265 000	26 749 000
31 mars	20 760 000	6 223 000	26 983 000	20 308 000	7 307 000	27 615 000
30 juin	19 913 000	6 199 000	26 111 000	21 476 000	6 911 000	28 387 000
30 septembre	18 670 000	6 202 000	24 873 000	10 206 000	6 475 000	16 680 000
31 décembre	15 617 000	5 998 000	21 616 000	15 140 000	6 223 000	21 363 000

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 2009.

Les Tableaux 4 et 5 ci-dessous sont extraits des états financiers vérifiés de l'OACI pour l'exercice 2010. Les états financiers de 2010 sont les premiers à avoir été établis en conformité avec les IPSAS. Une explication complète et une analyse circonstanciée figurent dans la présentation des états financiers par le Secrétaire général et les notes aux états financiers contenues dans les états financiers vérifiés de l'OACI pour l'exercice 2010.

Le Tableau 4, extrait de l'État II des états financiers, montre les produits et les charges pour l'exercice 2010 en conformité avec les IPSAS. Il comprend tous les fonds contrôlés par l'OACI.

Tableau 4. Résumé des produits et charges 2010 (tous fonds)

	2010 CAD
<b>PRODUITS:</b>	
Contributions aux accords de projets	122 847 000
Contributions fixées	77 483 000
Autres activités génératrices de produits	13 173 000
Autres contributions volontaires	5 976 000
Autres produits	3 798 000
Total des produits	223 277 000
<b>CHARGES</b>	
Traitements et avantages du personnel	137 359 000
Charges opérationnelles générales	17 098 000
Fournitures, consommables et autres	67 796 000
Déplacements et réunions	10 068 000
Coûts divers	2 375 000
Total des charges	234 696 000
<b>Excédent/(déficit) de fonctionnement</b>	<b>(11 419 000)</b>
Gain/(perte) de réévaluation de devises	(393 000)
<b>Excédent/(déficit) comptabilisé</b>	<b>(11 812 000)</b>

Tableau 5. Situation financière au 31 décembre 2010 (tous fonds)

	2010 CAD	Solde d'ouverture au 1 <sup>er</sup> janvier 2010 (Retraité) <sup>1</sup> CAD
<b>ACTIFS</b>		
<b>ACTIFS COURANTS</b>		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	210 915 000	215 870 000
Contributions à recevoir des États membres	6 693 000	5 151 000
Créances et avances	12 579 000	29 778 000
Stocks	987 000	990 000
Autres	2 960 000	3 132 000
<b>TOTAL PARTIEL</b>	<b>234 134 000</b>	<b>254 921 000</b>
<b>ACTIFS NON COURANTS</b>		
Contributions à recevoir des États membres	3 863 000	5 117 000
Créances et avances	521 000	543 000
Immobilisations corporelles	699 000	
Immobilisations incorporelles	92 000	
Actifs dérivés		650 000
<b>TOTAL PARTIEL</b>	<b>5 175 000</b>	<b>6 310 000</b>
<b>TOTAL DES ACTIFS</b>	<b>239 309 000</b>	<b>261 231 000</b>
<b>PASSIFS</b>		
<b>PASSIFS COURANTS</b>		
Encaissements par anticipation	163 356 000	161 282 000
Dettes fournisseurs et charges à payer	22 289 000	33 713 000
Avantages du personnel	4 612 000	4 691 000
Crédits aux gouvernements contractants/ fournisseurs de services	1 528 000	2 516 000
Produits différés	343 000	585 000
<b>TOTAL PARTIEL</b>	<b>192 128 000</b>	<b>202 787 000</b>
<b>PASSIFS NON COURANTS</b>		
Avantages du personnel	76 900 000	66 668 000
<b>TOTAL DES PASSIFS</b>	<b>269 028 000</b>	<b>269 455 000</b>
<b>ACTIF NET</b>		
Déficit cumulé	(35 416 000)	(24 859 000)
Réserves	5 697 000	16 635 000
<b>ACTIF NET/SITUATION NETTE (déficit cumulé)</b>	<b>(29 719 000)</b>	<b>(8 224 000)</b>
<b>TOTAL DES PASSIFS ET DE L'ACTIF NET</b>	<b>239 309 000</b>	<b>261 231 000</b>

1. Les chiffres au 31 décembre 2009 ont été retraités au 1<sup>er</sup> janvier 2010 afin de présenter des informations comparatives en conformité avec les IPSAS.

Le Tableau 5, extrait de l'État I des états financiers, présente la situation financière de l'Organisation au 31 décembre 2010. Il indique l'actif, le passif et les excédents/(déficits) pour tous les fonds combinés.

Les principaux points à noter dans les états financiers de 2010 sont les suivants :

- avec l'application des IPSAS en 2010, les passifs à long terme liés aux prestations d'assurance-maladie après la cessation de service, aux congés annuels et aux primes de rapatriement sont maintenant présentés dans l'État de la situation financière ;
- la situation générale de la trésorerie et des finances est demeurée adéquate pour faire face aux dépenses à court terme, les avantages du personnel étant réglés sur une base de comptabilisation au décaissement.
- il reste des arriérés de contributions fixées, d'une valeur de 12,6 millions CAD, qui sont maintenus comme recevables à leur valeur entière et présentés dans les états financiers à une valeur actualisée de 10,5 millions CAD, et sous forme de montants nets après provisions pour créances douteuses comme le prescrivent les IPSAS, et qui 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 2009 ;
- il s'agit du troisième exercice utilisant le dollar canadien (CAD) comme monnaie de présentation, et en raison des importantes fluctuations du taux de change d'année en année avec le dollar des États-Unis (USD), il subsiste des gains et des pertes notables résultant des transactions de devises.

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

Ces normes comptables internationales sont en cours de mise en œuvre dans les organisations des Nations Unies ; les travaux s'échelonneront de 2008 à 2014. Les avantages de l'adoption des IPSAS sont notamment les suivants :

- plus grande cohérence, comparabilité et fiabilité des états financiers ;
- transparence accrue en ce qui concerne l'actif et le passif ;
- renseignements plus complets sur les coûts ;
- possibilité de renforcement de la supervision et des contrôles internes ;
- meilleure qualité de l'information financière.

L'OACI obtient effectivement ces avantages, et d'autres, du fait de l'adoption des IPSAS en 2010. Par comparaison avec les précédentes normes comptables des

Nations Unies, les IPSAS sont reconnues par la communauté internationale, elles comportent davantage de prescriptions et elles sont établies par un organisme indépendant. Ainsi, les états financiers vérifiés produits selon les IPSAS sont plus faciles à comparer avec les états financiers d'autres organisations du secteur public et permettent de renforcer la confiance des parties prenantes et leur considération. De plus, l'actif et le passif sont mieux présentés, et leurs incidences, mieux prises en compte dans les états financiers. Par exemple, les acquisitions de matériel et d'immobilisations incorporelles faites au cours de l'exercice, totalisant 0,5 million CAD, sont maintenant indiquées dans l'état de la situation financière au lieu d'être incluses dans les dépenses et de figurer dans une note. De plus, les stocks de publications, au montant de 0,7 million CAD, et les importants éléments de passif pour les avantages du personnel liés aux prestations d'assurance-maladie après la cessation de service, aux congés annuels et aux primes de rapatriement, qui s'élevaient à 76,5 millions CAD au 31 décembre 2010, sont maintenant présentés directement dans le corps des états financiers, ce qui contribue à accroître la transparence de l'information financière.

Comptabiliser les charges lorsque les actifs sont consommés et que les avantages sont acquis donne lieu à une information plus complète sur les coûts. Par exemple, les charges seront comptabilisées seulement quand les actifs seront vendus ou utilisés dans le cas des stocks de publications, et pour ce qui est du matériel et des immobilisations incorporelles, sur la base de la dépréciation et de l'amortissement sur leur vie utile. De plus, les augmentations ou diminutions des passifs pour les avantages du personnel sont maintenant directement prises en compte dans l'état de la situation financière et des résultats financiers de l'OACI, ce qui donne des renseignements plus complets sur la performance financière. La nécessité d'obtenir des renseignements financiers plus complets, notamment sur l'actif et le passif, crée une bonne occasion d'améliorer ou de réviser les pratiques de gestion et les contrôles internes. L'incidence globale de l'adoption des IPSAS est une amélioration de la qualité de l'information financière, qui est un outil majeur pour bien gérer le fonctionnement de l'OACI en tenant dûment compte de l'économie, de l'efficience et de l'efficacité.

L'adoption des IPSAS fait partie des efforts continus des Nations Unies pour aligner son système sur les meilleures pratiques reconnues à l'échelle internationale, par l'application de normes de comptabilité indépendantes crédibles, sur la base d'une comptabilité d'exercice intégrale.

En ayant pleinement mis en œuvre les prescriptions des IPSAS en 2010, l'OACI est l'une des premières institutions des Nations Unies à avoir relevé avec succès ce défi considérable.

### **Plan d'activités glissant/réseau de partage des connaissances de l'OACI (IKSN)**

Dans le cadre de son effort permanent pour se préparer aux imprévus créés par l'évolution constante du monde de l'aviation, l'OACI a, en 2010, proposé l'adoption d'un « plan d'activités glissant » pour le prochain triennat. Le plan d'activités

glissant apporte à la direction de l'Organisation une plus grande souplesse pour s'adapter aux changements survenant en aviation tout en maintenant un horizon de trois ans pour l'OACI. Dans le cadre du plan glissant, en 2012, la première année du triennat 2011-2013 sera omise (et 2014, ajoutée). Le plan sera composé d'activités et de projets financés par le budget ordinaire ou par des contributions volontaires, ainsi que d'activités qui demeurent non financées.

En 2010, la Direction de la navigation aérienne a exécuté avec succès un projet pilote en vue de l'introduction de la version 2 du Réseau de partage des connaissances de l'OACI (IKSN v.2). Le réseau est un outil de gestion de l'information adaptable basé sur SharePoint et conçu pour fournir au Secrétariat des moyens de gestion de projet, d'information, de renseignement économique et de collaboration.

### **Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF)**

Le Fonds ARGF continue de créer des possibilités de générer des recettes et de gérer les dépenses qui le concernent ; il fonctionne donc encore bien.

En plus de la contribution de 4 386 000 CAD faite au titre des crédits de 2010, le Fonds ARGF a apporté une contribution extra-budgétaire de 530 000 CAD, conformément au § 7.3, alinéa c), du Règlement financier.

Pour le triennat 2008-2009-2010, les recettes ARGF se sont élevées à 45 000 000 CAD, les coûts, à 42 337 000 CAD, et l'excédent net total, à 2 663 000 CAD.

### **Évaluations et vérifications**

En 2010, le Bureau de l'évaluation et de la vérification (EAO) a effectué des vérifications internes des pratiques d'acquisition des services extérieurs, des services d'interprétation, du système de planification des ressources d'entreprise utilisé pour traiter les transactions financières (Agresso) et d'un projet de coopération technique en Somalie. L'évaluation du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a été menée à bien, un expert détaché par l'administration de l'aviation civile de l'Italie (ENAC) ayant prêté son concours pour la mise au point de cette évaluation.

Une base de données a été créée pour faciliter le suivi des recommandations issues des vérifications et évaluations internes effectuées par l'EAO, le Commissaire aux comptes et le Corps commun d'inspection (CCI) des Nations Unies.

Au cours de l'année, des rapports du CCI sur l'hébergement des technologies de l'information et de la communication, le soutien de l'ONU à l'Afrique et la gestion des sites web ont été présentés au Conseil, de même que des plans d'action proposés par le Secrétariat.

## APPENDICE 1. LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2010

Selon des statistiques préliminaires de trafic rassemblées par l'OACI, le nombre de passagers-kilomètres réalisés dans le monde sur l'ensemble des services réguliers (internationaux et intérieurs) a augmenté d'environ 8,0 % (services internationaux : 8,5 % ; services intérieurs : 7,1 %) par rapport à 2009, une année où le trafic a été apathique en raison de la crise financière mondiale. Les compagnies aériennes des 190 États membres de l'OACI ont transporté approximativement 2,5 milliards de passagers en 2010, soit une augmentation d'à peu près 8,7 % par comparaison avec 2009. Des statistiques circonstanciées sur le transport aérien peuvent être consultées en ligne à l'adresse [www.icao.int/Rapportannuel](http://www.icao.int/Rapportannuel).

La croissance substantielle du trafic de passagers a reflété la croissance économique mondiale positive. IHS Global Insight, une importante organisation de prévisions économiques mondiales, a estimé que le produit intérieur brut (PIB) mondial réel avait augmenté de 3,9 % en 2010.

Le trafic international de passagers a progressé de 8,5 % en 2010, du fait d'une forte reprise des voyages d'affaires et de loisir sur de grandes distances, en particulier dans les marchés émergents tels que les BRIC (Brésil, Russie, Inde et Chine), où le tourisme de départ a prospéré. La plus forte hausse a été enregistrée par les compagnies aériennes du Moyen-Orient (20,5 %) ; viennent ensuite celles des Régions Afrique (18,3 %) et Asie et Pacifique (12,6 %),

Pour les marchés de l'Europe, de l'Amérique latine et de l'Amérique du Nord, la hausse du trafic international a été de 7,7 %, 6,6 % et 6,6 %, respectivement. Ces chiffres comparativement plus bas pour l'Europe et l'Amérique du Nord sont liés à un volume de trafic plus grand, mais ils n'en représentent pas moins des augmentations appréciables en termes absolus. De plus, l'Europe tire encore avantage de la possibilité qu'ont les transporteurs à faibles coûts d'agrandir leurs marchés de point à point, grâce, en partie, au récent élargissement géographique de l'Union européenne.

Par ailleurs, la demande de voyage aérien est demeurée forte et robuste malgré les incidences de l'éruption du volcan Eyjafjallajökull, qui a entraîné la fermeture partielle de l'espace aérien européen au printemps, perturbant les déplacements d'affaires et de loisir et paralysant les mouvements de fret. Il a été estimé qu'en raison du nuage de cendres volcaniques, plus de 100 000 vols ont été annulés, dont 80 % dans le marché intra-européen, et 9 millions de passagers ont été touchés.

En ce qui concerne le trafic intérieur, les marchés ont augmenté en gros de 7,1 % par rapport à 2009. Les taux de croissance ont été de 2,4, 7,7, et 7,6 en Amérique du Nord, au Moyen Orient et en Afrique, respectivement, contre 12,8 % dans la Région Asie et Pacifique, 18,6 % en Amérique latine et 9,9 % en Europe.



Les volumes de la Région Asie et Pacifique ont profité d'une hausse d'environ 17 % du marché intérieur chinois. En Amérique du Nord, encore le plus gros marché intérieur du monde, le ralentissement de la croissance du trafic a confirmé que la différence entre les transporteurs à faibles coûts et les modèles d'exploitation classiques s'estompe.

Dans l'ensemble, la progression impressionnante du trafic international et la vigueur des marchés intérieurs dans les pays en développement, combinées à une croissance économique plus élevée que dans les pays développés, ont engendré différents régimes de croissance, et des disparités régionales ont été constatées.

La capacité offerte par les transporteurs aériens à l'échelle mondiale, exprimée en sièges-kilomètres disponibles, a augmenté de 6,1 %, dans l'ensemble. Bien que la croissance de la capacité se soit échelonnée entre 18,9 % au Moyen-Orient et 2,6 % en Amérique du Nord, les coefficients de remplissage se sont améliorés néanmoins de 1,0 % en moyenne.

L'amélioration des coefficients de remplissage, couplée à la hausse du nombre de départs (4,9 %), négligeable par rapport à l'augmentation du trafic, met en évidence l'efficacité de gestion dont fait preuve le secteur, ce qui contribue au développement durable du transport aérien sur le plan économique et du point de vue de l'environnement.

Au chapitre du fret aérien, en parallèle avec la reprise soudaine du commerce mondial, les tonnes-kilomètres fret réalisées ont affiché une hausse de 19,8 %, la plus forte augmentation en trente ans et une amélioration spectaculaire par rapport à 2009, qui a connu un déclin de 8,9 %. La reprise a été menée par les transporteurs de la Région Asie et Pacifique, région où le volume de fret a connu une croissance 23,6 %, tandis que toutes les régions ont affiché une progression à deux chiffres.

Certaines tendances du secteur du transport aérien se sont renforcées ou confirmées par suite de la récente récession. Les fusions de transporteurs aériens se sont accélérées, principalement aux États-Unis et en Europe, ce qui a permis aux exploitants de maintenir leur position concurrentielle. Par ailleurs, les transporteurs à faibles coûts ont poursuivi leur expansion, notamment en Asie, où ils détiennent actuellement 15 % des parts de marché du trafic de passagers.

Au Moyen-Orient, les compagnies aériennes ont tiré parti de la libéralisation en cours pour offrir un produit promettant un rapport qualité-prix optimisé, assurant des correspondances avec des aéroports pivots stratégiques régionaux au moyen d'appareils modernes et efficaces, et incluant des propositions attrayantes en ce qui a trait aux sièges et aux prestations.

Se fondant sur des chiffres fragmentaires, l'OACI prévoit un bénéfice d'exploitation à hauteur d'environ 4 % des recettes d'exploitation. (Les données financières complètes pour 2010 n'avaient pas été communiquées à l'OACI au moment de la rédaction du présent rapport étant donné les différences dans les déclarations de fin d'exercice.)



L'économie mondiale devrait connaître une croissance annuelle de plus de 3,5 % pour les trois prochaines années ; sur cette base, l'OACI prévoit que le nombre de passagers-kilomètres réalisés à l'échelle mondiale augmentera de 5,3 % en 2011 et de 6,2 % en 2012. Le prix du pétrole, à plus de 80 USD le baril à la fin de l'année et supérieur au niveau moyen de 2007, demeure une entrave potentielle à la croissance, mais son incidence pourrait être atténuée dans une certaine mesure par la livraison de nouveaux aéronefs consommant moins de carburant.

À propos des nouveaux aéronefs, les deux principaux avionneurs du monde ont livré 972 appareils en 2010, dont à peu près 40 % devaient remplacer des aéronefs utilisés dans les marchés mûrs. Les nouveaux appareils, qui consomment moins, contribueront à améliorer le bilan carbone du secteur de l'aviation et appuieront les efforts de lutte contre les changements climatiques.

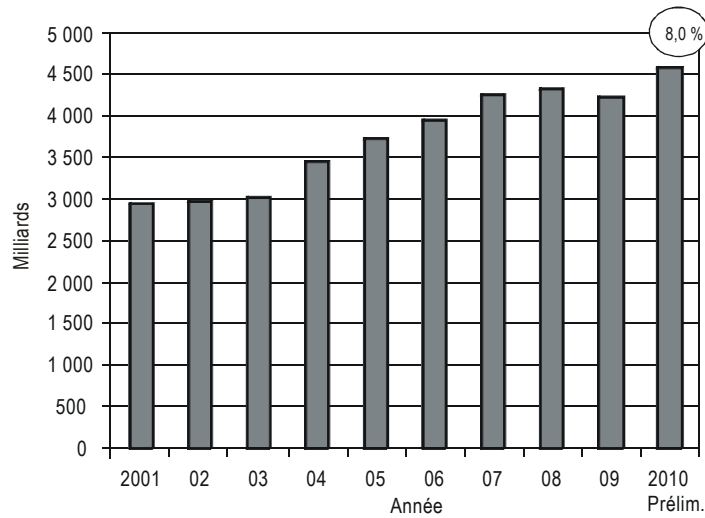
Selon une analyse de données mondiales sur la sécurité concernant les aéronefs de transport commercial de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kilogrammes, il y a eu 135 accidents d'aéronefs (dont 19 mortels) en service aérien régulier en 2010, une hausse de 19,4 % par rapport à 2009, année où 113 accidents ont été signalés. Le nombre de victimes sur les services réguliers s'est chiffré à 767, par comparaison avec 610 en 2009, soit une augmentation de 25,7 %.

Bien que le nombre d'accidents ait augmenté en 2010 du fait de la croissance du trafic mondial, le taux mondial d'accidents est demeuré essentiellement le même, soit approximativement quatre accidents par million de départs de vols réguliers.

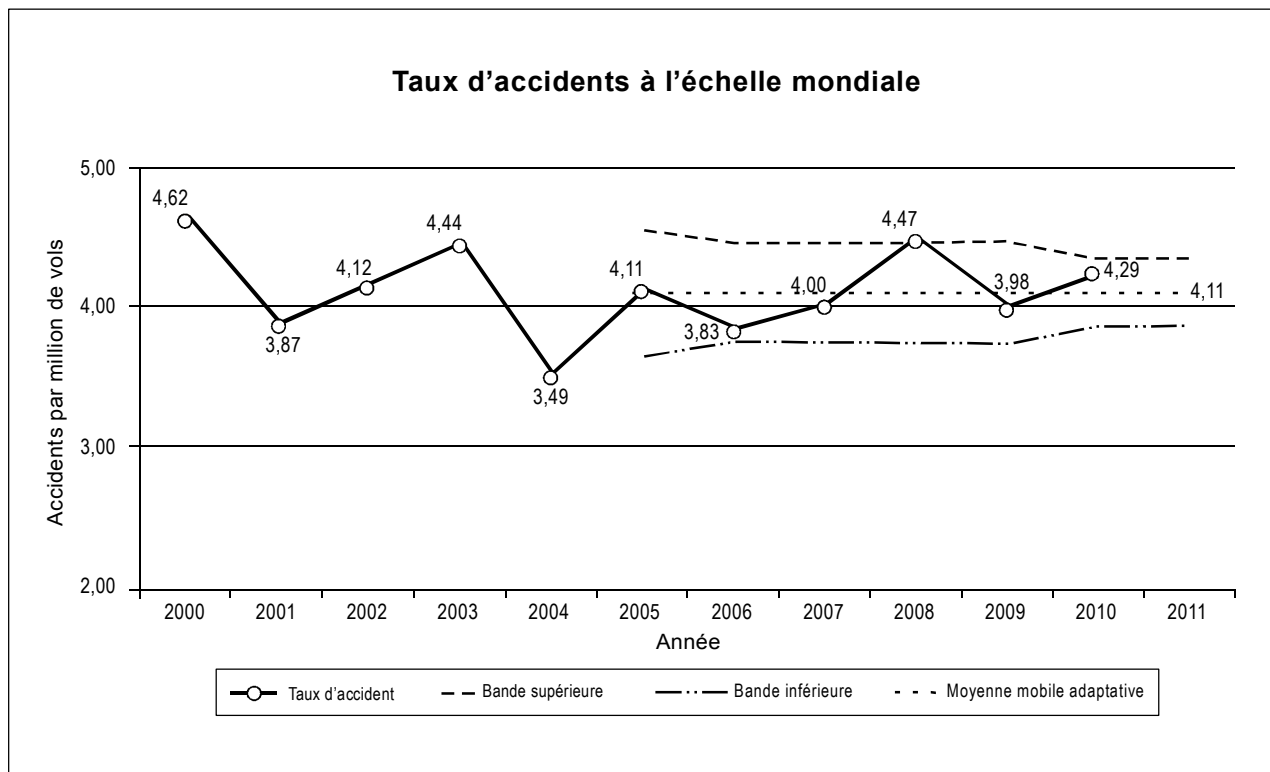
Les activités de transport commercial non régulier de passagers ont enregistré 137 accidents en 2010 (dont 29 mortels), par rapport à 145 accidents l'année précédente. Le nombre de passagers tués sur des vols commerciaux non réguliers a diminué, passant de 200 en 2009 à 154 en 2010. Pour ce type d'exploitation, on ne dispose pas des données de trafic globales nécessaires pour calculer les taux d'accidents.

Au cours de l'année, on a recensé 14 actes d'intervention illicite : une tentative de capture, une attaque d'installations, un sabotage et 11 autres actes, dont 4 tentatives de sabotage. Ces actes ont été inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (voir le Tableau 11 dans la Pièce jointe au présent Appendice).

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



**Figure 1. Total du trafic régulier**  
nombre de passagers-kilomètres réalisés, 2001-2010



**Figure 2. Taux d'accidents et tendance à l'échelle mondiale, 2000-2010**  
(accidents par million de départs de vols réguliers)

## PIÈCE JOINTE À L'APPENDICE 1

Note générale.— Les statistiques de 2010 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, 2001–2010)

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 %
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 <sup>1</sup>	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	2 367	2,8	4 385 907	3,1	41,0	-2,4	157 755	-0,8	5 011	11,6	563 855	2,5
2009	2 358	-0,4	4 339 719	-1,1	40,7	-0,7	143 752	-8,9	4 738	-5,5	539 655	-4,3
2010	2 563	8,7	4 684 902	8,0	48,0	17,7	172 177	19,8	4 979	5,1	603 031	11,7

1. Le 1<sup>er</sup> 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, 2001–2010)

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 %
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	3,8	2 682 761	4,1	25,2	-1,2	131 740	-0,9	3 390	6,6	381 341	2,3
2009	902	1,2	2 648 541	-1,3	24,7	-2,0	120 146	-8,8	3 371	-0,6	366 472	-3,9
2010	998	10,6	2 873 806	8,5	31,8	28,7	146 321	21,8	3 586	6,4	415 985	13,5

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 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, 2001–2010)

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 %
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	4 385 908	5 788 437	76	157 755	5 011	563 865	896 594	63
2009	4 339 719	5 671 180	77	143 752	4 738	539 655	859 267	63
2010	4 684 902	6 025 765	78	172 177	4 979	603 031	906 866	66

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 — 2010**

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)		
<b>Total des services (internationaux et intérieurs) — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI</b>									
Europe	9 965	7 860	748 017	1 307 241	77	44 576	165 567	227 721	72
Pourcentage du trafic mondial	26,6	28,3	29,2	27,9		25,9	27,5	25,1	
Afrique	1 221	762	61 590	123 246	68	2 284	13 781	26 023	53
Pourcentage du trafic mondial	3,3	2,7	2,4	2,6		1,3	2,3	2,9	
Moyen-Orient	1 969	884	112 359	348 321	76	16 191	49 525	79 404	62
Pourcentage du trafic mondial	5,2	3,2	4,4	7,4		9,4	8,2	8,8	
Asie et Pacifique	9 642	6 247	710 974	1 283 421	76	62 812	181 420	264 564	69
Pourcentage du trafic mondial	25,7	22,5	27,7	27,4		36,5	30,1	29,2	
Amérique du Nord	12 711	10 047	769 275	1 411 714	84	40 864	169 000	268 152	63
Pourcentage du trafic mondial	33,9	36,2	30,0	30,1		23,7	28,0	29,6	
Amérique latine et Caraïbes	2 015	1 958	160 669	210 959	70	5 450	23 738	41 003	58
Pourcentage du trafic mondial	5,4	7,1	6,3	4,5		3,2	3,9	4,5	
<b>Total</b>	<b>37 523</b>	<b>27 759</b>	<b>2 562 884</b>	<b>4 684 902</b>	<b>78</b>	<b>172 177</b>	<b>603 031</b>	<b>906 866</b>	<b>66</b>
<b>Services internationaux — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI</b>									
Europe	8 327	5 201	521 165	1 140 551	78	40 849	149 274	214 837	69
Pourcentage du trafic mondial	41,1	56,7	52,2	39,7		27,9	35,9	33,4	
Afrique	1 028	447	38 882	109 228	68	2 512	12 869	24 890	52
Pourcentage du trafic mondial	5,1	4,9	3,9	3,8		1,7	3,1	3,9	
Moyen-Orient	1 794	641	87 779	320 235	76	16 592	47 790	79 946	63
Pourcentage du trafic mondial	8,9	7,0	8,8	11,1		11,3	11,5	12,4	
Asie et Pacifique	5 027	1 365	199 173	735 365	76	55 859	123 846	184 904	67
Pourcentage du trafic mondial	24,8	14,9	20,0	25,6		38,2	29,8	28,7	
Amérique du Nord	3 122	1 057	109 639	459 440	82	24 671	67 357	113 606	59
Pourcentage du trafic mondial	15,4	11,5	11,0	16,0		16,9	16,2	17,6	
Amérique latine et Caraïbes	954	460	41 364	108 987	71	5 839	14 849	25 824	58
Pourcentage du trafic mondial	4,7	5,0	4,1	3,8		4,0	3,6	4,0	
<b>Total</b>	<b>20 252</b>	<b>9 171</b>	<b>998 002</b>	<b>2 873 806</b>	<b>77</b>	<b>146 321</b>	<b>415 985</b>	<b>644 006</b>	<b>65</b>

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 2010<sup>1</sup>)

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 2010	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en 2010	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en 2010	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en 2010	2010	2009	Pourcentage de variation
États-Unis	1	156 286	147 819	6	1	59 641	54 372	10	1	1 299 874	1 256 996	3	1	394 281	372 738	6
Chine <sup>2</sup>	2	53 302	42 155	26	6	18 871	12 618	50	2	400 610	334 762	20	10	73 488	55 348	33
RAS de Hong Kong <sup>3</sup>		16 189	16 966	-5		16 189	16 966	-5		85 811	89 019	-4		85 811	89 019	-4
RAS de Macao <sup>4</sup>		246	240	3		246	240	3		2 106	2 078	1		2 106	2 078	1
Allemagne	3	29 518	26 796	10	2	28 489	25 818	10	4	202 047	202 681	0	3	191 037	192 489	-1
Émirats arabes unis	4	28 347	23 126	23	3	28 347	23 126	23	5	186 821	154 561	21	4	186 821	154 561	21
Royaume-Uni	5	23 650	23 453	1	4	23 053	22 785	1	3	229 649	230 644	0	2	221 953	222 319	0
République de Corée	6	21 175	16 166	31	5	20 724	15 696	32	13	91 759	83 459	10	9	87 121	78 470	11
Japon	7	20 401	18 170	12	9	14 470	12 665	14	7	138 079	127 859	8	11	72 212	66 575	8
France	8	19 543	19 150	2	7	17 837	17 370	3	6	154 761	154 407	0	5	136 493	135 601	1
Singapour	9	14 788	13 997	6	8	14 788	13 997	6	17	87 674	84 514	4	8	87 674	84 514	4
Pays-Bas	10	13 845	12 500	11	10	13 845	12 500	11	16	87 696	84 575	4	7	87 695	84 575	4
Fédération de Russie	11	13 474	9 918	36	14	7 614	5 168	47	9	109 435	83 828	31	16	52 616	37 143	42
Canada	12	13 144	11 904	10	12	8 017	6 942	15	8	115 793	107 371	8	12	68 167	60 979	12
Australie	13	11 388	11 652	-2	17	6 721	6 923	-3	12	96 579	100 515	-4	19	46 902	50 061	-6
Inde	14	10 578	8 944	18	20	5 990	5 086	18	11	99 692	85 788	16	18	49 885	43 773	14
Brésil	15	10 451	7 364	42	25	3 377	2 464	37	14	90 846	74 049	23	25	22 777	20 649	10
Espagne	16	9 367	8 276	13	15	7 424	6 369	17	15	88 300	80 094	10	13	68 079	59 782	14
Irlande	17	9 229	7 370	25	11	9 225	7 366	25	10	100 664	80 502	25	6	100 633	80 462	25
Thaïlande	18	7 844	6 964	13	16	7 359	6 590	19	19	57 201	54 106	6	14	53 257	49 337	8
Qatar	19	7 723	5 621	37	13	7 723	5 621	37	20	52 733	40 408	31	15	52 733	40 408	31
Turquie	20	7 351	6 420	14	18	6 139	5 230	17	18	64 800	57 488	13	17	51 475	44 717	15
Malaisie	21	7 140	6 207	15	19	6 137	5 251	17	21	51 564	45 532	13	20	40 719	35 020	16
Italie	22	5 645	5 151	10	23	4 383	4 187	5	22	50 446	43 951	15	23	37 341	34 084	10
Suisse	23	5 314	4 371	22	21	5 299	4 358	22	25	40 564	33 698	20	21	40 408	33 552	20
Luxembourg	24	5 234	4 696	11	22	5 234	4 696	11	111	529	483	10	110	529	483	10
Scandinavie <sup>5</sup>	25	4 761	4 303	11	24	4 150	3 729	11	24	43 748	41 449	6	22	37 387	35 447	5
Indonésie	26	4 370	3 836	14	45	1 329	1 097	21	23	46 974	37 675	25	38	12 660	9 443	34
Arabie saoudite	27	4 102	3 746	9	26	3 224	2 902	11	27	30 758	28 891	6	27	21 842	20 248	8
Afrique du Sud	28	3 554	3 379	5	28	2 676	2 501	7	26	31 012	29 700	4	26	22 101	20 804	6
Philippines	29	3 438	2 684	28	30	2 590	1 899	36	28	28 084	25 364	11	29	20 196	16 910	19
Chili	30	3 140	2 769	13	33	2 495	2 204	13	33	19 200	17 523	10	39	12 628	11 822	7
Colombie	31	3 097	2 499	24	32	2 495	1 977	26	42	14 760	13 983	6	44	9 596	9 005	7
Nouvelle-Zélande	32	3 083	3 249	-5	27	2 804	2 922	-4	30	25 512	25 358	1	28	21 809	21 736	0
Portugal	33	2 728	2 367	15	31	2 509	2 144	17	29	25 918	22 656	14	24	23 735	20 448	16
Israël	34	2 680	2 375	13	29	2 610	2 348	11	36	18 369	16 757	10	32	17 477	16 454	6
Finlande	35	2 456	2 159	14	34	2 361	2 056	15	34	18 947	18 374	3	31	17 883	17 233	4
Autriche	36	2 358	2 210	7	35	2 337	2 191	7	32	19 293	17 965	7	30	19 077	17 776	7
Viet Nam	37	2 344	1 797	30	42	1 439	1 065	35	31	21 095	16 531	28	37	12 721	9 530	33
Mexique	38	2 306	2 404	-4	39	1 680	1 715	-2	35	18 546	20 831	-11	41	12 079	13 616	-11
Belgique	39	2 221	1 843	21	36	2 221	1 843	21	48	8 609	7 079	22	47	8 609	7 079	22
Égypte	39	2 186	1 820	20	37	2 074	1 776	17	37	18 217	16 326	12	34	17 123	15 845	8
Bahrein	41	1 773	1 893	-6	38	1 773	1 893	-6	44	12 753	13 950	-9	36	12 753	13 949	-9
Iran (République islamique d')	42	1 683	1 373	23	49	943	635	49	39	16 322	14 487	13	51	7 770	6 333	23
Éthiopie	43	1 671	1 478	13	40	1 653	1 460	13	45	10 875	9 746	12	42	10 681	9 562	12
Maroc	44	1 652	1 501	10	41	1 614	1 471	10	38	17 557	15 797	11	33	17 141	15 474	11
Pakistan	45	1 554	1 515	3	44	1 374	1 331	3	43	14 326	13 779	4	40	12 581	12 047	4
Argentine	46	1 501	1 225	23	50	932	716	30	41	15 158	11 997	26	46	8 808	6 418	37
Hongrie	47	1 421	1 204	18	43	1 421	1 204	18	40	15 512	13 115	18	35	15 512	13 115	18
Sri Lanka	48	1 180	988	19	46	1 180	988	19	47	9 338	7 750	20	45	9 338	7 750	20
Koweït	49	1 003	1 004	0	47	1 003	1 004	0	52	7 886	7 962	-1	49	7 886	7 962	-1
Pérou	50	992	909	9	53	762	646	18	50	8 458	8 765	-4	56	6 056	5 911	2
Kenya	51	986	987	0	48	967	965	0	51	8 257	7 925	4	48	8 026	7 695	4
Grèce	52	921	917	0	55	725	734	-1	49	8 563	8 900	-4	53	6 557	7 083	-7
Panama	53	912	916	0	51	912	916	0	46	10 138	10 175	0	43	10 138	10 175	0
Jordanie	54	877	747	17	52	875	746	17	53	7 805	6 734	16	50	7 789	6 721	16
Maurice	55	762	668	14	54	756	663	14	56	6 320	5 605	13	55	6 257	5 551	13

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	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en	2010	2009	Pourcentage de variation
	2010	2010	2009	variation	2010	2010	2009	variation	2010	2010	2009	variation	2010	2010	2009	variation
Pologne	56	736	700	5	56	715	681	5	54	7 710	7 169	8	52	7 453	6 939	7
Ukraine	57	707	588	20	57	659	536	23	55	6 980	5 880	19	54	6 454	5 311	22
Ouzbékistan	58	657	507	29	58	627	482	30	58	5 567	4 775	17	59	5 249	4 505	17
Brunéi Darussalam	59	603	454	33	59	603	454	33	59	5 260	3 885	35	58	5 260	3 885	35
République tchèque	60	564	601	-6	60	562	598	-6	57	6 014	6 350	-5	57	5 994	6 324	-5
Oman	61	530	431	23	62	496	404	23	60	5 129	4 308	19	61	4 763	4 016	19
Bangladesh	62	521	623	-16	61	517	620	-17	62	4 905	4 953	-1	60	4 872	4 927	-1
Kazakhstan	63	495	455	9	70	308	283	9	61	4 905	4 529	8	72	2 987	2 760	8
Fidji	64	428	368	17	63	424	363	17	66	3 855	3 230	19	64	3 802	3 182	19
Roumanie	65	421	377	12	65	402	359	12	64	4 438	3 960	12	62	4 218	3 762	12
Algérie	66	406	365	11	68	347	299	16	63	4 554	4 033	13	65	3 762	3 302	14
Chypre	67	403	412	-2	64	403	412	-2	65	4 070	4 163	-2	63	4 070	4 163	-2
Islande	68	398	424	-6	66	398	424	-6	72	3 180	3 445	-8	70	3 180	3 445	-8
Liban	69	377	366	3	67	377	366	3	71	3 182	3 075	3	69	3 182	3 075	3
Équateur	70	340	476	-29	75	228	360	-37	74	2 837	4 248	-33	80	1 473	2 954	-50
Lettonie	71	311	283	10	69	311	283	10	67	3 591	2 993	20	66	3 591	2 993	20
Jamahiriya arabe libyenne	72	308	309	0	73	280	277	1	69	3 384	3 293	3	71	3 111	2 920	7
El Salvador	73	299	332	-10	71	299	331	-10	70	3 223	3 516	-8	68	3 219	3 511	-8
Tunisie	74	295	330	-11	72	295	330	-11	68	3 510	3 252	8	67	3 510	3 252	8
Trinité-et-Tobago	75	256	279	-8	73	241	255	-5	76	2 718	2 879	-6	74	2 675	2 828	-5
Venezuela	76	249	230	8	91	99	91	8	75	2 765	2 551	8	90	1 069	987	8
Malte	76	249	230	8	74	249	230	8	73	2 949	2 529	17	73	2 949	2 529	17
Yémen	78	237	218	9	76	228	210	9	78	2 448	2 258	8	76	2 357	2 175	8
Costa Rica	79	228	215	6	78	225	213	6	77	2 582	2 877	-10	75	2 555	2 854	-10
Tadjikistan	80	205	189	8	80	192	182	6	80	2 166	2 005	8	78	2 084	1 928	8
Jamaïque	81	202	206	-2	79	201	206	-2	79	2 187	2 241	-2	77	2 187	2 241	-2
Cuba	82	199	184	8	81	189	175	8	84	1 538	1 427	8	81	1 462	1 357	8
Nigéria	83	183	169	8	97	90	80	12	81	2 121	1 873	13	97	879	870	1
République arabe syrienne	84	162	132	23	82	159	129	23	87	1 468	1 415	4	82	1 437	1 385	4
Bolivie	85	153	132	16	90	106	95	12	83	1 570	1 519	3	91	1 050	1 021	3
Angola	86	147	126	16	84	137	119	15	100	760	680	12	101	671	605	11
Suriname	87	146	136	8	83	146	136	8	92	1 121	1 131	-1	87	1 121	1 131	-1
Myanmar	88	145	134	9	89	108	98	11	82	1 611	1 470	10	85	1 200	1 093	10
Namibie	89	139	171	-19	85	137	168	-18	85	1 498	1 668	-10	79	1 473	1 640	-10
Azerbaïdjan	90	136	122	12	86	135	110	23	89	1 428	1 274	12	84	1 416	1 148	23
Seychelles	91	134	182	-26	87	134	181	-26	88	1 431	1 452	-1	83	1 425	1 446	-1
Turkménistan	92	132	185	-29	91	102	126	-19	86	1 475	1 955	-25	88	1 088	1 310	-17
Arménie	93	114	103	11	88	114	103	11	90	1 194	1 074	11	86	1 194	1 074	11
Papouasie-Nouvelle-Guinée	94	112	94	20	102	68	56	21	95	997	728	37	108	544	386	41
Madagascar	95	109	88	24	94	99	79	25	96	983	819	20	98	872	719	21
Bulgarie	96	104	115	-9	92	100	111	-10	91	1 126	1 248	-10	89	1 083	1 202	-10
Total pays ci-dessus (98) <sup>6</sup>		601 419	538 201	12		414 536	365 157	14		4 668 771	4 324 648	8		2 859 370	2 635 036	9
Total autres pays		1 611	1 455			1 449	1 315			16 131	15 070			14 436	13 505	
Total pour les 190 États membres de l'OACI		603 031	539 655	12		415 985	366 472	14		4 684 902	4 339 719	8		2 873 806	2 648 541	9

- La plupart des données de 2010 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 2010<sup>1</sup>)

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2010	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en 2010	2010	2009	Pourcentage de variation
États-Unis	1	39 149	35 084	12	1	23 252	19 937	17
Chine <sup>2</sup>	2	17 194	11 976	44	3	12 170	7 575	61
RAS de Hong Kong <sup>3</sup>		7 076	8 236	-14		7 076	8 236	-14
RAS de Macao <sup>4</sup>		37	32	14		37	32	14
République de Corée	3	12 648	8 551	48	2	12 583	8 480	48
Émirats arabes unis	4	9 666	7 781	24	4	9 666	7 781	24
Allemagne	5	8 906	6 871	30	5	8 901	6 863	30
Japon	6	8 303	7 018	18	6	7 372	6 171	19
Singapour	7	7 088	6 559	8	7	7 088	6 559	8
Royaume-Uni	8	6 108	5 864	4	8	6 107	5 862	4
France	9	5 343	4 894	9	9	5 282	4 818	10
Luxembourg	10	5 178	4 652	11	10	5 178	4 652	11
Pays-Bas	11	5 004	3 960	26	11	5 004	3 960	26
Fédération de Russie	12	3 532	2 306	53	13	2 946	1 953	51
Qatar	13	2 946	1 953	51	12	2 863	1 814	58
Thaïlande	14	2 593	2 091	24	14	2 450	2 059	19
Malaisie	15	2 441	2 064	18	15	2 406	2 031	18
Brésil	16	2 138	1 782	20	25	1 986	1 890	5
Australie	17	2 131	2 032	5	16	1 443	1 069	35
Canada	18	1 764	1 347	31	17	1 422	996	43
Inde	19	1 654	1 235	34	21	1 348	1 129	19
Colombie	20	1 486	1 043	42	18	1 310	1 202	9
Chili	21	1 400	1 179	19	19	1 292	968	33
Arabie saoudite	22	1 325	1 138	16	23	1 272	1 012	26
Belgique	23	1 310	1 202	9	20	1 251	1 072	17
Espagne	24	1 286	1 002	28	24	1 196	930	29
Suisse	25	1 273	1 013	26	22	1 098	915	20
Turquie	26	1 037	729	42	26	1 016	710	43
Italie	27	991	889	11	27	988	886	12
Israël	28	848	688	23	28	848	688	23
Nouvelle-Zélande	29	841	770	9	29	841	770	9
Bahreïn	30	768	577	33	30	768	577	33
Finlande	31	729	485	50	31	729	484	51
Afrique du Sud	32	727	682	7	32	697	631	11
Scandinavie <sup>5</sup>	33	564	323	75	33	562	320	76
Indonésie	34	518	401	29	45	436	404	8
Mexique	35	494	458	8	34	429	341	26
Autriche	36	429	342	26	35	355	286	24
Viet Nam	37	428	311	37	39	329	279	18
Philippines	38	402	296	36	41	321	254	27
Portugal	39	369	301	22	36	291	202	44
Sri Lanka	40	329	279	18	37	274	281	-2



Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2010	2010	2009	Pourcentage de variation	Rang en 2010	2010	2009	Pourcentage de variation
Éthiopie	41	321	254	27	38	252	184	37
Pakistan	42	282	270	4	43	245	271	-10
Koweït	43	274	281	-2	40	241	242	0
Kenya	44	245	272	-10	42	203	101	102
Pérou	45	216	107	103	44	190	163	16
Égypte	46	188	177	6	46	187	176	6
Maurice	47	179	153	18	47	179	152	18
Jordanie	48	174	138	26	48	174	138	26
Ouzbékistan	49	154	76	102	49	153	76	102
Argentine	50	149	148	1	51	145	110	33
Irlande	51	145	110	33	50	136	136	0
Brunéi Darussalam	52	129	103	26	52	129	103	26
Équateur	53	104	103	0	53	96	96	0
Bangladesh	54	80	97	-18	54	79	97	-19
Islande	55	78	86	-10	55	78	86	-10
Angola	55	78	64	22	56	77	63	22
Pologne	57	76	55	37	57	76	55	37
Iran (République islamique de)	58	74	82	-10	59	69	52	33
Ukraine	59	70	53	32	58	63	71	-11
Maroc	60	63	50	26	61	62	76	-18
Fidji	61	62	76	-18	60	60	49	22
Kazakhstan	62	42	37	13	65	39	36	6
Liban	62	39	36	6	62	37	38	-3
Chypre	64	37	38	-3	63	34	30	14
Grèce	65	34	31	9	64	32	28	13
Ouganda	66	30	27	13	66	30	27	13
Cuba	66	30	27	12	77	28	26	10
Total pays ci-dessus (68) <sup>6</sup>		171 806	143 343	20		145 979	119 762	22
Total autres pays		371	409			341	384	
Total pour les 190 États membres de l'OACI		172 177	143 752	20		146 321	120 146	22

1. La plupart des données de 2010 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, 2001–2010**

Catégorie de trafic	Millions de passagers-kilomètres réalisés									
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010
Trafic non régulier <sup>1</sup>	272 790	244 930	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475
Pourcentage annuel de variation	2,8	-10,2	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5
Trafic régulier	1 726 580	1 736 070	1 738 510	2 015 070	2 199 940	2 374 810	2 576 130	2 682 761	2 648 541	2 873 806
Pourcentage annuel de variation	-3,6	0,5	0,1	15,9	9,2	7,9	8,5	4,1	-1,3	8,5
Trafic total	1 999 370	1 981 000	1 979 230	2 281 660	2 462 500	2 619 915	2 817 860	2 906 121	2 846 231	3 084 281
Pourcentage annuel de variation	-2,7	-0,9	-0,1	15,3	7,9	6,4	7,6	3,1	-2,1	8,4
Pourcentage du trafic non régulier dans le total	13,6	12,4	12,2	11,7	10,7	9,4	8,6	7,7	6,9	6,8

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 2010

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués			Nombre de vols		
			2010 (en milliers)	2009 (en milliers)	2010/2009 (%)	2010 (en milliers)	2009 (en milliers)	2010/2009 (%)
1	Atlanta, GA	Hartsfield-Jackson Atlanta International	89 332	88 032	1,5	950	970	-2,1
2	Beijing	Beijing Capital International	73 948	65 375	13,1	518	488	6,2
3	Chicago, IL	O'Hare International	67 027	64 398	4,1	883	828	6,7
4	Londres	Heathrow	65 882	66 037	-0,2	455	466	-2,4
5	Tokyo	Haneda (Tokyo International)	64 069	61 934	3,4	342	336	1,8
6	Los Angeles, CA	Los Angeles International	58 976	56 521	4,3	576	545	5,7
7	Paris	Charles-de-Gaulle	58 165	57 907	0,4	492	525	-6,3
8	Dallas/Fort Worth, TX	Dallas-Fort Worth International	56 820	56 030	1,4	651	639	1,9
9	Francfort	Frankfurt	52 945	50 891	4,0	456	456	0,0
10	Denver, CO	Denver International	52 211	50 167	4,1	636	612	3,9
11	Hong Kong	Hong Kong International	50 349	45 581	10,5	316	288	9,7
12	Madrid	Barajas	49 764	48 221	3,2	428	430	-0,5
13	Doubaï	Dubai International	47 181	40 902	15,4	307	281	9,2
14	New York, NY	John F. Kennedy International	46 487	45 915	1,2	397	415	-4,3
15	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	45 217	43 570	3,8	397	402	-1,3
16	Jakarta	Jakarta Soekarno-Hatta International	43 981	37 144	18,4	309	273	13,2
17	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	42 785	40 500	5,6	270	258	4,7
18	Singapour	Changi	42 039	37 204	13,0	268	245	9,4
19	Guangzhou	Guangzhou Baiyun International	40 976	37 049	10,6	329	309	6,5
20	Shanghai	Shanghai Pudong International	40 579	31 921	27,1	332	288	15,3
21	Houston, TX	George Bush Intercontinental	40 477	40 007	1,2	531	538	-1,3
22	Las Vegas, NV	McCarran International	39 757	40 469	-1,8	506	511	-1,0
23	San Francisco, CA	San Francisco International	39 392	37 224	5,8	387	380	1,9
24	Phoenix, AZ	Sky Harbor International	38 552	37 825	1,9	449	457	-1,8
25	Charlotte, NC	Charlotte-Douglas International	38 254	34 537	10,8	529	509	3,9
		<b>Total</b>	<b>1 285 165</b>	<b>1 215 361</b>	<b>5,7</b>	<b>11 714</b>	<b>11 450</b>	<b>2,3</b>

## Liste des 25 principaux aéroports selon les passagers internationaux en 2010

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués			Nombre de vols		
			2010 (en milliers)	2009 (en milliers)	2010/2009 (%)	2010 (en milliers)	2009 (en milliers)	2010/2009 (%)
1	Londres	Heathrow	61 041	60 782	0,4	402	408	-1,5
2	Paris	Charles-de-Gaulle	53 150	53 015	0,3	438	429	2,1
3	Hong Kong	Hong Kong International	50 349	45 581	10,5	307	279	10,0
4	Francfort	Frankfurt	46 414	44 609	4,0	388	388	0,0
5	Doubaï	Dubai International	46 314	40 902	13,2	307	258	19,0
6	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	45 215	43 567	3,8	389	391	-0,5
7	Singapour	Changi	42 039	37 204	13,0	264	240	10,0
8	Séoul	Incheon International	32 950	28 208	16,8	210	194	8,2
9	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	32 942	30 280	8,8	192	182	5,5
10	Tokyo	Narita International	32 141	30 862	4,1	170	171	-0,6
11	Madrid	Barajas	31 051	29 388	5,7	245	238	2,9
12	Londres	Gatwick	27 870	28 721	-3,0	186	197	-5,6
13	Munich	Franz Josef Strauss	25 259	23 265	8,6	266	270	-1,5
14	Taipei	Taiwan Taoyuan International	25 114	21 617	16,2	156	138	13,0
15	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	23 771	19 402	22,5	158	142	11,3
16	Rome	Fiumicino	23 281	21 096	10,4	190	178	6,7
17	New York, NY	John F. Kennedy International	23 103	21 900	5,5	145	142	2,1
18	Zurich	Zurich	22 330	21 409	4,3	232	214	8,4
19	Istanbul	Istanbul Ataturk International	20 343	18 396	10,6	179	170	5,3
20	Shanghai	Shanghai Pudong International	19 471	15 317	27,1	155	137	13,1
21	Toronto	Toronto Pearson International	19 204	16 548	16,1	240	216	11,1
22	Copenhague	Copenhagen	18 964	17 620	7,6	199	183	8,7
23	Vienne	Vienna International	18 882	17 438	8,3	228	227	0,4
24	Antalya	Antalya International	18 319	15 211	20,4	112	97	15,5
25	Dublin	Dublin	18 045	19 862	-9,1	141	152	-7,2
		<b>Total</b>	<b>777 562</b>	<b>722 200</b>	<b>7,7</b>	<b>5 899</b>	<b>5 641</b>	<b>4,6</b>

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

**Tableau 9. Résultat d'exploitation et résultat net<sup>1</sup>**  
(Entreprises de transport aérien régulier des États membres de l'OACI)

Année			Résultat d'exploitation		Résultat net <sup>2</sup>		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	
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	569 500	570 600	-1 100	-0,2	-26 100	-4,6	2 240
2009 <sup>3</sup>	475 800	473 900	1 900	0,4	-4 600	-1,0	-1 580
2010 <sup>3</sup>	546 500	524 800	21 700	4,0	15 800	2,9	-1 800

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. Données préliminaires. Les résultats nets de 2009 et 2010 sont une évaluation provisoire après exclusion des postes comptables exceptionnels.

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 commercial<sup>1</sup>**  
des États membres de l'OACI à la fin de chacune des années 2001–2010

Année	Turboréacteurs		Turbopropulseurs		Moteurs à pistons		Total tous types d'avions
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	
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	81,0	3 854	18,4	110	0,5	20 895
2004	17 682	82,0	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	16,0	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
2010	20 939	84,8	3 678	14,9	67	0,3	24 684

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			Autres actes <sup>1</sup>	Nombre de personnes blessées ou tuées pendant des actes d'intervention illicite	
		Captures	Tentatives de capture	Attaques d'installations	Tentatives d'attaques d'installations	Nombre d'actes de sabotage		Blessées	Tuées
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 <sup>2</sup>	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 <sup>3</sup>	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 <sup>3</sup>	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 <sup>3</sup>	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 <sup>3</sup>	13	6

1. Y compris les attaques en vol et autres actes d'intervention illicite.

2. Les rapports officiels sur les événements survenus le 11 septembre 2001 aux États-Unis ne mentionnaient pas le nombre de tués et de blessés au sol. Les totaux estimatifs ont donc été tirés de sources médiatiques.

3. Y compris les tentatives de sabotage.

## APPENDICE 2. PROJETS DE COOPÉRATION TECHNIQUE

### LISTE PAR PAYS/PAR RÉGION

#### AFGHANISTAN

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

###### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de l'Afghanistan, était de renforcer les moyens dont dispose le Ministère des transports et de l'aviation civile (MoTCA) pour qu'il puisse se charger des responsabilités de gestion, d'exploitation et d'entretien des installations et des services de l'aéroport international de Kaboul que lui transférera l'Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)/Force internationale d'assistance à la sécurité (FIAS) à la fin de la période de transition couverte par le projet. Le projet, entrepris en décembre 2007, s'est terminé en décembre 2010.

###### ***Réalisations du projet***

Le projet a continué de porter assistance au MoTCA dans la transition du contrôle militaire au contrôle civil pour l'aéroport de Kaboul, avec l'aide d'experts de l'OACI, qui fournissent directives et documentation, et celle du personnel d'assistance opérationnelle (OPAS), qui dispense des services cruciaux conformes aux normes internationales. Une assistance technique a été fournie dans les domaines suivants : services d'information aéronautique, communication, navigation et surveillance, exploitation technique des aérodromes, technologie de l'information, ingénierie, météorologie, sauvetage et lutte contre les incendies, contrôle de la circulation aérienne et compétences linguistiques en anglais. Des simulateurs ATC et un système NOTAM ont été acquis. Huit spécialistes afghans des prévisions météorologiques ont reçu une formation avancée et une formation en cours d'emploi. Un manuel sur l'exploitation technique des aérodromes, les procédures d'urgence et les systèmes de gestion de la sécurité a été achevé. Du personnel de l'OACI a offert des conseils et du soutien à l'aéroport, au Ministère et à d'autres parties prenantes dans de nombreuses disciplines, ce qui a accéléré le développement de ce point d'accès important pour la nation.

## **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, a été prolongé jusqu'à la fin de février 2011.

### ***Réalisations du projet***

Le projet a continué d'aider le MoTCA à mener des activités de surveillance et d'inspection des opérations aériennes, visant notamment les exploitants d'aéronefs et les organismes de maintenance. Le MoTCA a mis sur pied un Bureau de la sécurité afin de renforcer ses moyens de supervision. L'équipe conjointe pour la sécurité aérienne formée de personnel OPAS de l'OACI et de personnel afghan a assuré l'inspection de transporteurs afghans tout en remettant sur pied le département ministériel chargé de la sécurité aérienne.

## **ARABIE SAOUDITE**

### **Fourniture d'assistance à l'autorité générale de l'aviation civile**

#### ***But du projet***

Les objectifs de ce projet, qui est 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, qui a commencé en juillet 1997, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2011.

#### ***Réalisations du projet***

Vingt-sept experts OPAS ont aidé à l'élaboration de normes et de procédures appropriées et à l'établissement d'un programme à long terme concernant des services de sécurité d'aviation civile. Des services de consultation ont été assurés auprès de l'AGAC et d'homologues saoudiens, selon les besoins. Des inspections générales d'aéronefs de Saudi Arabian Airlines et de Saudi Royal Flight nouvellement mis en service ont été effectuées, de même que des inspections de transporteurs/exploitants aériens et une supervision de la sécurité des ateliers de réparation agréés par l'AGAC. Le personnel de l'AGAC a reçu une formation complémentaire dans les domaines touchés par les systèmes CNS/ATM (communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien), suivi de cours sur le contrôle radar et non radar et reçu une formation sur simulateur. Une



expertise a aussi été fournie pour l'établissement et la mise en œuvre d'un programme de perfectionnement professionnel en vue du développement futur du personnel des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Un programme majeur de remplacement des véhicules et équipements de lutte contre l'incendie, d'une durée de cinq ans, a été mis en place ; 70 % des immobilisations ont été livrées, inspectées et mises en service. Une expertise technique a été fournie pour un projet de mise à niveau accélérée des aéroports du réseau intérieur, l'élaboration/ouverture de l'aéroport Prince Abdulmajeed Bin Abdulaziz et la préparation d'un projet stratégique de planification de masse d'aérodrome.

## **ARGENTINE**

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

#### ***But du projet***

Ce projet, financé par le Gouvernement de l'Argentine, avait pour objectif de moderniser les systèmes de communication, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) qui constituent l'infrastructure de la navigation aérienne nationale et régionale. Il visait à assurer la sécurité et la viabilité de l'aviation civile. Ce projet, entrepris en septembre 2004, s'est terminé en 2010.

#### ***Réalisations du projet***

Le projet comportait la gestion de plus de 300 consultants locaux. Un plan a été élaboré pour transférer ces consultants comme nouveaux personnels techniques et administratifs au sein de l'ANAC. Des mesures ont été prises pour mettre en œuvre des systèmes CNS/ATM appuyant les services de navigation aérienne pour les routes océanique entre l'Argentine et l'Afrique du Sud. De l'équipement météorologique a été installé et de l'assistance technique a été fournie pour la maintenance des radars à Ezeiza et Córdoba.

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

#### ***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 services de supervision de la sécurité, ce qui inclut le transfert de toutes les missions et charges actuelles du « Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina ». Ce projet, entrepris en septembre 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2011.

**Réalisations du projet**

À la suite de l'examen de l'actuelle ANAC, des manuels sur des procédures d'exploitation, des recommandations et un plan d'action ont été proposés pour renforcer le pouvoir de réglementation de l'ANAC. De l'assistance a été apportée au gouvernement pour la création et la mise en œuvre du programme national de sécurité et du programme de gestion de la sécurité.

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

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

**Réalisations du projet**

Les réparations et modifications des aéronefs existants se sont poursuivies. Des accessoires d'aéronef, des services de maintenance et des pièces de rechange pour les aéronefs et les aides de navigation ont été acquis.

**BOLIVIE****Développement de l'aviation nationale****But du projet**

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

**Réalisations du projet**

La mise en œuvre d'un système de gestion de la qualité, fondé sur la norme ISO 9001, s'est poursuivie. Le Règlement aéronautique bolivien a été tenu à jour en conformité avec les Annexes de l'OACI. Avec le concours des experts internationaux de l'OACI, le Groupe de vérification interne a formulé des recommandations portant sur l'amélioration de la gestion de la DGAC.

## **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. Ce projet, entrepris en 2005, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

### ***Réalisations du projet***

La nomination du directeur de la sécurité aérienne par l'OACI à titre d'assistance opérationnelle (OPAS) a été prolongée d'une année. Le Plan-cadre pour l'aviation civile a été finalisé. On a défini un ensemble de règlements pour l'application de la certification des aéroports et la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité au Botswana. Un guide de certification des aéroports a été élaboré à l'intention des autorités de certification et des exploitants d'aéroport. Des visites préalables à la certification ont été faites à quatre aéroports. Une session de formation a été dispensée à des inspecteurs d'aéroports pour les familiariser avec l'utilisation du guide susmentionné.

## **BRÉSIL**

**Aviation civile — Qualification professionnelle  
et recherche**

### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Brésil, était d'améliorer les qualifications professionnelles et les moyens de recherche du système de l'aviation civile brésilienne en fournissant appui technique, ressources humaines, matériel et formation à l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC). Ce projet, entrepris en juillet 2001, a pris fin en 2010.

### ***Réalisations du projet***

Dans le cadre du projet, le personnel de l'ANAC a participé à des réunions et à des conférences. Des activités de formation ont été menées dans les domaines de la sécurité, la réglementation de l'aviation et le transport aérien, les risques de fatigue et autres domaines connexes, et elles ont inclus aussi un cours sur les systèmes d'actionnement des commandes de vol. L'élaboration de règlements sur l'aviation civile en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI a été appuyée par l'entremise de deux sociétés de conseils

internationales. Des systèmes de vidéoconférences ont été acquis en vue de faciliter l'apprentissage à distance, l'échange de renseignements et l'établissement d'une liaison avec la délégation du Brésil auprès de l'OACI.

## CHINE

### **Programme de formation OACI/Chine dans les pays en développement**

#### ***But du projet***

Ce projet, financé par la Direction générale de l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), vise à fournir l'assistance de l'OACI pour l'administration d'un programme de formation destiné à des participants provenant de pays en développement. L'assistance comprend la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi de bourses et de lettres de refus. Le projet, entrepris en 2009, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2011.

#### ***Réalisations du projet***

Soixante-trois participants de 21 pays en développement ont été sélectionnés pour recevoir une formation dans l'un des domaines suivants : gestion de la sécurité de l'aviation civile, formation de base sur le contrôle d'approche radar, supervision des opérations de transport aérien ou électronique pour la navigation et l'aéronautique, organisée à l'Institut de gestion de l'aviation civile de Chine (CAMIC) ou à l'Université de l'aviation civile de Chine (CAUC).

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

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la société Administration of Airports Ltd. de Chine (ADA) (RAS de Macao) est de fournir à la société ADA des avis techniques et opérationnels pour la mise à niveau et le remplacement des systèmes de communication, navigation et surveillance en exploitation à l'aéroport international de Macao. Il est prévu que ce projet, entrepris en mars 2010, durerait neuf mois.

#### ***Réalisations du projet***

Une formation technique a été donnée. Un système d'exploitation tous temps, des bases de données pour les avis aux navigants (NOTAM), un système de communication vocale (VCS) ainsi que des systèmes de remplacement pour les communications très hautes fréquences (VHF) et le contrôle de la circulation

aérienne (ATC) ont été installés et essayés. Le processus d'installation a été lancé pour un nouveau radar secondaire de surveillance monopulse (MSSR), un radar de surface (SMR), un radiophare omnidirectionnel VHF Doppler (DVOR)/dispositif de mesure de distance (DME), un système d'atterrissage aux instruments (ILS) et de l'équipement de télémétrie.

## **COSTA RICA**

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

#### ***But du projet***

Ce projet, financé par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), avait pour objectif d'établir un plan de masse en vue de l'expansion de la capacité de l'aéroport international Daniel Oduber afin qu'il obtienne une certification lui permettant d'accueillir des avions de plus grandes dimensions, et qu'il réponde à la demande de la région du Pacifique Nord dans le contexte du vaste développement économique, touristique et commercial. Le projet, entrepris en mars 2008, s'est terminé en décembre 2010.

#### ***Réalisations du projet***

Le plan de masse a été étoffé et un cours sur les systèmes de gestion de la sécurité a été donné aux fonctionnaires de Direction générale de l'aviation civile (DGAC).

### **Plan intégral de modernisation du réseau des aéroports nationaux**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Costa Rica, était de créer un réseau moderne d'aéroports pour répondre aux besoins du transport aérien international et local en pleine expansion, ce qui comprenait l'application d'un modèle de modernisation des principaux aérodromes nationaux. Le modèle comporte des études sur les incidences environnementales et des analyses socio-économiques relatives à des destinations touristiques préalablement déterminées. La formulation d'un plan de masse pour le nouvel aéroport international et une deuxième phase de construction sont planifiées. Ce projet, entrepris en mars 2008, a été mené à bien en décembre 2010.

#### ***Réalisations du projet***

Une société a été chargée d'étudier la question du déplacement de l'aéroport Juan Santamaria.

### **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), était de renforcer les autorités aéronautiques. Le projet, qui a débuté en mars 2008, s'est terminé en 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. Les experts de l'OACI continuent d'élaborer une version provisoire de la nouvelle loi de l'aviation civile.

### **Service des achats d'aviation civile (CAPS)**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), est d'acquérir de l'équipement afin de renforcer les autorités aéronautiques. Le projet, entrepris en avril 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2010.

#### ***Réalisations du projet***

Des balayeuses de piste, des feux d'approche, des systèmes de contrôle des communications vocales (VCCS), des pièces de rechange pour radar, des passerelles d'embarquement des passagers et deux appareils élévateurs pour passagers handicapés ont été achetés.

## **CUBA**

### **Service des achats d'aviation civile (CAPS)**

#### ***But du projet***

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

#### ***Réalisations du projet***

Une visite à Cuba a été faite pour définir les besoins techniques et financiers du projet, incluant la maintenance de l'aéroport international José Martí (AIJM) ;

l'agrandissement de l'aire de trafic et la construction de la voie de circulation à l'aéroport Santa Clara ; l'acquisition de tunnels d'embarquement pour l'AIJM ; l'acquisition d'un radar primaire de surveillance ; l'acquisition de tours de contrôle d'aérodrome pour l'aéroport Holguin et pour l'aéroport Cayo Largo. Par la suite, les spécifications techniques ont été rédigées et des solutions possibles pour le financement ont été proposées. Un appel d'offres a été fait et des soumissions ont été évaluées.

## 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 des États-Unis 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 lacunes en matière de sécurité détectées par l'audit de l'OACI réalisé dans le cadre de l'approche systémique globale. 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, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

#### ***Réalisations du projet***

Les inspecteurs de l'OACI ont démissionné et n'ont pas été remplacés. Aucune activité n'a donc été réalisée en 2010 dans le cadre de ce projet.

## DOMINIQUE

### **Étude aéronautique concernant l'aéroport Melville Hall modernisé**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), est d'aider la DGAC à mener à bien une étude aéronautique concernant l'aéroport Melville Hall modernisé. Ce projet, qui a débuté en février 2010, s'est terminé en octobre 2010.

**Réalisations du projet**

Deux missions, l'une confiée à un expert des Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs (PANS-OPS) et l'autre à un expert des aérodromes, routes aériennes et aides au sol, ont été réalisées pour mener à bien l'étude aéronautique concernant l'aéroport Melville Hall modernisé.

**ÉGYPTE****Assistance pour la rénovation du Terminal 2  
de l'aéroport international du Caire****But du projet**

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement égyptien, étaient d'examiner les plans et documents de conception pour la rénovation et l'agrandissement du Terminal 2 de l'aéroport international du Caire, d'évaluer leur conformité avec les règlements nationaux et de veiller à ce que les travaux soient exécutés en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Le projet, qui a débuté en 2010, a été mené à bien.

**Réalisations du projet**

Deux consultants de l'OACI ont prêté leur concours selon les besoins à leurs homologues nationaux égyptiens affectés au projet. Les objectifs du projet ont été réalisés avec succès et le rapport sur le projet du terminal a été présenté à l'administration égyptienne.

**ÉQUATEUR****Renforcement du secteur de l'aviation civile****But du projet**

Les objectifs de ce projet, financé par le Gouvernement équatorien et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), sont les suivants : élaborer un plan de navigation aérienne national dans le contexte d'un plan-cadre de développement de l'aviation civile ; moderniser le système de gestion du trafic aérien, conseiller le gouvernement sur l'octroi d'une concession pour l'exploitation des aéroports existants et nouveaux de Guayaquil et de Quito ; remanier la structure organisationnelle de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) ; améliorer les capacités de ses ressources humaines par la formation ; et optimiser la manière dont elle s'acquitte de ses responsabilités en matière de



supervision de la sécurité. Ce projet, entrepris en 1998, a été prolongé jusqu'en décembre 2011.

### ***Réalisations du projet***

Un contrat relatif à des microstations (VSAT) a été signé et l'importation et la livraison de tout l'équipement VSAT ont été coordonnées. Avec le concours des experts de l'OACI et des représentants du titulaire du contrat, toutes les études de site et ont été menées à bien et tous les documents sur les essais de réception in situ ont été produits. Les experts de l'OACI et les représentants du titulaire du contrat ont vérifié tous les processus et élaboré des plans de formation. Le personnel de la DGAC a été formé à Singapour.

## **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 lacunes en matière de sécurité détectées par l'audit mené par l'OACI en mai 2007 dans le cadre de l'approche systémique globale. La réalisation du projet se fera en 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 du personnel, de la navigabilité et de l'exploitation technique. Le projet, commencé en novembre 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

#### ***Réalisations du projet***

L'exécution des fonctions de certification et de surveillance a été grandement améliorée. La mise en œuvre et l'application d'un ensemble de procédures de base pour les diverses activités de surveillance dans les domaines des licences du personnel, de la navigabilité et de l'exploitation technique se sont poursuivies. Un nouvel exploitant a été certifié. Tous les membres du personnel concernés ont montré leur compréhension de l'approche procédurale. Un programme structuré de formation des inspecteurs, incluant une formation en cours d'emploi, a été mis sur pied et dispensé par des inspecteurs de projet de l'OACI ou des inspecteurs principaux nationaux. Cinq inspecteurs dans les domaines des licences du personnel et de l'exploitation technique et sept inspecteurs de la navigabilité ont été recrutés et formés. La loi instituant l'ANAC a été examinée par l'OACI et des observations ont été présentées en vue de son amendement par le Gouvernement du Gabon.

## GUATEMALA

### Modernisation intégrale du système aéroportuaire national

#### *But du projet*

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Guatemala, est de prêter assistance à la planification et à la modernisation des installations et services des aéroports intérieurs de Cobán, Esquipulas, Huehuetenango, Puerto Barrios, Quetzaltenango et Retalhuleu, en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) internationales applicables. Ce projet, entrepris en 2005, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2011.

#### *Réalisations du projet*

En raison de la réorientation des priorités du Gouvernement, les activités de mise en œuvre ont été minimales en 2009 et ont porté uniquement sur la conception de l'aérogare de l'aéroport de Puerto Barrios. Les contrats du personnel ont été prolongés afin que les travaux en suspens puissent être menés à bien.

## GUINÉE ÉQUATORIALE

### Renforcement des capacités nationales et institutionnelles en aviation civile

#### *But du projet*

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Guinée équatoriale, est d'établir une Autorité de l'aviation civile autonome, disposant d'un niveau approprié de dotation en personnel et de compétence pour assurer ses fonctions de supervision de la sécurité dans les domaines de l'exploitation technique et de la navigabilité des aéronefs, ainsi que de la délivrance de licences pour les aéronefs et le personnel technique d'exploitation. Financé initialement au titre d'un arrangement de partage des coûts entre le gouvernement et le Programme des Nations Unies pour le développement qui s'est terminé en 2009, ce projet, entrepris en 2004, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

#### *Réalisations du projet*

Les contrats du coordonnateur du projet/expert des opérations aériennes et de l'expert de la navigabilité ont été prolongés, et quatre administrateurs nationaux ont été recrutés. Un système national de supervision de la sécurité et un mécanisme de contrôle et de surveillance ont été mis au point en conformité avec les prescriptions de l'OACI.

## HAÏTI

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

#### ***But du projet***

Ce projet est financé par l'Office national de l'aviation civile (OFNAC). La Phase I vise la reconstruction et la modernisation de l'infrastructure de navigation aérienne à la suite du tremblement de terre de 2010 ainsi que l'amélioration de la prestation des services, ce qui contribuera à l'efficacité des opérations aériennes à l'aéroport international Toussaint-Louverture de Port-au-Prince, dans la région d'information de vol (FIR)/centre de contrôle régional (ACC) Port-au-Prince et à l'aéroport international du Cap-Haïtien. La Phase II vise le renforcement de l'autonomie administrative et financière de l'OFNAC, l'agence de réglementation du transport aérien, et la traduction de la législation de base sur l'aviation civile qui a débuté au cours de la Phase I du projet. De plus, dans le cadre de la Phase II, le personnel technique et le personnel d'exploitation et de gestion recevront une formation qui les aidera à apporter des améliorations à l'OFNAC afin de satisfaire aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, aux prescriptions régionales et à la norme sur la connaissance de l'anglais niveau IV. Le projet, qui a débuté en 2009 afin de renforcer l'autorité de l'aviation civile, a vu ses objectifs prendre de l'ampleur et il a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2014.

#### ***Réalisations du projet***

Une lettre d'entente demandant la création d'un Comité directeur de l'aviation civile a été signée par le gouvernement. Les principes de la lettre d'entente instituant ce Comité directeur ont été approuvés par les membres de la Commission intérimaire pour la reconstruction d'Haïti durant une réunion tenue à Washington en août 2010. Un mandat a été préparé et présenté au gouvernement relativement à une mission d'évaluation qui définirait les besoins techniques en vue de l'obtention d'une subvention d'urgence de la Banque mondiale pour la réparation de deux radiophares omnidirectionnels très haute fréquence (VHF), la modernisation des systèmes VHF, la réfection des chaussées, le remplacement des dispositifs lumineux d'approche et la formation de contrôleurs de la circulation aérienne.

## INDE

### **Étude de faisabilité techno-économique pour l'établissement d'un nouvel aéroport international à Chennai, incluant une étude sur les opérations en double aux aéroports**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), était de préparer une étude de faisabilité techno-économique pour la construction d'un

deuxième aéroport international à Chennai, incluant une étude sur les opérations en double aux aéroports. L'étude a servi de base au Gouvernement indien pour prendre une décision concernant la construction d'un second aéroport pour la région métropolitaine de Chennai. Ce projet, entrepris en 2009, a pris fin en décembre 2010.

#### ***Réalisations du projet***

À la suite de l'approbation du projet par l'AAI sur la base de la stratégie proposée pour l'exploitation, l'OACI a mené à bien le processus d'appel d'offres et l'examen des soumissions pour l'étude et elle a présenté ses recommandations à l'AAI. Le contrat a été attribué au soumissionnaire retenu, qui a présenté le rapport final de l'étude à l'OACI, pour finalisation et présentation à l'AAI, en décembre 2010.

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

##### ***But du projet***

Ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile du Ministère indien de l'aviation civile, avait pour objectif de fournir au gouvernement une étude sur la conversion de la Direction générale de l'aviation civile actuelle en une Autorité de l'aviation civile (AAC) autonome, dont le fonctionnement serait conforme à la politique applicable de l'OACI. Ce projet, qui a commencé en octobre 2009, s'est terminé en février 2010.

##### ***Réalisations du projet***

Un rapport faisant état de l'étude demandée et des recommandations connexes ainsi qu'un projet de loi pour l'institution de l'AAC de l'Inde ont été remis au gouvernement. Une présentation verbale du rapport a été faite au Ministère de l'aviation civile du Gouvernement de l'Inde, ce qui a donné lieu à la décision d'entreprendre la mise en œuvre des recommandations du rapport.

#### **Renforcement des moyens 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, était de renforcer les moyens 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 charges, fonctions et responsabilités en matière 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 été mené à bien.

### ***Réalisations du projet***

Un rapport exposant les améliorations demandées et des recommandations a été présenté au Gouvernement de l'Inde. La DGAC s'est servie du rapport pour appuyer les mesures qu'elle a prises pour renforcer la supervision de la sécurité des aérodrômes.

## **Renforcement des moyens de supervision de la sécurité aérienne**

### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Inde, est de prêter assistance à la DGAC pour l'amélioration systémique de ses moyens de supervision de la sécurité aérienne et de la conformité aux normes et pratiques recommandées de l'OACI et aux prescriptions nationales. Le projet, entrepris en avril 2010, a pris fin en décembre 2010.

### ***Réalisations du projet***

Un expert de la sécurité des vols/coordonnateur de projet, un expert des opérations aériennes et un expert de la navigabilité ont fait des évaluations ainsi que des recommandations visant à améliorer l'efficacité, les performances et les moyens de l'organisation et du personnel actuel dans l'exécution de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité, compte tenu des résultats des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Ces activités incluaient un examen de la législation sur l'aviation civile, une évaluation de la structure organisationnelle, une analyse de l'effectif et de l'exécution des tâches, des inspections de la formation en milieu industriel et en cours d'emploi, la rédaction et la mise en place de certains règlements et éléments indicatifs, et la prestation de cours de formation destinés aux inspecteurs nationaux. Un rapport portant sur les principales activités du projet a été présenté à la DGAC.

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

### ***But du projet***

Ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Inde, a pour but de prêter assistance à la DGAC pour la mise en place d'une Direction des services de navigation aérienne (ANS) et son exploitation effective quant à l'exécution de ses charges, fonctions et responsabilités, et à la mise en œuvre du plan d'action correctrice pour donner suite aux observations et recommandations

découlant du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité. Le projet a été lancé en octobre 2010 et devrait durer 12 mois.

#### ***Réalisations du projet***

Le coordonnateur de projet/chef d'équipe et un expert en météorologie ont présenté le plan de travail initial du projet pour observations et approbation. Des experts en communication, navigation et surveillance (CNS), en recherches et sauvetage (SAR), et en systèmes d'information aéronautique (AIS) se sont joints à l'équipe du projet dans le courant de l'année.

#### **Expansion/modernisation de l'aéroport international Indira-Gandhi de New Delhi**

##### ***But du projet***

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

##### ***Réalisations du projet***

Un expert des prévisions de la circulation aérienne a produit une étude des prévisions de la circulation aérienne dans la zone d'attraction de New Delhi.

#### **Plan de masse/rapport détaillé sur le projet/examen des plans préliminaires de l'aéroport international de Navi Mumbai (NMIA)**

##### ***But du projet***

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

##### ***Réalisations du projet***

L'examen de la conformité du plan de masse de NMIA avec les SARP de l'OACI a été fait par une équipe d'experts techniques de l'OACI et un rapport a été publié

sur les constatations et les recommandations relativement à la poursuite de la planification de ce nouvel aéroport.

### **Programme de formation OACI-Inde destiné aux pays en développement**

#### ***But du projet***

Ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), vise à aider à administrer le programme de formation destiné à des participants provenant de pays en développement sélectionnés par l'Institut national de recherche et de gestion de l'aviation (NIAMAR), qui est devenu l'Académie de l'aviation de l'Inde, à New Delhi. L'assistance comprend la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi de bourses et de lettres de refus. Ce projet, entrepris en octobre 2008, se poursuit toujours.

#### ***Réalisations du projet***

L'OACI a entrepris de recruter un expert de la gestion commerciale des aéroports et un autre expert de la sûreté des aéroports pour appuyer l'Institut NIAMAR dans l'élaboration de deux cours donnés à cet institut.

## **INDONÉSIE**

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

#### ***But du projet***

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

#### ***Réalisations du projet***

Dix nouveaux inspecteurs de la sécurité des cabines ont été formés et des cours sur toute une gamme de sujets liés à la sécurité ont été dispensés à environ 240 membres du personnel. De la formation en cours d'emploi a été donnée à environ 20 membres du personnel. Des documents de la DGAC, soit la réglementation de la sécurité de l'aviation civile, les instructions au personnel, les

listes de vérification et les règlements connexes, ont été actualisés pour qu'ils soient conformes à l'Annexe 6. Des instructions au personnel sur le développement des ressources humaines ont été examinées et des recommandations ont été faites relativement aux révisions nécessaires. Des documents portant sur les problèmes de sécurité, mettant l'accent sur la supervision, les mesures correctrices et la formation, ont été traités. Le plan d'action correctrice de la DGAC découlant du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et des missions de validation coordonnées de l'OACI (ICVM) a été achevé. Le personnel affecté au projet a aidé la DGAC à se préparer en vue de la réunion du Comité de la sécurité aérienne de l'Union européenne (UE) et a assuré la coordination avec l'UE pour les questions de sécurité. Le coordonateur du projet a accompagné le Directeur général à la réunion du Comité de la sécurité aérienne, au cours de laquelle a été levée l'interdiction de l'Union européenne empêchant deux compagnies aériennes indonésiennes de survoler le territoire européen.

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

#### ***But du projet***

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

#### ***Réalisations du projet***

L'équipe CATT a élaboré un plan de gestion du programme en vue de renforcer les moyens de supervision de la sécurité de la DGAC. Le programme national de sécurité de l'aviation a été mis au point et approuvé. La mise en place du système de gestion de la sécurité pour tous les fournisseurs de services aéronautiques est en cours. Un programme national de sûreté de l'aviation civile a été mis au point. En juin 2010, l'interdiction de l'Union européenne empêchant deux compagnies aériennes indonésiennes de survoler le territoire européen a été levée.



## JAMAHIRIYA ARABE LIBYENNE

### Consultant en communication et aides de navigation

#### *But du projet*

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement de la Jamahiriya arabe libyenne, était de vérifier si les systèmes actuels de communication et d'aide de navigation de plusieurs aéroports répondaient aux besoins de la Jamahiriya arabe libyenne quant à la conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Ce projet, entrepris en 2010, a été mené à bien.

#### *Réalisations du projet*

Un consultant a examiné les systèmes d'aide de navigation de plusieurs aéroports en consultation avec des fonctionnaires du gouvernement et le rapport final a été présenté à l'Autorité de l'aviation civile de la Jamahiriya arabe libyenne.

## MEXIQUE

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

#### *Réalisations du projet*

La sélection des experts/instructeurs a été faite. Après consultation entre les autorités mexicaines et l'OACI concernant le soutien logistique relatif aux moyens de formation, le cours a été reporté à 2011 faute de financement par la DGAC.

## NAMIBIE

### Supervision de la sécurité et de la sûreté

#### *But du projet*

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

#### *Réalisations du projet*

Un expert du droit aérien international a été recruté pour mettre en œuvre le Code de l'aviation civile de la Namibie. Une équipe de contrôleurs de la circulation aérienne a aussi été recrutée pour former tout le personnel national de contrôle de la circulation aérienne (ATC). Le cadre réglementaire national a été amélioré ; du personnel a été recruté et formé dans les domaines de la sécurité et de la sûreté et la capacité de la DCA de s'acquitter de ses obligations en matière de supervision de la sécurité a été renforcée.

## NÉPAL

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

#### *But du projet*

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

#### *Réalisations du projet*

La mise en œuvre de la méthode TRAINAIR à l'Académie de l'aviation civile a été entreprise par l'expert TRAINAIR de l'OACI.

### **Système de surveillance des services de la circulation aérienne (ATS) et système d'approche et d'atterrissage de l'aéroport international Tribhuvan – Phase 1**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Népal (CAAN), était d'aider la CAAN à définir et préparer les documents relatifs aux acquisitions et les activités d'appel d'offres concernant le système de surveillance népalais et le système d'approche et d'atterrissage pour l'aéroport international Tribhuvan de Katmandou. Le projet, commencé en juillet 2010, a été mené à bien.

#### ***Réalisations du projet***

Un expert en communication, navigation et surveillance/chef d'équipe et un expert en gestion de la circulation aérienne ont prêté assistance à la CAAN. Un rapport incluant l'étude demandée, des documents connexes et des recommandations a été présenté à la CAAN.

## **NICARAGUA**

### **Aménagement 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), était de choisir les emplacements et les méthodes de construction de deux nouveaux aéroports dans la partie méridionale du pays pour donner à la région des moyens de transport autres que le 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, s'est terminé en 2010.

#### ***Réalisations du projet***

Le plan de masse a été achevé et présenté au gouvernement.

## **OMAN**

### **Développement de l'aviation civile et soutien technique**

#### ***But du projet***

Ce projet, financé par le Gouvernement d'Oman, vise à fournir un soutien continu à la Direction générale de l'aviation civile et de la météorologie pour des

questions intéressant le contrôle de la circulation aérienne, l'ingénierie aéroportuaire, les opérations aériennes et la navigabilité, et de contribuer à la création d'une instance de réglementation efficace tout en encourageant l'établissement d'un système de transport aérien sûr et économiquement viable. Ce projet, entrepris en 1993, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

#### ***Réalisations du projet***

Les experts et le personnel d'assistance opérationnelle (OPAS) de l'OACI ont contribué à améliorer les fonctions 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 ont été 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.

#### **Consultant en législation sur l'aviation**

##### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement d'Oman, était de revoir la législation omanaise. Ce projet, entrepris en 2010, a été mené à bien.

##### ***Réalisations du projet***

Un consultant international a examiné le droit aéronautique et la législation aéronautique de base en vigueur et il a apporté aide et conseils à ses homologues nationaux pour l'amendement de la législation aéronautique de base afin de permettre la mise sur pied d'une organisation nationale d'aviation civile ayant des fonctions et des responsabilités clairement définies. Le droit aéronautique, dans ses versions anglaise et arabe, a été amendé et soumis au gouvernement pour approbation.

## **PAKISTAN**

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

##### ***But du projet***

Ce projet, financé par le Gouvernement du Pakistan, a pour objectif d'acquérir de l'équipement de surveillance et de navigation afin d'aider le gouvernement dans

l'amélioration globale de ses normes de sécurité des vols. Ce projet, qui a débuté en avril 2010, devrait durer 30 mois.

#### ***Réalisations du projet***

L'OACI a produit les spécifications techniques pour un système complet de radars primaire et secondaires. Un appel d'offres a été mené pour trois DVOR/DME et deux ILS/DME, et une évaluation technique des soumissions a été envoyée à l'Autorité pakistanaise de l'aviation civile (PCAA). Une délégation de la PCAA a participé aux négociations relatives aux contrats avec les fournisseurs retenus.

## **PANAMA**

### **Renforcement de l'aéroport international de Tocumen au Panama**

#### ***But du projet***

Les objectifs de ce projet, financé par l'aéroport international de Tocumen, étaient de porter assistance au Gouvernement du Panama pour la modernisation des installations aéroportuaires, y compris pour la gestion de projets d'expansion de l'aéroport et les achats d'équipements nécessaires à son fonctionnement, et de faire en sorte que les opérations aéroportuaires soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Ce projet, entrepris en 2003, s'est terminé en décembre 2010.

#### ***Réalisations du projet***

Trente-neuf membres du personnel de l'aéroport international de Tocumen ont été formés aux procédures aéroportuaires. Un quai a été construit du côté nord et des appels d'offres ont été faits relativement aux équipements. Des travaux de génie civil ont été effectués pour les aérogares de passagers et de marchandises, la construction de hangars, plates-formes, aires de stationnement, voies de circulation, écrans acoustiques aéroportuaires et clôtures de périmètre. Les contrats de services de maintenance, qui incluent les portes d'embarquement, les convoyeurs à bagages et l'achat de pièces de rechange ont été prolongés. Plusieurs contrats ont été signés pour l'acquisition de systèmes et d'équipements aéroportuaires.

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

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Panama, est d'aider l'Autorité de l'aviation civile à acquérir l'expertise technique, opérationnelle et de

gestion dans les domaines de la navigation aérienne et des aéroports, notamment en communication, navigation et surveillance, et en sécurité et sûreté de l'aviation, grâce à la formation de personnel technique et opérationnel spécialisé, à des conseils d'experts, à l'acquisition de matériel pour la prestation des services et au renforcement de la gestion administrative et exécutive des services de navigation aérienne et d'exploitation aéroportuaire. Le projet a commencé en 2009 et a une durée prévue de trois ans.

#### **Réalisations du projet**

Un radar secondaire de surveillance mode S a été installé ainsi que les systèmes de communication connexes pour le transfert des données. On a procédé à l'entretien et à la modernisation de deux tours de contrôle. Plusieurs contrats ont été signés pour la fourniture et l'installation de systèmes et d'équipements aéroportuaires. La modernisation technologique du réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques, des services de communication et des services d'information aéronautique (AFTN/COM/AIS) a été achevée. La réglementation aéronautique du Panama pour la supervision de la sécurité a été définie en conjonction avec la formation et le renforcement des moyens, pour ce qui est des inspecteurs et du personnel technique chargés de ces activités. Un bureau d'assurance de la qualité a été mis sur pied.

## **PÉROU**

### **Modernisation de la gestion du trafic aérien**

#### **But du projet**

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

#### **Réalisations du projet**

Les sites du pays où seront installés les huit radars et le réseau de communication par microstations (VSAT) ont été préparés et un nouveau bâtiment pour le centre de contrôle de la circulation aérienne a été construit. La phase initiale de formation du personnel participant à l'utilisation et à l'entretien de l'équipement et des systèmes a été menée à bien.

### **Modernisation des systèmes de navigation aérienne**

#### ***But du projet***

Le projet, financé par le Gouvernement du Pérou, avait pour objet d'aider la Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial (CORPAC S.A.) à faire l'acquisition de systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) intégrés de catégorie III B coïmplantés avec un dispositif de mesure de distance (DME) ; et d'un système d'observation météorologique automatique (AWOS) dont la portée visuelle de piste (RVR) et le balisage lumineux ont été portés au niveau de la catégorie III B à l'aéroport international de Lima, ce qui comprend aussi la formation du personnel technique. Le projet, qui a débuté en octobre 2010, s'est terminé en janvier 2011.

#### ***Réalisations du projet***

L'acquisition d'un ILS intégré de catégorie III B a été menée à bien et un contrat a été attribué au soumissionnaire retenu.

### **Renforcement institutionnel de la DGAC — Phase II**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Gouvernement du Pérou, était de renforcer la Direction générale de l'aviation civile (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 comme instrument de développement économique. Le projet, entrepris en décembre 2007, s'est terminé en 2010.

#### ***Réalisations du projet***

Le personnel technique de la DGAC a reçu une formation dans plusieurs domaines de l'aéronautique. Au total, 135 professionnels et cinq consultants nationaux ont été embauchés.

## **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, qui est financé par l'Autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP), sont d'améliorer la sécurité de l'aviation en mettant à jour les règlements et procédures de manière à renforcer les moyens de la CAAP en

matière de supervision de la sécurité, de mettre à disposition davantage d'inspecteurs et d'arpenteurs-géomètres bien formés et qualifiés et d'accroître l'autorité et l'autonomie organisationnelles en vue d'assurer une supervision efficace de la sécurité des activités des transporteurs aériens, organisations de maintenance aéronautique, services d'aérodrome et de circulation aérienne, ainsi que la conformité aux règlements et procédures de sécurité et l'application des principes du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le projet, entrepris en mai 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2011.

### **Réalisations du projet**

L'équipe de projet de l'OACI a effectué une analyse des résultats de l'audit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) réalisé en 2009, et cette analyse a donné lieu à un renforcement du personnel d'assistance opérationnelle (OPAS) dans les domaines de l'exploitation aérienne et de la navigabilité et au recrutement d'agents nationaux supplémentaires pour la supervision de la navigabilité et des organismes de formation agréés. À l'issue de la phase de formation initiale, le personnel a été déployé pour effectuer des audits de certification sous la supervision des experts OPAS. Le projet a maintenu un effectif qualifié et chevronné d'inspecteurs de l'exploitation aérienne en engageant à contrat des pilotes vérificateurs de compagnie aérienne à la retraite. Une assistance a été apportée à la CAAP en lien avec les exigences de supervision de la sécurité émanant de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et du Comité de sécurité aérienne de l'Union européenne, qui a interdit à tous les exploitants des Philippines de survoler le territoire européen. De nombreux amendements du règlement de l'aviation civile (CAR) et modifications de manuels, procédures et formulaires ont été préparés. L'équipe de projet a dressé et remis un plan d'action sur la façon de répondre aux préoccupations de l'OACI qui sont liées aux problèmes graves de sécurité (PGS) et de revenir à la Catégorie I de la FAA. Des membres de l'équipe ont conseillé du personnel clé de la nouvelle administration de la CAAP sur les défis majeurs issus de la recertification des transporteurs internationaux et intérieurs et des organismes de formation et de maintenance en fonction des nouvelles normes. Des calendriers de surveillance ont été établis et soumis, et la formation de personnel de la CAAP s'est poursuivie.

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

#### **But du projet**

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



**Réalisations du projet**

Après des négociations au siège de l'OACI, le contrat a été attribué en avril 2010 au soumissionnaire retenu. Un essai de réception en usine a été effectué, et le premier équipement a été livré aux Philippines, où le creusage de tranchées a commencé.

**QATAR****Développement aéroportuaire****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Gouvernement du Qatar, est d'aider l'Autorité de l'aviation civile (AAC) à concevoir et construire le nouvel aéroport international de Doha (NDIA), qui sera entièrement indépendant de l'aéroport existant. L'assistance de l'OACI consiste 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, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2011.

**Réalisations du projet**

Des conseils ont été fournis au Comité directeur du NDIA sur 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 lien avec la construction du nouvel aéroport. L'essentiel de l'ouvrage de génie civil concernant l'aérodrome a été effectué.

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

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Gouvernement de la République de Corée, est d'apporter une assistance à l'Autorité de la sécurité de l'aviation civile (CASA) et au Centre de formation de l'aviation civile coréen (KCATC) dans l'administration d'un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par le CATC. L'assistance englobe la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Le projet, qui a commencé en juillet 2007, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2011.

**Réalisations du projet**

L'OACI a octroyé 159 bourses à des participants provenant de 57 pays en développement pour une formation dispensée au KCATC et à l'académie de l'aviation de la corporation de l'aéroport international d'Incheon (IIAC).

**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), était 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. Ce projet, commencé en avril 2009, a été achevé en 2010.

**Réalisations du projet**

Les concepteurs de cours TRAINAIR qualifiés ont continué à utiliser la méthodologie TRAINAIR pour élaborer des mallettes pédagogiques normalisées (MPN). L'Institut a invité la délégation de l'Agence pour la supervision de la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) au Symposium sur les professionnels de l'aviation de la prochaine génération dans l'industrie aéronautique. De plus, un projet a été élaboré en vue d'offrir à des fonctionnaires des bourses internationales pour de la formation dans des disciplines de l'aviation civile qui ne sont pas offertes dans le pays. L'Institut a obtenu l'agrément de l'OACI relativement aux MPN 133/195 Services de la circulation aérienne/Bureau de piste des ATS (ATS/ARO).

**SAINTE-LUCIE****Accord de service de gestion (ASG)****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui était financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGAC), était d'obtenir une assistance technique de l'OACI en vue du renforcement des autorités aéronautiques. Le projet, qui a commencé en février 2010, a été mené à bien.

**Réalisations du projet**

Deux missions ont été effectuées pour guider les autorités de Sainte-Lucie en lien avec le National Power Plant Development Study et l'utilisation d'avions à réaction d'affaires à l'aéroport George F.L. Charles.

**SINGAPOUR****Programme de formation OACI/Singapour destiné aux pays en développement****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui est financé par l'Administration de l'aviation civile de Singapour (CAAS), est que l'OACI aide à administrer un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA). L'assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi et de refus des bourses. Le projet, entrepris en 2009, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

**Réalisations du projet**

Soixante-quatorze participants provenant de 33 pays en développement ont été retenus pour suivre 11 cours donnés dans les domaines suivants : techniques et gestion des enquêtes sur les accidents d'aviation ; droit aérien international : concepts et applications ; gestion et enquêtes de sécurité des services de la circulation aérienne (ATS) ; gestion de crise en sûreté de l'aviation ; gestion de l'aviation civile ; communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ; surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et navigation fondée sur les performances (PBN) ; gestion d'urgence ; programme national de sécurité ; inspecteurs de supervision de la sécurité – maintenance ; inspecteurs de supervision de la sécurité – ingénierie ; inspecteurs de supervision de la sécurité – exploitation aérienne.

**Examen du Programme de gestion de la faune sauvage****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Groupe d'aéroports de Changi (CAG), consiste à aider le Groupe à évaluer le danger que représente la faune sauvage, à fournir au Groupe une formation en vue de l'établissement d'un programme efficace de contrôle de la faune à l'aéroport international de Changi et à établir un plan de gestion et de mise en œuvre concernant la faune. Le projet a débuté en novembre 2010, pour une durée prévue de neuf mois.

**Réalisations du projet**

Un expert de l'OACI a effectué une évaluation du danger posé par la faune sauvage en vue de l'établissement d'un programme efficace de contrôle de la faune à l'aéroport international de Changi donnant lieu à un plan de gestion et de mise en œuvre concernant la faune.

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

Ce projet, qui est 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, 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 2011.

**Réalisations du projet**

Le projet a continué d'assurer la gestion et l'administration de l'Autorité provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS) en coordonnant les activités avec le Coordonnateur résident et Coordonnateur de l'action humanitaire des Nations Unies 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 utilisant l'espace aérien somalien, 24 heures sur 24, à partir du bureau du projet à Nairobi, un service d'information de vol (FIS), y compris un service d'information aéronautique (AIS), des services de communications aéronautiques (AEROCOM) et une 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 fait fonctionner une station AEROCOM à l'aéroport de Garowe et assure un service de briefing AIS à l'aéroport de Hargeysa. Au chapitre du développement des ressources humaines, le projet a attribué quatre

bourses à des ressortissants somaliens, trois pour une formation en gestion intégrée de la sécurité (deux semaines, au centre éthiopien de formation en aviation civile) et une pour un diplôme en gestion de l'aviation, à Singapour. 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. À ce sujet, des évaluations ont été effectuées au nouveau terrain d'aviation de Garowe, qui est maintenant opérationnel. Le projet a également contribué financièrement à l'achèvement de la piste du terrain d'aviation de Garowe et à la construction d'une clôture de sûreté à l'aéroport de Hargeysa. Le projet supervise actuellement l'agrandissement de 1 800 m de la piste de l'aéroport d'Hargeysa. Les travaux ont avancé en ce qui a trait au plan d'expansion du réseau de microstations du nord-est de l'Afrique (NAFISAT) en vue de l'intégration d'un réseau intérieur qui permettra une surveillance dépendante automatique – diffusion/contrat (ADS-B/C) VHF à grande portée en Somalie, ainsi que la mise en œuvre des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) dans l'espace aérien somalien.

## **SRI LANKA**

### **Programme TRAINAIR pour le Centre de formation de l'aviation civile**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, qui était financé par la société Airport and Aviation Services (Sri Lanka) Limited, consistait à moderniser et développer les moyens du Centre de formation de l'aviation civile (CATC) du Sri Lanka en y introduisant la méthodologie TRAINAIR de l'OACI. Ce projet, qui a commencé en 2006, a été mené à bien.

#### ***Réalisations du projet***

Le Groupe central TRAINAIR de l'OACI a continué de fournir assistance et conseils jusqu'à la fin du projet. Des bourses ont été attribuées pour que le personnel du CATC assiste à des activités TRAINAIR.

## **THAÏLANDE**

### **Programme de formation OACI/Thaïlande destiné aux pays en développement**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, qui est financé par le Centre de formation de l'aviation civile (CATC) de Thaïlande, est de prêter assistance au CATC 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, se poursuit.

#### ***Réalisations du projet***

Cent quatre-vingt participants provenant de 37 pays en développement ont été sélectionnés pour suivre des cours dans les domaines suivants : connaissance de l'anglais aéronautique (interrogateur/évaluateur), gestion des marchandises dangereuses, gestion de la sûreté de l'aviation, facteurs humains pour le personnel d'exploitation, système de gestion de la sécurité et météorologie pour le personnel aéronautique.

#### **Plans directeurs révisés pour les aéroports internationaux Suvarnabhumi et Don Mueang**

##### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, qui est financé par Airports of Thailand (AOT) Public Company Limited, est d'aider AOT dans le processus décisionnel général concernant le rôle futur à long terme de Don Mueang et le principe de l'aéroport simple ou de l'aéroport double pour Bangkok. Ce projet complétera les résultats de l'étude sur les opérations doubles pour la région métropolitaine de Bangkok, étude qui a été achevée en avril 2010. Cette phase du projet a commencé en avril 2010 et a été prolongée jusqu'à la fin de mars 2011.

##### ***Réalisations du projet***

Avec le concours d'un coordonnateur de projet de l'OACI, un appel d'offres pour un contrat de sous-traitance relatif à la réalisation d'une étude sur un aéroport simple pour Bangkok a été lancé, et le contrat a été attribué.

## **URUGUAY**

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

##### ***But du projet***

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

**Réalisations du projet**

Sept professionnels nationaux ont été mis sous contrat pour appuyer la mise en œuvre du programme de supervision de la sécurité. Une formation du personnel local a été dispensée dans divers domaines de l'aviation, notamment les suivants : formation périodique en simulateur pour inspecteurs, transport de marchandises dangereuses, inspection d'aérodrome et sûreté de l'aviation. Un appel d'offres public a été préparé en vue de l'acquisition de systèmes radar et de communications VHF.

**VENEZUELA****Renforcement des ressources humaines****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui était financé par le Gouvernement du Venezuela, était de prêter une assistance technique au Gouvernement pour le renforcement de la gestion des ressources humaines de l'Institut national de l'aéronautique civile (INAC) du Venezuela, grâce à la formation, l'application de méthodes de travail et le recrutement du personnel nécessaire, dans son rôle d'autorité aéronautique et de fournisseur de services de navigation aérienne. L'accent a porté 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, a été achevé en mars 2010.

**Réalisations du projet**

Des prorogations de contrat ont été autorisées pour des coordonnateurs internationaux, jusqu'à la fin de 2010. Une formation aux audits de sûreté pour l'INAC a été dispensée.

**Modernisation des aéroports et du contrôle de la circulation aérienne****But du projet**

L'objectif de ce projet, qui est 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, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

**Réalisations du projet**

L'installation de matériel de communications/navigation/surveillance s'est poursuivie.

## LISTE DES PROJETS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX

### RÉGION AFRIQUE

#### **Arrangement 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, qui est financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), 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 entre 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 les normes et pratiques recommandées (SARP) et lignes directrices pertinentes des Annexes 6, 9, 11 et 14 ainsi que les dispositions des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* [PANS-ATM (Doc 4444)] relatives à l'établissement de plans d'urgence concernant les urgences de santé publique et la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens. Le projet, entrepris en mars 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

##### ***Réalisations du projet***

Deux agents de liaison ont été nommés dans les bureaux régionaux de Nairobi et Dakar pour renforcer la coopération entre les États et les coordonnateurs régionaux en Afrique. De plus, un coordonnateur régional pour les États francophones de l'Afrique a été désigné. Un atelier a été tenu pour fournir aux États l'outillage nécessaire à l'élaboration de plans et de procédures pour faire face aux urgences de santé qui touchent le secteur de l'aviation. La réunion mondiale des équipes régionales de médecine aéronautique des CAPSCA, la première du genre, s'est tenue à Singapour en octobre 2010 en présence des agents de liaison et des coordonnateurs régionaux des CAPSCA-Afrique. Un site web CAPSCA a été mis sur pied pour faciliter le partage des renseignements et des documents entre les divers projets CAPSCA et les organisations partenaires.



**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***

Ce projet était financé par les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (BAG) (Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone), avec un appui financier et en nature de la Banque africaine de développement, 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, de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) et de Transports Canada. Ses objectifs consistaient 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 harmonisées et à prêter assistance aux États dans leurs activités de supervision de la sécurité, selon les besoins, afin de déterminer la faisabilité de la transformation du COSCAP-BAG en une Organisation régionale du BAG pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO). Ce projet, entrepris en 2005, a été achevé en 2010.

***Réalisations du projet***

Le Comité directeur a établi les priorités du projet pour les six derniers mois avant la fin du projet. La documentation, dont le Règlement générique du Groupe de l'Accord de Banjul, a été finalisée. Les manuels de procédures et d'orientations ont été examinés par le Groupe de travail sur la sécurité des vols du COSCAP-BAG et approuvés par le Comité directeur. Pour assurer une transition sans anicroche à l'Organisation régionale du BAG pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), une présentation détaillée des activités du projet depuis ses débuts a été faite au nouveau Directeur exécutif par le conseiller technique principal du COSCAP-BAG.

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

***But du projet***

Ce projet est financé par les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (BAG) (Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone), avec un appui financier et en nature de la Banque africaine de développement, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de la Facilité

financière internationale pour la sécurité de l'aviation. Son objectif est d'aider les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul à mettre sur pied l'Organisation régionale du BAG pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO), dont le rôle est de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région. La BAGASOO, qui a institutionnalisé le projet du COSCAP-BAG qui a pris fin en juillet 2010, a été établie sous les auspices du BAG en application de l'Accord du BAG signé par les Ministres chargés de l'aviation civile dans les États membres du Groupe. Le projet a commencé en juillet 2010, pour une durée initiale prévue d'un an.

### **Réalisations du projet**

Le Directeur exécutif de la BAGASOO, six administrateurs et huit membres du personnel des services généraux ont été recrutés. Les infrastructures administratives nécessaires ont été mises en place. Le manuel de politique et de procédures de la BAGASOO, le règlement du personnel, le règlement financier et la politique en matière de formation ont été élaborés et soumis à l'approbation du Conseil d'administration. Des bases de données sont en cours d'établissement sur la formation et les activités des inspecteurs nationaux du BAG ainsi que sur l'état des installations aéronautiques, en vue de faciliter l'établissement des priorités de l'assistance technique.

### **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**

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

**Réalisations du projet**

Les priorités du projet COSCAP-CEMAC pour 2010 ont été définies lors de la cinquième réunion du Comité directeur. Le projet définitif de législation primaire de la CEMAC a été élaboré. Un ensemble proposé de règlements techniques communs correspondant aux Annexes 1, 6, et 8 de l'OACI a été produit. Avec le concours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), une formation sur l'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) a été fournie aux inspecteurs de l'aviation civile de la région de la CEMAC, y compris des inspecteurs régionaux du COSCAP. L'établissement d'un programme SAFA pour la CEMAC a commencé. Le COSCAP a participé à des missions d'assistance et/ou d'analyse d'écart au Congo, en Guinée équatoriale, au Gabon et à Sao Tomé-et-Principe, ou dirigé de telles missions. Un protocole d'entente a été signé entre les États membres de la CEMAC et le Programme de mise en œuvre complet AFI de l'OACI en vue de la fourniture d'une assistance pour l'établissement d'une organisation régionale de supervision de la sécurité.

**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**

Ce projet est financé par les États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) (Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie et Zimbabwe), avec un apport financier et en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Son objectif est l'établissement d'une organisation coopérative régionale permanente ou semi-permanente appelée Organisation de la sécurité de l'aviation de la SADC (SASO) qui aura pour mandat d'assurer l'éventail complet, ou seulement une partie, si nécessaire, des fonctions de certification et de surveillance pour le compte des États membres de la SADC et d'établir un centre de ressources pour la formation dans ces domaines. Ce projet, entrepris en avril 2008, a été prolongé jusqu'en 2012.

**Réalisations du projet**

Au chapitre de l'harmonisation des règlements, le Comité directeur du COSCAP-SADC a approuvé la loi type de la SADC sur la sécurité de l'aviation et le règlement générique de la SADC (SGR) englobant les Annexes 1, 6, 7 et 8 de l'OACI. Les États sont déjà en train d'incorporer les dispositions du SGR dans leur règlement national ou ont déjà complètement remplacé celui-ci par le SGR, selon qu'il convenait. De nombreuses procédures techniques génériques à l'usage des inspecteurs de l'exploitation aérienne et de la navigabilité ont été

prises au point. Une formation informelle a été dispensée à dix stagiaires durant l'année, sur des sujets comme l'orientation des projets, l'harmonisation des règlements et des procédures, les articles pertinents de la Convention de Chicago et ses Annexes, et le SGR. Le processus en vue de la sélection d'un inspecteur de l'exploitation aérienne et d'un inspecteur de la navigabilité pour le COSCAP a été lancé. Comme le projet arrive à la fin de sa durée prévue, un Groupe de travail sur l'institutionnalisation (IWG) a été mis sur pied pour faciliter, en coopération avec le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) de l'OACI, la transition du COSCAP-SADC à l'Organisation régionale de l'Afrique australe pour la supervision de la sécurité (SASOO).

**Projet 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***

Ce projet est financé par les États membres de l'UEMOA (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo) et la Mauritanie, avec des contributions financières et en nature de la Banque africaine de développement (BAD), de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Coopération française et de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS). Ses objectifs sont de relever la sécurité du transport aérien, de développer les connaissances et les compétences techniques des inspecteurs nationaux grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, d'exécuter des tâches de certification et de surveillance 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 aéroports 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 2011.

***Réalisations du projet***

Le personnel du projet a été renforcé de manière à inclure un inspecteur de l'exploitation aérienne et un inspecteur de la certification et de la sécurité des aéroports. Un ensemble de règlements techniques communs proposés correspondant aux Annexes 1, 6, 7 et 8 de l'OACI a été actualisé et soumis à la Commission de l'UEMOA en vue de son introduction dans le processus d'adoption. Un séminaire d'information sur le programme national de sécurité et une formation sur le système de gestion de la sécurité ont été donnés au bénéfice du personnel de l'aviation civile et des exploitants aériens. Le projet a effectué quatre missions d'assistance auprès d'États de l'UEMOA en vue de la mise en œuvre de la législation primaire et des règlements techniques de l'UEMOA ou de leurs plans d'action correctrice suite à l'audit du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). À la demande de l'Autorité de l'aviation civile du Mali, les inspecteurs du COSCAP ont participé à l'élaboration de manuels de

procédures et d'orientations destinés aux inspecteurs des licences du personnel, de l'exploitation aérienne, de la navigabilité, des aérodromes et des services de navigation aérienne, dans le cadre du Projet Régional de Sûreté et de Sécurité pour l'Afrique de l'Ouest et du Centre, parrainé par la Banque mondiale. Des séminaires, ateliers et formations techniques organisés par le Programme de mise en œuvre complet AFI (ACIP) et l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) ont été donnés en présence du personnel du projet et d'inspecteurs nationaux. Les États membres de l'UEMOA et l'ACIP ont signé un protocole d'entente portant sur la fourniture d'assistance dans l'établissement d'une organisation régionale de supervision de la sécurité.

### **Développement coopératif des services de météorologie aéronautique dans la région WACAF — Projet pilote (Projet pilote CODEVMET-WACAF)**

#### ***But du projet***

Le projet pilote CODEVMET, relatif à un programme permanent de développement coopératif de services de météorologie aéronautique (AeroMet) dans la Région WACAF, est financé par les États participants (Cap-Vert, Gambie, Guinée, Guinée-Bissau, Libéria, Nigéria, République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe et Sierra Leone). Ses objectifs sont de mettre en place un système permettant aux fournisseurs de services AeroMet des États membres de réaliser la conformité par rapport aux normes de sécurité de l'aviation internationale et de renforcer la capacité des autorités nationales de réglementation d'assurer la supervision de la sécurité des services AeroMet grâce à l'adoption d'une approche systémique globale. Le projet a débuté en septembre 2010 pour une durée prévue de deux ans.

#### ***Réalisations du projet***

Une proposition de projet tenant compte des recommandations issues de la Phase I du projet CODEVMET a été produite en vue de la mise en œuvre du projet pilote CODEVMET dans un cadre institutionnel basé sur l'expérience acquise par l'OACI dans l'exécution de programmes de coopération régionale similaires partout dans le monde. La proposition a été approuvée par les États participants lors de la première réunion du Comité directeur.

## **RÉGION AMÉRIQUES**

### **Coopération technique fournie à la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)**

#### ***But du projet***

L'objectif de ce projet, qui est financé par 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), est d'apporter une assistance

administrative dans la gestion du Secrétariat de la CLAC. Ce projet découle des nouveaux arrangements de travail conclus le 21 décembre 2005 par le Président du Conseil de l'OACI et le Président de la CLAC, qui tiennent compte du fait que cette organisation régionale est devenue administrativement et financièrement autonome. Ces arrangements sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2007. Le projet, entrepris en janvier 2007, a été prolongé jusqu'en décembre 2011.

#### ***Réalisations du projet***

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

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

##### ***But du projet***

Ce projet est financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, de la France, de Guyana, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de Trinité-et-Tobago, de l'Uruguay et du Venezuela. Ses objectifs sont d'établir un mécanisme multinational pour gérer le réseau numérique CNS grâce au REDDIG et de moderniser les communications du service fixe aéronautique pour les rendre homogènes, interconnectables et interopérables avec d'autres réseaux numériques de la Région Caraïbes/ Amérique du Sud (CAR/SAM). Depuis l'établissement du mécanisme multinational, le projet gère temporairement le réseau REDDIG et met en œuvre des applications 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, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

##### ***Réalisations du projet***

Ce projet régional a continué de gérer le réseau REDDIG et d'administrer le segment satellitaire avec efficacité, mettant ainsi à la disposition de tous les États membres un réseau fiable et robuste qui appuie les services de télécommunications aéronautiques dans la région d'une manière qui répond aux plus hautes normes de qualité. Un total de 22 opérations de logistique ont été exécutées, dont l'envoi de pièces de rechange destinées à remplacer des éléments défectueux, la coordination de réparations et l'acquisition de pièces de rechange supplémentaires nécessaires. La treizième réunion de coordination du Comité directeur du projet a révisé le budget du projet pour que les opérations se poursuivent jusqu'à la fin de 2012. L'interconnexion des réseaux REDDIG et MEVA II des Caraïbes s'est poursuivie de façon satisfaisante avec la mise en œuvre de services vocaux ATS via la Colombie et le Venezuela. Une réunion technico-opérationnelle sur les réseaux de communications et la transmission de

données a eu lieu à Lima en présence de 38 participants, dont 16 ont reçu des bourses du projet.

**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, qui est financé par les Gouvernements de la Bolivie, du Chili, de la Colombie, du Costa Rica, de Cuba, de l'Espagne, du Guatemala et du Venezuela ainsi que par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est de planifier le développement des aspects techniques, financiers et fonctionnels d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) préopérationnel pour la Région CAR/SAM, en tenant compte de l'évolution du GNSS, des recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne et des conclusions du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS). Ce projet, entrepris en 2003, a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2011.

***Réalisations du projet***

La Phase III-A du projet a commencé en janvier 2010, et il était prévu qu'elle dure 24 mois. Les études suivantes ont été réalisées : définition du réseau de surveillance ; appui de la surveillance et du contrôle du réseau SACCSA ; topologie du réseau de terre ; et définition des besoins du site web. Des études de l'ionosphère ont été effectuées, et différents scénarios ont été établis en vue de la création de l'Équipe d'experts de l'ionosphère (IET). Sur la base des résultats des études de la Phase III-A de ce projet, les performances obtenues du signal dans l'espace ont été acceptées.

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

***But du projet***

Les objectifs de ce projet, qui est financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de l'Uruguay et du 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, a une durée prévue de cinq ans.

### **Réalisations du projet**

Les activités du projet ont continué par l'élaboration de plans d'action visant à mettre en œuvre la navigation fondée sur les performances (PBN) en route (RNAV 5) ainsi qu'à améliorer les régions terminales, les approches, la gestion des courants de trafic aérien (ATFM), les moyens de communications, navigation et surveillance (CNS), l'interconnexion de la gestion automatisée de la circulation aérienne (ATM) dans les centres de contrôle régional et l'interconnexion du système de messagerie ATS (AMHS). Une stratégie régionale SAM a été établie en vue de la mise en œuvre du nouveau modèle de plan de vol. Une circulaire consultative et les outils de travail correspondants relatifs à l'approbation des aéronefs et des exploitants dont on prévoit qu'ils effectueront des vols RNAV et en qualité de navigation requise (RNP) ont été approuvés. Les États membres ont analysé l'optimisation du réseau de routes ATS de la Région SAM. La deuxième partie du manuel de procédures ATFM, Processus de prise de décision en collaboration (CDM), Volume I, et une étude concernant un réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) SAM ont été préparés, de même qu'un document d'orientations sur la mise en œuvre de l'interconnexion de systèmes dans l'AMHS de la Région SAM. Un modèle de protocole d'entente sur la mise en œuvre de l'interconnexion de systèmes automatisés, des Suppléments d'AIC sur la mise en œuvre de la PBN et de l'ATFM et un amendement des *Procédures complémentaires régionales* (Doc 7030) concernant la PBN et l'ATFM ont été produits. Des activités visant à améliorer l'assistance météorologique à la navigation aérienne internationale et la fourniture de services d'information aéronautique ont été entreprises, et on a analysé les problèmes auxquels les États sont confrontés en ce qui a trait à la certification des aéroports. Le projet a appuyé la tenue de deux réunions du groupe SAM de mise en œuvre et parrainé la prestation de 12 programmes de formation sur les sujets ci-dessus, avec la participation de quelque 320 spécialistes provenant de 11 États membres.

### **Système régional de supervision de la sécurité**

#### **But du projet**

Ce projet est financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, du Chili, de Cuba, de l'Espagne, du Paraguay, du Pérou, de l'Uruguay et du Venezuela, ainsi que par 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). Son objectif 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, a été prolongé jusqu'à la fin de 2013.



**Réalisations du projet**

Ce projet a continué de gérer l'harmonisation du Règlement latino-américain de l'aviation (LAR) et des procédures connexes, les réunions d'experts, les programmes de réunions, les activités de certification et de surveillance multinationales, les programmes de formation et le soutien technique des États membres. Des cours sur les licences du personnel, l'application des règlements, l'approbation des aéronefs et des exploitants en vue de l'exécution de vols en navigation de surface et en qualité de navigation requise (RNAV/RNP) et le programme d'échange de données sur l'inspection de la sécurité des aires de trafic ont été dispensés en présence d'environ 94 personnes. En lien avec ce dernier programme, mis en place avec le concours de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), des renseignements sur quelque 370 inspections d'aire de trafic ont été chargés dans la base de données. Un État membre a reçu de l'aide pour la formation d'inspecteurs de la sécurité gouvernementaux. Les dispositions du LAR concernant les licences du personnel et les manuels destinés aux inspecteurs de la navigabilité et de l'exploitation aérienne ont été actualisés. La traduction du LAR en anglais et en portugais s'est poursuivie. Un premier essai de certification d'un centre de formation au titre du § 142 du LAR a été concluant, et un État membre a désigné du personnel pour suivre une formation en cours d'emploi sur la mise en œuvre de systèmes de gestion de la sécurité dispensée par Transports Canada dans un organisme de maintenance agréé. L'adoption ou l'adaptation/harmonisation du LAR comme règlement national par les États membres du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP) se sont poursuivies avec différents niveaux de mise en œuvre.

**Formation du personnel aéronautique dans la Région CAR/SAM****But du projet**

Ce projet, qui est 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 2011.

**Réalisations du projet**

Trois séminaires internationaux ont eu lieu sur les questions d'environnement, les systèmes d'automatisation du contrôle de la circulation aérienne et les systèmes de gestion de la sécurité, avec la participation de 183 représentants officiels. Dans le domaine de la coopération internationale, six bourses d'une durée d'un an chacune et 35 bourses d'une durée de deux semaines chacune ont été octroyées pour une participation à un programme de maîtrise à l'université polytechnique à Madrid, dans des domaines tels que les opérations aéroportuaires, les services de navigation aérienne et la gestion des aéroports.

## RÉGION ASIE ET PACIFIQUE

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

#### ***But du projet***

Ce projet est financé par l'Administration de l'aviation civile et les autorités aéroportuaires des États participants [Afghanistan, Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), îles Salomon, Indonésie, Malaisie, Népal, Philippines, Singapour, Thaïlande, Tonga et Viet Nam] ainsi que par une subvention du Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), et il reçoit une contribution en nature de l'Organisation mondiale de la santé. Son objectif est de 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, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

#### ***Réalisations du projet***

Une équipe régionale de médecine aéronautique (RAMT) a été créée pour la Région Asie/Pacifique. On a effectué des visites d'évaluation d'aéroports nationaux, donné des cours de formation, établi un réseau d'experts et dressé des plans pour la continuité des activités. Dix aéroports de sept États ont été évalués. Des évaluations de suivi étaient en cours dans d'autres aéroports. Une mission a été exécutée pour apporter une contribution à une réunion du bureau régional Asie du Sud-Est de l'Organisation mondiale de la santé sur le renforcement des capacités essentielles aux points d'entrée. Les activités de ce projet CAPSCA ont été présentées lors d'un exercice multisectoriel de simulation de planification et d'intervention en cas de pandémie de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE), des Nations Unies et de l'Agence des États-Unis pour le développement international (USAID). Une formation a été dispensée au Ministère des affaires étrangères de Singapour à l'occasion d'un cours sur maladies contagieuses émergentes. La première réunion mondiale des RAMT s'est tenue en présence des représentants du programme CAPSCA provenant des Régions Afrique, Amériques et Asie et Pacifique.

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

Ce programme est financé par les États participants (Afghanistan, Bhoutan, Brunéi Darussalam, Cambodge, Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), Fidji, Inde, Japon, Kiribati, Malaisie, Maldives, Mongolie, Myanmar, Népal, Philippines, République de Corée, République démocratique populaire lao, Singapour, Sri Lanka, Timor-Leste et Viet Nam), et par une subvention de la Commission européenne et du Gouvernement du Canada ; de plus, il reçoit des contributions en nature de la Transportation Security Administration. Son objectif est d'assurer la conformité aux conventions internationales, aux normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier l'Annexe 17 — *Sûreté*, aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* touchant la sûreté, ainsi qu'aux éléments indicatifs sur la sûreté de l'aviation figurant dans le *Manuel de sûreté* de l'OACI (Diffusion restreinte). En date de novembre 2010, 21 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 projet, entrepris en 2004, est entré dans la phase II et a été prolongé jusqu'à la fin d'août 2014.

***Réalisations du projet***

Une formation sur la détection des documents frauduleux a été dispensée à 103 participants afin d'aider à réaliser la conformité aux dispositions de l'Annexe 9 touchant la sûreté. Deux cours d'inspecteur national de la sûreté de l'aviation ont été donnés. Dix-neuf programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile incorporant les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI ainsi que des mesures et procédures renforcées de sûreté de l'aviation adaptées à la région ont été évalués. Une assistance a été fournie pour la rédaction de cinq plans d'action correctrice (CAP) liés à un audit, et la mise en œuvre de deux CAP a été évaluée. Quatre documents techniques sur la sûreté de l'aviation, concernant les procédures d'inspection/filtrage des passagers, la certification des agents chargés de l'inspection/filtrage, des orientations relatives au contrôle de la qualité et les règlements sur les passagers indisciplinés, ont été distribués. Des règlements types en matière de sûreté de l'aviation ont été parachevés. La législation et les règlements nationaux de 22 États/administrations ont été examinés. Des projets de rapport juridique sur la législation et les règlements de 20 États/administrations ont été produits, dont 12 ont fait l'objet d'un examen à l'occasion de visites sur place avec les équipes des États/administrations concernés, au cours desquelles des échanges sur l'état de la législation nationale et les amendements recommandés ont également eu lieu.

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

Ce projet est financé par la Mongolie, la République de Corée, la République populaire de Chine et la République populaire démocratique de Corée, et il reçoit des subventions d'Airbus et de la société Boeing ainsi que des contributions en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AES A), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de Transports Canada. Son objectif est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région. Le projet COSCAP-NA vise à promouvoir le dialogue, la coordination et la coopération 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 efficiente et efficace par rapport à ses coûts pour la conduite des inspections et la certification des exploitants aériens, des aéronefs et des établissements de formation, et pour la formation du personnel de supervision de la sécurité. De plus, il encourage la prévention des accidents grâce à l'établissement et à la supervision de l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation de l'Asie du Nord (NARAST). Le projet, entrepris en 2003, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

***Réalisations du projet***

La NARAST s'est réunie avec les équipes régionales de sécurité des COSCAP de l'Asie du Sud-Est (SEA) et de l'Asie du Sud (SA) afin de former une équipe régionale mixte pour la sécurité de l'aviation en Asie, et cette équipe a défini 41 points d'action visant à améliorer la sécurité et mettre en œuvre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le Comité directeur a donné une priorité élevée à la formation d'inspecteurs nationaux ainsi qu'à la fourniture d'une assistance active aux États membres dans l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et la préparation aux audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Dix-huit programmes de formation ont été dispensés à 263 participants, et 36 missions ont été effectuées pour appuyer les États membres. En coopération avec les autres COSCAP de l'Asie, la Federal Aviation Administration (FAA) et l'Australie, des procédures d'approbation opérationnelle types ont été établies et une formation connexe a été dispensée afin d'aider les États à mettre en œuvre la navigation fondée sur les performances. Les États membres qui avaient subi avec succès leur audit USOAP ont aidé d'autres États membres à se préparer à leur audit.

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

Ce projet est financé par les Gouvernements du Bangladesh, du Bhoutan, de l'Inde, des Maldives, du Népal, du Pakistan et du Sri Lanka, et il reçoit des

subventions d'Airbus et de la société Boeing ainsi que des contributions en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et de Transports Canada. Son objectif est d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région. Les principaux objectifs de la phase III du projet consistent notamment à renforcer le cadre institutionnel régional de l'aviation et à prêter assistance dans la mise au point d'un cadre réglementaire harmonisé ; à promouvoir à l'échelon du système les activités de supervision de la sécurité sur la base de l'application effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et de moyens efficaces de supervision de la sécurité ; à mettre en place un système régional de partage de l'information pour améliorer l'accès aux renseignements concernant la sécurité ; à aider les autorités de l'aviation civile des États membres dans les efforts qu'elles font pour se conformer aux normes internationales et nationales de l'aviation civile et à appuyer le perfectionnement des ressources humaines de l'aviation civile. Le projet, entrepris en 1997, a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

### ***Réalisations du projet***

Des cours et des séminaires ont été donnés, dans le cadre desquels des participants des sept États membres ont reçu une formation. On a continué d'élaborer, d'examiner, d'actualiser et/ou de republier des documents et manuels concernant la sécurité. Des experts régionaux ont effectué des missions dans chaque État membre pour accomplir, selon les besoins, des tâches de supervision de la sécurité, assurer une formation théorique et en cours d'emploi et aider à passer en revue les exigences relatives à la supervision de la sécurité. On a continué de mettre à jour le site web officiel de COSCAP-SA. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Sud (SARAST) a fait la promotion de la prévention des accidents. Une réunion des dirigeants des centres de formation en aviation s'est tenue dans le cadre du programme afin de promouvoir la méthodologie TRAINAIR de l'OACI et de permettre un échange des connaissances sur la formation dans le domaine de l'aviation. Des experts régionaux ont pris part à la préparation et la conduite de la réunion de l'équipe régionale de sécurité de l'aviation (RAST).

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

#### ***But du projet***

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

inspecteurs nationaux de la navigabilité et de l'exploitation aérienne ; d'harmoniser les politiques et les règlements ; d'apporter une assistance dans les domaines de la certification et de l'inspection aux États qui ne peuvent pas actuellement s'acquitter de leurs obligations en matière de réglementation ; de coordonner les programmes d'assistance technique ; et de créer une équipe régionale de sécurité de l'aviation pour appliquer les solutions de sécurité élaborées à l'échelle mondiale. Ce projet, entrepris en 2001, a été prolongé jusqu'à la fin de juillet 2011.

### **Réalisations du projet**

Des bulletins et des circulaires consultatives ont été publiés, et des ateliers et sessions de formation ont été dispensés. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation de l'Asie du Sud-Est (SEARAST) s'est réunie avec les équipes homologues des COSCAP de l'Asie du Nord et de l'Asie du Sud afin de former une équipe régionale mixte pour la sécurité de l'aviation en Asie, et cette équipe a défini 41 points d'action visant à améliorer la sécurité et mettre en œuvre le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Le Comité directeur a donné une haute priorité à la formation d'inspecteurs nationaux. Quand le nombre le justifiait, des programmes de formation ont été dispensés sur place aux États, mais souvent la formation était donnée à un ou deux endroits centraux. Les États membres qui avaient subi avec succès un audit USOAP ont aidé d'autres États membres à se préparer à leur propre audit, et il y a eu échange d'autre soutien technique entre les COSCAP de l'Asie.

### **Programme de procédures de vol Asie-Pacifique (FPP)**

#### **But du projet**

Ce programme est un accord de coopération régional financé par les États/administrations participants actifs, à savoir l'Australie, la Chine (RAS de Hong Kong et de Macao), la France, la Mongolie, la République de Corée, la République populaire démocratique de Corée, Singapour, la Thaïlande et le Viet Nam. Le Bangladesh, le Cambodge, la Malaisie, le Myanmar, le Népal, le Pakistan, les Philippines, le Sri Lanka et le Timor-Leste participent également au programme mais ne font pas de contributions annuelles. Le FPP est exécuté au moyen d'un projet du fonds d'affectation spéciale de l'OACI assuré par les États participants, avec un appui en nature et un financement de la Federal Aviation Administration (FAA), de l'Administration de l'aviation civile de la Chine, de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de la France, du Département de l'aviation civile (CAD) de Hong Kong, de l'Autorité des aéroports de l'Inde, d'Airbus, de la société Boeing et de l'Environmental Systems Research Institute (ESRI). Son objectif est d'aider les États à mettre en place un moyen durable dans le domaine des procédures de vols aux instruments (IFP) afin qu'ils puissent remplir leurs engagements au titre de la Résolution A36-23 de l'Assemblée, concernant la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN), ainsi que leurs obligations en ce qui a trait à la qualité de leurs IFP. Ce programme a commencé en janvier 2010 et se poursuit.

### **Réalisations du programme**

Les moyens de conception de procédures du programme ont été établis. Une formation a été élaborée et dispensée aux concepteurs de procédures. Elle comprenait un cours initial sur la conception de *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS, Doc 8168), auquel ont assisté 24 participants de 10 États ; un cours sur la conception de procédures PBN a été donné en présence de 15 élèves de huit États ; un atelier sur les opérations en descente continue à l'intention du personnel du FPP et 16 personnes provenant de Chine a eu lieu. Une formation en cours d'emploi sur la conception de procédures a été donnée à deux concepteurs au bureau du FPP à Beijing. Un manuel contenant le cadre institutionnel et les procédures administratives a été produit et adopté par le Comité directeur.

## **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***

Ce projet est financé par les Gouvernements de Bahreïn, des Émirats arabes unis et du Koweït, avec l'appui d'Airbus, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESAs), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et d'Etihad Airways (Émirats arabes unis). Son objectif est de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région des États du Golfe, par l'harmonisation et l'application efficace des normes internationales et des dispositions, règlements et procédures nationaux de supervision de la sécurité, pour contribuer au développement social et économique de la sous-région et stimuler la coopération entre les États participants. Il vise aussi à créer une structure régionale pour la coopération et la coordination en matière de sûreté de l'aviation et pour la formation de son personnel. Ce projet, entrepris en 2006, a une durée prévue de cinq ans.

#### ***Réalisations du projet***

La priorité du projet a continué d'être l'élaboration d'un projet de règlements d'aviation harmonisés, basés sur le modèle européen, s'il y a lieu. Un expert de l'exploitation aérienne a été recruté. Une plateforme d'harmonisation des règlements basée sur le web a été introduite. Le site sécurisé d'harmonisation permet l'examen en temps utile, par le Comité de réglementation, des règlements nouveaux ou amendés, ainsi que le suivi, la comparaison et l'archivage des documents de règlements harmonisés à l'échelle régionale ou nationale. Un séminaire sur la mise en œuvre du programme national de sécurité a été donné en présence de 150 participants. Une formation entièrement parrainée sur l'approbation opérationnelle de l'exploitation en navigation fondée

sur les performances et de l'exploitation en qualité de navigation requise à autorisation obligatoire pour les inspecteurs des États membres et d'États voisins a été organisée. Le manuel de réglementation des États du Golfe a été mis à jour. Des examens de la partie FCL (Licences des membres d'équipage de conduite) et des amendements de la partie M (Maintien de la navigabilité) sont en cours. La projet a continué d'appuyer la feuille de route pour la sécurité de l'aviation au Moyen-Orient, y compris la coordination d'un groupe de travail pour la mise à exécution des stratégies d'atténuation du risque de l'équipe de sécurité de l'aviation commerciale dans la sous-région du Golfe.

### **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, Bélarus, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, Tadjikistan et Turkménistan), mis en œuvre dans le cadre du fonds établi par la CEI, Airbus, la société Boeing, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, le Complexe aéronautique Iliouchine et le Comité aéronautique inter-États (CAI). Il a pour objectifs de renforcer les moyens de supervision de la sécurité dans les États participants, par l'établissement d'un centre régional de formation et de services consultatifs en matière de sécurité des vols au siège du Comité inter-États ; de fournir une assistance pour remédier aux carences observées ; de former des inspecteurs nationaux ; et d'harmoniser les législations nationales de l'aviation selon les besoins. Ce projet, entrepris en 2001, a été prolongé jusqu'à la fin de 2011.

#### ***Réalisations du projet***

Des séminaires ont eu lieu sur les questions de l'approbation des programmes de formation et la gestion des ressources en équipe des compagnies aériennes, l'analyse du modèle de l'Équipe pour la sécurité de l'aviation commerciale (CAST) des États-Unis et de l'Équipe européenne pour la sécurité de l'aviation commerciale (ECAST), les systèmes de qualité de navigation requise et de gestion de la sécurité dans l'exploitation aérienne, avec l'appui d'experts d'Airbus, de la société Boeing et de la FAA ; 252 ressortissants de la CEI y ont assisté. Le deuxième atelier sur la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASR), donné avec la participation d'experts de l'OACI en plus d'experts d'Airbus, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la FAA, de la Flight Safety Foundation, du CAI et de l'Association du transport aérien international (IATA), a abouti à des propositions pragmatiques pour améliorer la sécurité des vols dans la région.





