

Doc 10001



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2013

Rapport annuel du Conseil

2012

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,

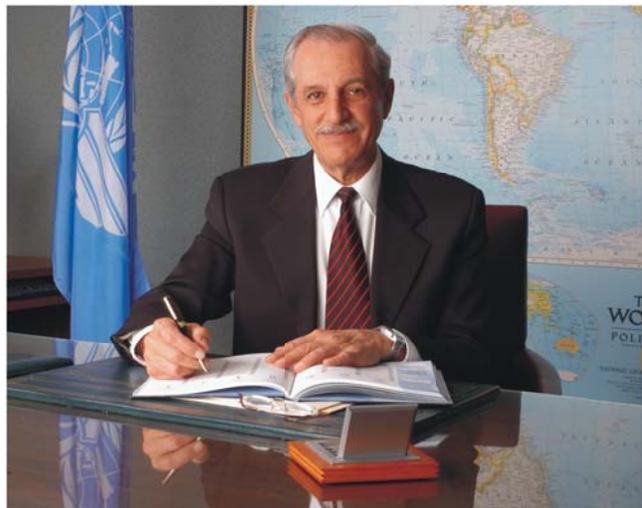
CONSIDÉRANT qu'il est désirable d'éviter toute mésentente entre les nations et les peuples et de promouvoir entre eux la coopération dont dépend la paix du monde,

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 2012, 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.

Vers une croissance durable de l'aviation civile internationale

Pour l'OACI, 2012 a été, à tous égards, une année stimulante et productive. Il convient peut-être de noter en particulier les efforts concertés qui ont été faits pour élaborer de façon plus détaillée et commencer à mettre en œuvre une stratégie à plusieurs facettes visant à maîtriser la croissance projetée de l'aviation civile internationale au cours des décennies à venir, en mettant un accent particulier sur la durabilité du système mondial de transport aérien.

Une révision du plan mondial de navigation aérienne, incorporant le concept novateur des mises à niveau par blocs, met en exergue une approche fondée sur les performances pour toutes les activités de la navigation aérienne. Le plan révisé établit des objectifs clairs et mesure les progrès réalisés afin de s'assurer que les programmes sont focalisés de manière optimale, et qu'ils sont abordables et pertinents.

La mesure est un élément clé de tout progrès systématique et constant et elle est au cœur du premier *Rapport annuel sur la sécurité* publié cette année, fondé sur le *Rapport sur l'état de la sécurité de l'aviation dans le monde*, plus complet, qui a été publié en 2011. Les performances ont également orienté le travail considérable qui a été consacré à la nouvelle Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, première nouvelle Annexe élaborée depuis 30 ans, qui regroupe dans un seul volume les normes et pratiques recommandées (SARP) ainsi que les éléments indicatifs sur la gestion de la sécurité éparpillés dans six Annexes distinctes.

Par ailleurs, la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, qui s'est tenue en septembre, a formulé des recommandations claires visant à assurer que les solutions qui seront mises en œuvre en matière de sûreté le seront de manière durable, pour ce qui est des coûts pour les États et l'industrie, tout en améliorant l'expérience globale du voyage pour les passagers. Les stratégies et les actions proactives proposées ont tiré parti d'une large coopération internationale et de l'amélioration du partage des informations entre les États, les agences de transport aérien et les services de police. Un accord a été conclu pour l'établissement de processus d'identification et de traitement du fret aérien à haut risque et sur un projet de surveillance de la conformité des États aux dispositions relatives à la sûreté par le biais des audits de sûreté de l'OACI.

En ce qui concerne l'environnement, l'adoption d'un nouveau système métrique s'avérera d'une importance fondamentale pour l'élaboration d'une norme sur les émissions de CO₂ pour les aéronefs, actuellement prévue pour 2015. Des progrès ont été faits pour élaborer des recommandations de politique pour des carburants de remplacement durables, qui sont progressivement incorporés dans l'exploitation des compagnies aériennes commerciales. En juin, l'OACI a coordonné quatre vols avec des correspondances, alimentés par ces énergies pour transporter son Secrétaire général de Montréal à Rio de Janeiro pour la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Rio+20). Les recherches de l'OACI sur la faisabilité d'une mesure mondiale basée sur le marché (MBM) applicable aux émissions de l'aviation internationale se sont déroulées tel que prévu, tout comme ses travaux sur la mise au point d'un cadre de MBM pour appuyer les programmes MBM des États.

Pour donner le ton à un nouvel élan de la durabilité, il y a eu la décision du Conseil sur une nouvelle vision et une nouvelle mission de l'Organisation pour le prochain triennat, 2014-2016 : « Réaliser la croissance durable du système mondial de l'aviation civile ». Un nouvel objectif stratégique correspondant a été établi, intitulé : « Développement économique du transport aérien : Promouvoir le développement d'un système d'aviation civile solide et économiquement viable ».

Le nouvel Objectif comprend l'élaboration de politiques et d'orientations sur la réglementation du transport aérien, la gestion des infrastructures et l'économie des activités aéronautiques, y compris la protection des consommateurs, l'imposition, la concurrence loyale et les redevances d'usage, ainsi que pour la réglementation et la supervision économique. Y sont également inclus la facilitation de l'accès aux financements pour les infrastructures aéronautiques et le financement du système de transport aérien. Ces considérations ont été examinées lors d'un Symposium sur le transport aérien, tenu en mars pour planter le décor de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) en 2013. Le Symposium a été suivi par une série de séminaires régionaux destinés à sensibiliser davantage les États aux questions de durabilité.

En même temps, l'OACI a continué d'ajuster ses programmes et ses objectifs face aux importantes pressions économiques et budgétaires qui persistent depuis la crise économique mondiale de 2008/2009. Ces ajustements étaient souvent complexes, et pourtant ils se sont avérés positifs en adaptant bon nombre des structures et des processus à une nouvelle façon de faire les affaires, qui s'est finalement traduite en une OACI d'apprentissage, plus efficace et mieux équipée pour répondre aux besoins de croissance des États membres et d'autres groupes au sein de la communauté aéronautique mondiale.

La gamme complète des réalisations et des activités décrites dans ce rapport annuel de 2012 témoigne de l'esprit de coopération et de consensus qui anime l'Organisation et des relations qu'elle entretient avec les parties prenantes qu'elle sert.



Roberto Kobeh González
Président du Conseil

SIÈGE ET BUREAUX RÉGIONAUX

Siège

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

Bureaux régionaux

Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF)
Aéroport international Léopold Sédar Senghor
B.P. 38050
Dakar-Yoff
Sénégal

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

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

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

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

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

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

ÉTATS MEMBRES

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

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

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

ÉTATS MEMBRES DU CONSEIL

Afrique du Sud	Fédération de Russie
Allemagne	France
Arabie saoudite	Guatemala
Argentine	Inde
Australie	Italie
Belgique	Japon
Brésil	Malaisie
Burkina Faso	Maroc
Cameroun	Mexique
Canada	Nigéria
Chine	Ouganda
Colombie	Paraguay
Cuba	Pérou
Danemark	République de Corée
Égypte	Royaume-Uni
Émirats arabes unis	Singapour
Espagne	Slovénie
États-Unis	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 2013

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/publications/Pages/annual-reports.aspx

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

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

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

L'OACI, dont le siège est à Montréal, est une institution spécialisée des Nations Unies créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans le monde. Elle établit les normes et règles internationales relatives au transport aérien et elle est l'instrument de la coopération entre ses 191 États membres dans tous les domaines de l'aviation civile.



TABLE DES MATIÈRES

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

Le monde du transport aérien en 2012	1
Objectif stratégique A : Sécurité	5
Objectif stratégique B : Sûreté	27
Objectif stratégique C : Protection de l'environnement et développement durable du transport aérien	35
Stratégies d'exécution de soutien	49
Programme de coopération technique	59
Finances	67
Appendices	www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx

**LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN
EN 2012**



LE MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2012

Selon des statistiques de trafic préliminaires compilées par l'OACI, le nombre de passagers-kilomètres réguliers réalisés dans le monde en 2012 par les compagnies aériennes des États membres — internationaux et intérieurs — a augmenté d'environ 4,9 % par rapport à 2011. Le nombre de passagers transportés est passé à trois milliards approximativement, soit une augmentation d'à peu près 4,7 % par rapport à l'année précédente, tandis que le nombre de départs atteignait 31,2 millions dans le monde en 2012, soit une augmentation de 0,7 % par rapport à 2011. Des statistiques détaillées sur le transport aérien peuvent être consultées sur le site <http://www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx>.

La croissance globale du trafic passagers reflète une croissance économique positive à l'échelle mondiale. Selon des estimations de *IHS Global Insight*, un important organisme de prévisions économiques mondiales, le produit intérieur brut mondial réel a augmenté de 2,3 % en 2012.

Pour ce qui est des passagers-kilomètres réalisés, aussi bien pour les vols internationaux que pour les vols intérieurs, l'Asie/Pacifique demeure la plus grande région avec 30 % du trafic mondial, soit une croissance de 6,4 %. L'Europe et l'Amérique du Nord représentent chacune 27 % du trafic mondial et ont affiché une croissance de 3,9 % et 1,3 %, respectivement. Le Moyen-Orient a enregistré le taux de croissance le plus élevé avec 13,7 % et représente 8 % du trafic mondial. La région Amérique latine/Caraïbes représente 5 % du trafic mondial et a enregistré une croissance de 8,6 %. Le reste du trafic mondial (2 %) est réalisé par les compagnies aériennes de la Région Afrique, qui a connu une croissance de 4,2 % en 2012.

En particulier, pour ce qui est des passagers-kilomètres réalisés, le trafic international a progressé de 5,4 % en 2012. La plus forte hausse a été enregistrée par les compagnies aériennes de la Région Moyen-Orient (14,3 %), suivies par celles de la Région Amérique latine/Caraïbes (8,9 %), de la Région Asie/Pacifique (4,6 %) et de l'Europe (4,4 %). Le trafic international de l'Afrique et de l'Amérique du Nord a connu une croissance de 4,2 et 2,0 %, respectivement. Dans le cas de l'Amérique du Nord, cependant, cette croissance relativement faible se rapporte à un plus grand volume de trafic et représente donc encore une augmentation appréciable en termes absolus.

Du côté des services aériens intérieurs, les marchés ont connu une croissance globale de 4,1 %. Des taux de croissance de 0,1 %, 0,9 % et 3,6 % en Europe, en Amérique du Nord et au Moyen-Orient, respectivement, contrastent avec des taux de 4,3 % en Afrique, 8,4 % en Amérique latine et Caraïbes, et 8,6 % dans la Région Asie/Pacifique.

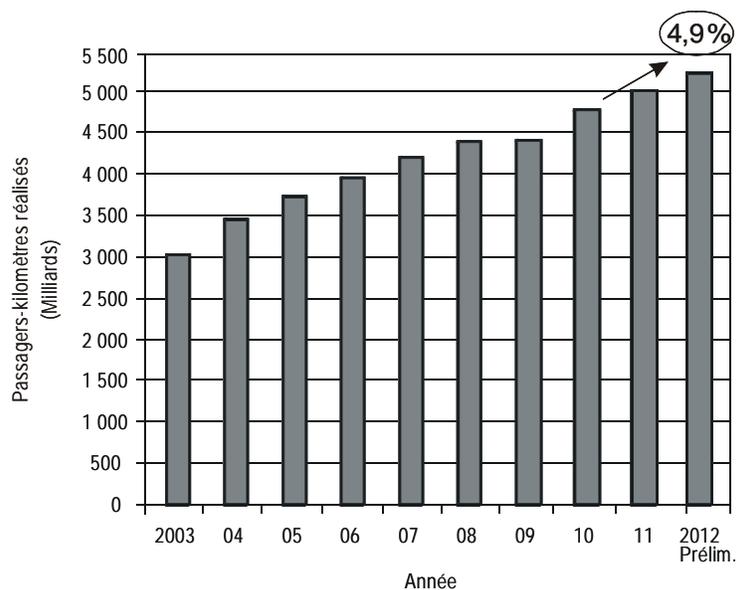


Figure 1. Trafic régulier total en passagers-kilomètres réalisés, 2003-2012

Le trafic Asie/Pacifique a comporté une augmentation de 10,3 % pour le marché intérieur chinois. En Amérique du Nord, toujours le plus grand marché intérieur du monde, avec 47 % du trafic régulier intérieur mondial, la décélération de la croissance du trafic confirme la maturité de ce marché.

Dans l'ensemble, la croissance du trafic international et celle des marchés intérieurs dans les pays en développement, ainsi que des taux de croissance économique différents entre les régions, ont généré des modèles de croissance variés, et des disparités régionales ont été notées.

La capacité offerte par les transporteurs aériens à l'échelle mondiale, exprimée en sièges-kilomètres disponibles, a globalement augmenté de 3,9 %. Tandis que l'accroissement de la capacité s'est échelonné entre 0,4 % en Amérique du Nord à 12,0 % au Moyen-Orient, le coefficient mondial de remplissage a augmenté de 0,75 points de pourcentage par rapport à 2011, passant de 68 % pour l'Afrique à 83 % pour l'Amérique du Nord.

Le nombre total de départs sur les vols réguliers a légèrement augmenté de 0,7 % par rapport à 2011. Cette augmentation marginale du nombre de vols par rapport à la croissance du trafic, combinée à une amélioration significative des coefficients de remplissage des passagers traduit une gestion plus efficace des compagnies aériennes.

Le trafic de fret aérien, exprimé en tonnes-kilomètres de fret réalisées, a affiché une diminution de 1,1 %, avec approximativement 49,2 millions de tonnes de fret transportées. Les transporteurs du Moyen-Orient et d'Afrique sont ceux qui ont

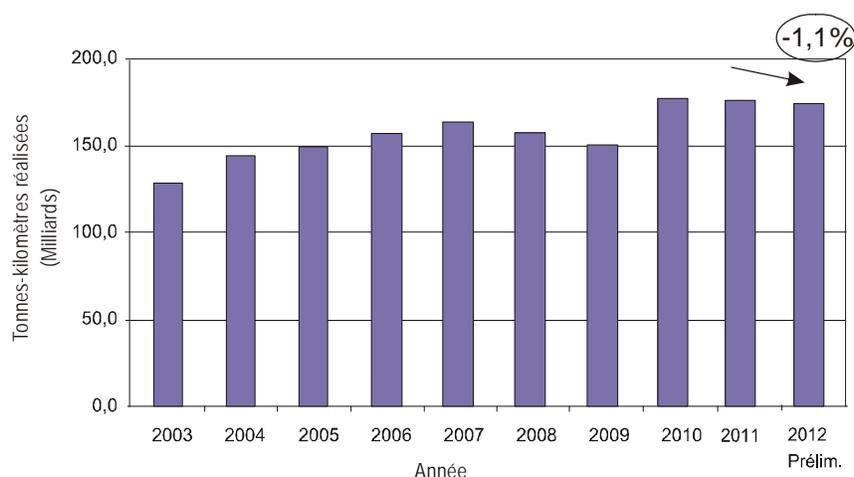


Figure 2. Total du trafic de fret, services réguliers

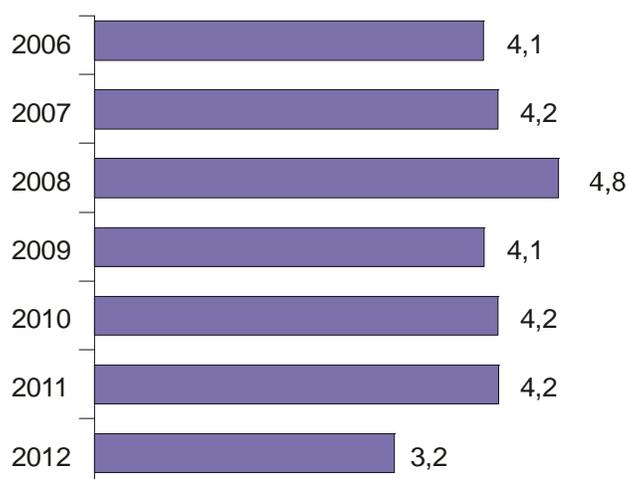
affiché les taux de croissance à deux chiffres. Les autres régions ont enregistré une croissance négative ou marginale, du fait principalement d'une reprise économique plus lente que prévu dans les économies avancées. L'Asie/Pacifique, la plus grande région du monde en termes de tonnes-kilomètres de fret régulier a enregistré une deuxième croissance négative consécutive avec une diminution de 4,0 % en 2012. La croissance économique négative de la zone euro a réduit la demande de biens importés et ensuite s'est répercuté le marché mondial du fret aérien.

Se fondant sur les chiffres disponibles, l'OACI estime que le bénéfice d'exploitation sera de l'ordre de 1,8 % des recettes d'exploitation, pour les compagnies aériennes régulières des pays membres de l'OACI.

Le réseau mondial du transport aérien a doublé de volume tous les 15 ans depuis 1977 et, entre maintenant et 2030, il devrait de nouveau doubler. Les trois milliards de passagers transportés par les compagnies aériennes en 2012 devraient croître à plus de six milliards d'ici 2030, et le nombre de départs devrait passer de 31 millions en 2012 à environ 60 millions en 2030. Ces dernières prévisions sont contenues dans la Circulaire 333, *Perspectives du transport aérien mondial jusqu'en 2030 et tendances jusqu'à 2040*.

Les prix du pétrole restent une entrave potentielle à la croissance du transport aérien, bien que ceci puisse être atténué dans une certaine mesure par la livraison de nouveaux aéronefs plus économiques, qui consomment moins de carburant.

En ce qui concerne les nouveaux aéronefs, les deux principaux avionneurs du monde ont livré 1 189 appareils. Les livraisons ont été en augmentation de 18 % par rapport au chiffre record de 2011. Les nouveaux appareils, consommant moins, contribueront à réduire l'empreinte carbone du secteur aérien et appuieront les efforts pour s'attaquer au problème des changements climatiques.



Accidents par million de départs de vols réguliers

Figure 3. Taux d'accidents et tendance à l'échelle mondiale, 2003-2012

En matière de sécurité de l'aviation, selon une analyse de données mondiales sur la sécurité concernant les aéronefs de transport commercial d'une masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kilogrammes, 99 accidents d'aviation (dont neuf mortels) sont survenus en 2012 sur les services aériens réguliers, soit une diminution de 21 % par rapport à 2011, année où 126 accidents avaient été signalés. Le nombre de victimes sur les services réguliers s'est chiffré à 372, contre 414 en 2011, soit une diminution de 10 %. Le taux d'accidents global a baissé de 24 %, soit 3,2 accidents par million de départs de vols réguliers, contre 4,2 en 2011.

Les activités de transport commercial non régulier de passagers ont enregistré 42 accidents en 2012 (dont 10 mortels), contre 36 l'année précédente (selon des données provisoires). Le nombre de passagers tués sur des vols commerciaux non réguliers a diminué, passant de 112 en 2011 à 74 en 2012. Pour ce type d'exploitation, on ne dispose pas des données de trafic globales qui seraient nécessaires pour calculer les taux d'accidents.

En ce qui concerne les actes d'intervention illicite, dix incidents ont été enregistrés en 2012 : trois tentatives de sabotage d'aéronefs (dont une impliquant un imposteur se faisant passer pour un pilote qui avait occupé un siège de service dans le poste de pilotage), une capture illicite d'aéronef et deux tentatives ratées de capture d'aéronef en vol ; deux attentats contre des installations d'aviation civile et un attentat suicide contre un autobus côté ville à un aéroport civil. Des précisions concernant tous les événements de 2012 figurent dans la Base de données sur les actes d'intervention illicite, qui est accessible sur le site web sécurisé de l'OACI.

Des données de sécurité plus complètes peuvent être consultées sur le site www2.icao.int/en/ism/istars.

Objectif stratégique A : SÉCURITÉ



SÉCURITÉ

La sécurité de l'aviation est un élément fondamental du mandat et de la mission de l'OACI. Les améliorations continues de la sécurité ont des incidences directes et positives sur l'efficacité globale du système de transport aérien mondial et sa performance environnementale. Elles renforcent la viabilité et la rentabilité de l'exploitation des vols commerciaux, ainsi que la confiance du public dans les voyages aériens.

Les objectifs et les programmes de l'OACI en matière de sécurité reposent dans une grande mesure sur la coordination et la collaboration. Ils reflètent les besoins des États membres et bénéficient de contributions de l'industrie et des grandes organisations aéronautiques du monde entier. Les efforts pour améliorer constamment le bilan de sécurité de l'aviation, déjà bien établi, portent sur quatre domaines principaux :

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

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

En 2012, l'OACI s'est efforcée de parvenir à un équilibre entre les risques identifiés et évalués, d'une part, et le besoin qu'a le secteur de l'aviation de stratégies d'atténuation pratiques et réalisables, d'autre part.

Gestion du trafic aérien (ATM) — Espace aérien

Systèmes d'aéronefs télépilotés

En mars, le Conseil a adopté des normes relatives aux systèmes d'aéronefs télépilotés (RPA) pour l'Annexe 2 — *Règles de l'air* et l'Annexe 7 — *Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs*. Ces normes forment la première couche du cadre réglementaire pour appuyer l'intégration des RPA dans l'espace aérien non réservé et aux aérodromes. Elles exigent : la certification de la navigabilité des RPA et des autres composantes du système ; l'approbation du système de RPA dans son ensemble ; la certification de l'exploitant ; et la délivrance des licences aux télépilotes. Elles fournissent aussi aux États et aux

exploitants des éléments à l'appui de l'autorisation spéciale qu'exige l'article 8 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 7300). L'élaboration d'un manuel d'orientation en la matière a été entreprise.

Mise en application du nouveau modèle de formulaire de plan de vol de l'OACI

L'OACI a poursuivi son appui aux États dans la mise en application, avec le concours des bureaux régionaux, du nouveau modèle de formulaire de plan de vol OACI, devenu applicable le 15 novembre dans le cadre de l'Amendement n° 1 des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444).

Pour réduire le risque de perturbations importantes de l'exploitation par suite de la mise en application du nouveau modèle de plan de vol, l'OACI a promu l'harmonisation interrégionale par une série d'ateliers offerts dans toutes les régions. Les bureaux régionaux ont focalisé l'assistance là où des besoins spécifiques avaient été identifiés.

L'Organisation a également surveillé la transition opérationnelle mondiale au nouveau plan de vol, du 13 au 16 novembre, en temps réel et en étroite collaboration avec l'Association du transport aérien international (IATA) et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO). En utilisant les moyens techniques établis au siège de l'OACI spécialement pour les interventions et mesures d'urgence en cas d'incident, la situation d'application par les États du nouveau plan de vol a été constamment tenue à jour sur un site web dédié de l'OACI.

Avec cette transition réussie, les États et toute la communauté de l'aviation civile mondiale peuvent bénéficier d'importantes améliorations de la performance ATM grâce aux informations détaillées figurant dans le plan de vol sur les capacités avancées des aéronefs modernes en matière de communications, navigation et surveillance.

Prise de décision collaborative et gestion des flux de trafic

L'OACI a publié le *Manuel sur une gestion collaborative des flux de trafic aérien* (Doc 9971) qui établit un équilibre entre le besoin d'améliorer la sécurité, l'efficacité, le rapport coût-efficacité et la durabilité environnementale du système ATM, et les besoins de chacune des parties prenantes de l'ATM dans un environnement de prise de décision collaboratif. Ces éléments d'orientation encouragent une utilisation maximale des capacités améliorées qu'offrent les avancées techniques et une prise de décision améliorée par les acteurs de l'ATM qui interviennent pendant toute la durée d'un vol, facilitant ainsi l'introduction d'opérations 4-D basées sur trajectoire.

Navigation fondée sur les performances (PBN)

À l'appui de la mise en œuvre de la PBN, trois manuels ont été élaborés et un manuel a été amendé. Le nouveau Manuel sur l'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN) [*Performance-based Navigation*

(*PBN Operational Approval Manual*] (Doc 9997) porte sur la mise en œuvre de la PBN dans la perspective de l'exploitation des vols ; les deux autres, Manuel sur l'utilisation de la navigation fondée sur les performances dans la conception de l'espace aérien (*Manual on the Use of Performance-based Navigation in Airspace Design*) (Doc 9992) et Manuel sur les opérations à montée continue (CCO) [*Continuous Climb Operations (CCO) Manual*] (Doc 9993), aideront les États à mettre en œuvre la PBN dans leur espace aérien. Une mise à jour du *Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)* (Doc 9613) a introduit dans celui-ci de nouvelles spécifications de navigation et fonctionnalités pour les mises à niveau bloc 0 et bloc 1 du système de l'aviation.

En octobre, en préparation de la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12), l'OACI a organisé un symposium et des ateliers PBN pour mettre en évidence les avancées dans le déploiement mondial de la PBN et l'urgence d'en accélérer la mise en œuvre. Lors de ces activités, l'accent a été mis aussi sur la PBN comme plus haute priorité en matière de navigation aérienne pour la communauté mondiale de l'aviation et sur la collaboration en équipe nécessaire à une mise en œuvre réussie. Les retours d'information des participants ont indiqué que ces activités avaient été utiles pour que les plus récents développements en matière de PBN soient bien compris et pour répondre aux besoins spécifiques.

Au symposium sur la PBN ainsi qu'à la conférence AN-Conf/12, une trousse spéciale de mise en œuvre de la PBN, dite iKit, comprenant les explications essentielles, une documentation pratique et les plus récents éléments d'orientation de l'OACI sur la mise en œuvre de la PBN, a été remise aux participants. L'iKit s'adresse surtout à des professionnels de l'aviation (cadres, instances de réglementation, prestataires de services de navigation aérienne et exploitants d'aéronefs) et tient compte de leurs responsabilités et domaines d'intérêt particuliers.

Dans le cadre des efforts pour accélérer la mise en œuvre de la PBN, des visites régionales de l'équipe spéciale (*Go Team*) de l'OACI sur la PBN ont été effectuées en Équateur, en Inde et en Fédération de Russie. Des ateliers régionaux de mise en œuvre ont eu lieu en Europe (Arménie, Azerbaïdjan, Géorgie) et en Asie (notamment au Myanmar, en Indonésie et aux Philippines). Les visites de l'équipe spéciale et les ateliers ont porté sur des carences existantes, et des recommandations ont été faites pour aider les États dans la mise en œuvre de la PBN.

Capacité et efficacité en matière de navigation aérienne

Révision du Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

La quatrième édition du GANP, focalisée sur la capacité et l'efficacité, a été finalisée et présentée à la conférence AN-Conf/12, qui l'a approuvée. Le document, basé sur les éditions précédentes, comprend maintenant des jalons, des éléments d'orientation pour la planification, des dispositions relatives aux comptes rendus et des feuilles de route indiquant les technologies nécessaires à l'appui de la mise en œuvre du GANP.

Cette nouvelle édition, reconnaissant que les États et les régions auront des besoins différents en fonction des exigences de leur espace aérien, leur permet de sélectionner seulement les mesures qu'ils trouveront appropriées et nécessaires. Le GANP assure néanmoins la mise en œuvre des mesures par les États ou les régions d'une manière cohérente et interopérable partout dans le monde. Il va aussi plus loin que les anciennes éditions dans la spécification des technologies et des mesures à mettre en œuvre par les usagers de l'espace aérien ainsi que par les prestataires de services de la circulation aérienne. C'est le résultat d'un long processus de coopération pour déterminer les besoins de toutes les parties prenantes dans le système ATM mondial. Enfin, le GANP revu introduit un nouvel outil de planification : les mises à niveau par blocs du système de l'aviation.

Mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU)

Les ASBU sont un élément essentiel du GANP revu. Il s'agit d'un ensemble d'améliorations opérationnelles par phases, pouvant être mises en œuvre en trois étapes, ou « blocs », sur une période de 15 ans. Cela permet aux parties prenantes d'acquérir de l'expérience des nouvelles méthodes, procédures et technologies en progressant vers les concepts vraiment avancés qui sont exposés dans le document *Concept opérationnel d'ATM mondiale* (Doc 9854). Les améliorations opérationnelles couvrent tous les types d'espace aérien et représentent une boîte à outils dans laquelle États et régions peuvent faire leur choix pour améliorer la capacité et l'efficacité de leur espace aérien, en fonction de leur profil particulier d'exploitation et de densité de trafic. Les ASBU assureront une mise en œuvre harmonieuse du concept opérationnel global, chaque élément étant appuyé par une liste détaillée des procédures, technologies et approbations réglementaires nécessaires à sa mise en œuvre. Un fait important est que les mises à niveau par blocs offrent à la fois de la souplesse dans la planification stratégique et plus de certitude en matière d'investissements. Des informations sur des cas existants d'essais et de mise en œuvre sont présentées pour aider à la planification et à la prise de décisions.

Les ASBU sont le résultat de deux ans d'une collaboration ayant fait intervenir toutes les parties prenantes du système ATM mondial, à savoir les États, les usagers de l'espace aérien, les constructeurs de cellules et d'équipement et des groupes de l'industrie, dont des groupes représentant le travail organisé.

Douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12)

L'objectif primordial d'AN-Conf/12 était d'assurer une modernisation et une mise en œuvre harmonisées de l'ATM pour que le transport aérien continue d'être sûr, fiable et efficace. Les points clés de l'ordre du jour étaient les questions stratégiques d'intégration, d'interopérabilité et d'harmonisation des systèmes à l'appui du concept de « Ciel unique » pour l'aviation civile internationale. Ces questions étaient également au centre de la quatrième édition du GANP et de la stratégie de planification ASBU figurant dans le plan mondial.

La Conférence, à laquelle ont participé 1 032 délégués de 120 États et de 30 organisations internationales, a formulé 56 recommandations, dont beaucoup étaient liées au GANP revu. Elle a également approuvé le GANP, sous réserve de ses recommandations particulières. Le GANP doit être approuvé par le Conseil.

Gestion de la sécurité

Élaboration de l'Annexe 19

Une proposition relative à une nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité, l'Annexe 19, a été présentée par le Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité comme résultat de sa réunion spéciale tenue en février. Le mise en application de l'Annexe proposée est prévue pour novembre 2013.

En mai, un projet de troisième édition du *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859) a été mis en ligne sur le site de l'OACI, sa mise au point finale restant en attente de la décision du Conseil sur la nouvelle Annexe. Cette nouvelle édition est restructurée et mise à jour pour appuyer l'Annexe 19, un des quatre chapitres étant consacré à des orientations sur les programmes nationaux de sécurité.

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

Des travaux de mise à jour du GASP ont été entrepris, en vue de le soumettre au Conseil pour examen.

Sécurité des aéroports

Sécurité des pistes

Dans le cadre du symposium mondial de 2011 sur la sécurité des pistes, et avec l'appui des partenaires de l'OACI en la matière, six séminaires régionaux sur la sécurité des pistes ont été organisés — à Amsterdam, Amman, Bali, Quito, Le Cap et Moscou. Le principal objectif était de promouvoir et soutenir l'établissement d'une équipe de sécurité des pistes (RST) multidisciplinaire à chaque aéroport.

Des outils électroniques destinés à aider les RST à suivre l'identification et l'atténuation des dangers ont été développés et mis en ligne sur le site web de l'OACI consacré à la sécurité des pistes, de même qu'une enquête visant à suivre les avancées dans la mise en place de RST. La rédaction d'un manuel RST a été entreprise sur la base des résultats de l'enquête.

Nouvelle circulaire sur l'évaluation, la mesure et la communication de l'état des surfaces de pistes

Une nouvelle circulaire, *Évaluation, mesure et communication de l'état des surfaces de pistes* (Cir 329), a été publiée. Elle apporte une compréhension conceptuelle des caractéristiques de friction de la surface qui contribuent au

contrôle d'un aéronef dans toute la zone critique de contact pneu-sol. Ce document explique des concepts larges et fondamentaux sur lesquels s'appuient les amendements qu'il est proposé d'apporter aux SARP connexes de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes* et de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*. Dans le cadre du programme de l'OACI sur la sécurité des pistes, cette circulaire facilitera la mise au point d'un futur modèle mondial de compte rendu de l'état de la surface des pistes, afin d'aider à éviter les sorties de piste et à en réduire le nombre.

Annexe 14 : Amendement complet portant sur la conception et l'exploitation technique des aérodromes

Un amendement complet de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, portant sur le Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes*, et le Volume II — *Hélistations*, a été entrepris. Les modifications, qui devraient devenir applicables en novembre 2013, visent à renforcer de manière mondialement harmonisée la sécurité et l'efficacité des aérodromes. Elles couvrent un large éventail de sujets, notamment ; dispositions nouvelles ou révisées sur la mesure de la friction effective à la surface des pistes et compte rendu de la prévention et de la réduction des sorties de piste ; zones de sécurité aux extrémités de piste et dispositifs d'arrêt pour atténuer les conséquences d'un dépassement de piste ; renforcement des plateformes anti-souffle pour éviter l'ingestion par le moteur d'objets intrus pendant le décollage ; aides visuelles pour la navigation, y compris l'usage de la technologie LED qui réduit la consommation d'énergie ; et introduction d'une nouvelle mousse plus efficace (niveau C de performance) pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie aux aérodromes.

Enquêtes sur les accidents

Nouveaux éléments indicatifs

L'OACI a publié deux nouveaux manuels concernant les enquêtes sur les accidents et incidents : le *Manuel d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation*, Partie II — *Procédures et listes de vérification* (Doc 9756) et le *Manuel de politiques et procédures d'enquête sur les accidents et les incidents* (Doc 9962).

Le Doc 9756, Partie II, contient des renseignements sur les politiques et procédures, ainsi que des listes de vérification, pour aider les États dans les enquêtes sur les accidents et incidents. Il donne aussi des lignes directrices sur un système de gestion des enquêtes à utiliser dans les enquêtes sur des accidents majeurs.

Le Doc 9962 donne aux États des orientations sur l'élaboration de politiques et procédures pour les enquêtes, y compris un modèle qui aidera les États à modifier, au besoin, leurs documents d'enquête sur les accidents et incidents de manière à se conformer aux dispositions de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*. Le manuel a été élaboré pour qu'il soit un document convivial, que les États pourront aisément adapter en « remplissant les espaces blancs » avec des éléments qui leur sont propres, tels que législation et règlements.

Politique de l'OACI en matière d'assistance aux familles

L'Équipe spéciale sur la politique d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation, créée par le Conseil, a élaboré un projet de « politique de l'OACI en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ». Ceci fait suite à la Résolution A32-7 de l'Assemblée, appelant les États à réaffirmer leur engagement à appuyer les victimes d'accidents d'aviation et leur famille, et à examiner, élaborer et mettre en œuvre des règlements et des programmes en la matière.

Constatations des USOAP en rapport avec l'AIG

La huitième Réunion enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon division (2008) avait recommandé que l'OACI évalue les constatations du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) en rapport avec l'Annexe 13 pour identifier les problèmes graves les plus courants et élaborer des mesures pour leur résolution. Avec le concours d'un expert en la matière et du Groupe d'étude de la méthodologie d'enquête sur les accidents, le groupe du Secrétariat a entrepris l'élaboration d'un cadre type pour la législation et les règlements AIG.

Audits de sécurité*Méthode de surveillance continue (CMA)*

L'évolution de l'USOAP vers une CMA s'est poursuivie selon un plan de transition de deux ans, en vertu de la Résolution A37-5 de l'Assemblée. Toutes les activités nécessaires à un lancement complet de la CMA en janvier 2013 ont été menées à bien. Les outils nécessaires à la conduite de la CMA ont été reconçus et mis à disposition pour une utilisation interactive en temps réel sur le cadre CMA en ligne. Des éléments d'orientation et de la documentation à l'appui pour la CMA ont été finalisés, y compris la publication, dans toutes les langues de l'OACI, du manuel portant le nouveau titre *Manuel de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité* (Doc 9735).

Une formation assistée par ordinateur (CBT) a été dispensée pour préparer auditeurs et experts à exécuter des activités CMA, y compris les missions de validation coordonnées de l'OACI (ICVM) et les audits USOAP. La CBT a été utilisée aussi comme formation de familiarisation de fonctionnaires nationaux sur la méthodologie et d'autres aspects du programme. À la fin de l'année, 145 participants, de 25 États et quatre organisations internationales, avaient reçu la formation d'auditeur USOAP/ICVM ; 176 participants, de 48 États et quatre organisations internationales, avaient reçu la formation de familiarisation.

L'OACI a organisé en outre sept séminaires/ateliers, dans toutes ses Régions, pour aider les États à se préparer à la CMA. Ces séminaires/ateliers ont attiré 284 participants de 71 États et de six organisations internationales.

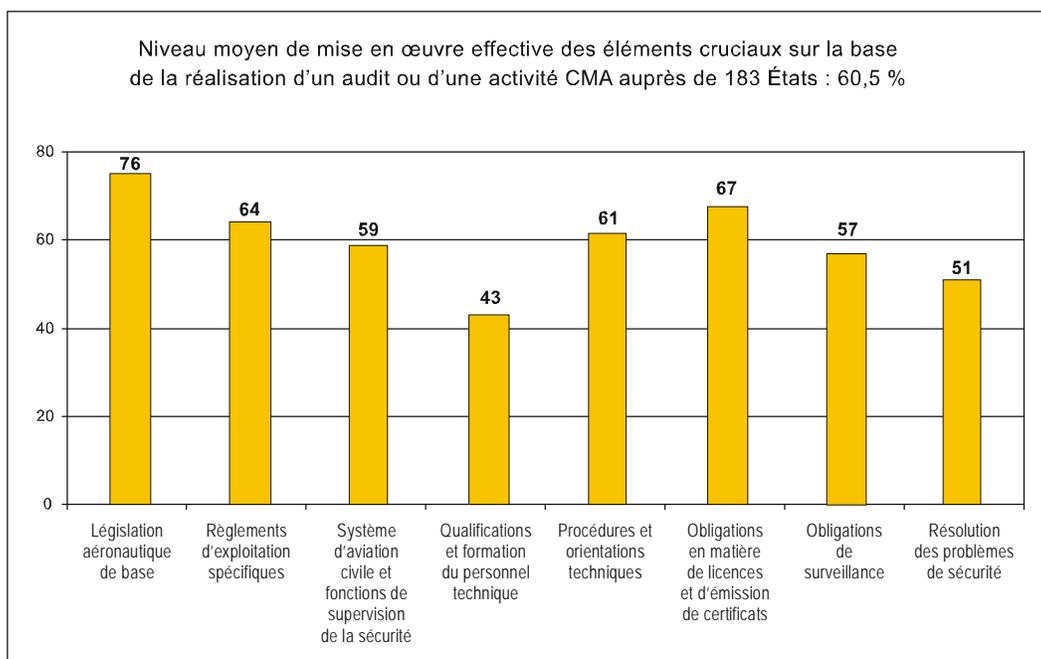


Figure 4. Résultats des audits à l'échelle mondiale — niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité

Des missions ICVM ont été effectuées dans 21 États pour déterminer si les carences en matière de sécurité précédemment identifiées avaient été résolues de façon satisfaisante. En outre, trois audits systémiques globaux (CSA) ont été réalisés durant cette période.

Les bureaux régionaux sont intervenus activement dans l'élaboration de plans d'action nationaux spécifiques, offrant un cadre pour aider les États à résoudre, en temps utile, les problèmes graves de sécurité (PGS) et/ou les carences de supervision de la sécurité mis en évidence par l'OACI. Les bureaux régionaux ont présenté les plans aux États, au niveau ministériel, pour approbation et engagement à les exécuter. Ils ont aussi travaillé avec les États lors d'activités sur le terrain, telles que des audits CSA, audits CSA limités et ICVM.

Système de gestion de la qualité

Le système de gestion de la qualité de la Section de la surveillance continue et de la supervision (CMO) a été élargi pour inclure les activités de suivi CMA de l'USOAP. Des processus de qualité ont également été appliqués dans d'autres sections de la Direction de la navigation aérienne (ANB) et dans les bureaux régionaux de l'OACI, à l'appui des activités de suivi CMA de l'USOAP. La Section CMO a été recertifiée selon la norme ISO 9001:2008 pour les systèmes de gestion de la qualité.

Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB)

En décembre 2011, le Secrétaire général a établi la MARB pour donner à la haute direction une vue générale et une orientation sur les activités de suivi et d'assistance que mène l'OACI dans des États dont le cas lui a été déféré pour des raisons de sécurité et/ou de sûreté. Plus précisément, la MARB élabore et promeut la mise en œuvre de stratégies de haut niveau conçues pour coordonner les activités de suivi et d'assistance dans des États où se posent des problèmes graves de sécurité ou de sûreté, des États ne participant pas aux processus d'audit et de surveillance de l'OACI et des États qui ne remplissent pas leurs engagements en ce qui concerne la mise en œuvre de leurs plans d'action correctrice. En tout, les cas de 17 États ont été déferés à la MARB en 2012.

Intervention d'urgence*Cendres volcaniques — Préparation et réaction aux éruptions volcaniques et aux cendres volcaniques dans l'atmosphère*

En juin, l'Équipe spéciale pluridisciplinaire internationale sur les cendres volcaniques (IVATF) de l'OACI a conclu une période d'activité de 24 mois sur les questions multidisciplinaires mises en évidence par l'éruption du volcan Eyjafjallajökull, survenue en 2010 en Islande. Cet événement avait causé des perturbations considérables dans le transport aérien en Europe, au-dessus de l'Atlantique Nord et au-delà. L'équipe spéciale a considérablement amélioré la compréhension par la communauté des besoins et des possibilités de détection et de prévision des cendres volcaniques, ainsi que des effets opérationnels et en matière de navigabilité qu'ont des nuages de cendres volcaniques sur la poursuite d'opérations aériennes sûres et efficaces, y compris la planification ATM d'urgence ; elle a affirmé l'importance d'une réaction collaborative et coordonnée à de tels événements de la part des autorités de réglementation, des prestataires de services de navigation aérienne et des usagers de l'espace aérien.

Parmi les nombreuses réalisations de l'équipe spéciale figure l'élaboration de dispositions et d'éléments d'orientation nouveaux ou améliorés de l'OACI relatifs aux cendres volcaniques, notamment l'élaboration du manuel *Sécurité des vols et cendres volcaniques — Gestion des risques liés à l'exécution des vols en conditions connues ou prévues de contamination par des cendres volcaniques* (Doc 9974). Ce manuel a été publié au début de cette année en tant que publication réalisée en commun avec l'industrie, que les États peuvent recommander aux exploitants et aux autorités de réglementation lorsqu'une contamination par des cendres volcaniques peut constituer un danger pour l'exploitation aérienne. Les travaux de l'OACI visant à renforcer encore la préparation et la réaction à des éruptions volcaniques se poursuivent, en particulier au sein du Groupe opérationnel de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales.

Urgences nucléaires et radiologiques

L'OACI a continué d'aider le Comité interorganisations de l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA) sur les urgences radiologiques et nucléaires à améliorer son *Plan de gestion des situations d'urgence radiologique commun aux organisations internationales*, basé en particulier sur les enseignements tirés à la suite de la situation d'urgence générale à la centrale nucléaire de Fukushima Daiichi, survenue à la suite du grand séisme et du tsunami qui ont frappé l'est du Japon le 11 mars 2011. Le plan commun décrit les arrangements interorganisations de préparation et de réaction à des incidents ou accidents nucléaires ou radiologiques, quelle qu'en soit la cause. Une révision du plan commun a été entreprise pour prendre en compte l'expérience japonaise. Dans le cadre des arrangements du plan commun, l'OACI a mené l'établissement d'un groupe de travail ad hoc sur le transport aérien et maritime, qui pourra être activé lors de futures situations d'urgence pour permettre aux organisations internationales et professionnelles concernées de réagir d'une manière collaborative et coordonnée, notamment par la communication d'information cohérente et sûre pour rassurer les voyageurs.

Planification d'urgence des services de la circulation aérienne

Bien que 2012 n'ait pas exigé, du fait d'événements mondiaux, une planification d'urgence considérable de la part de l'OACI, l'opportunité a été saisie d'établir en permanence au siège de l'OACI un Centre d'intervention et de mesures d'urgence en cas d'incident. Ce Centre est devenu l'emplacement fonctionnel pour faciliter et améliorer la planification d'urgence de l'OACI pour toutes situations dans le monde qui exigeraient un appui de sa part, ceci comprenant les perturbations dans la fourniture de services de la navigation aérienne du fait de circonstances telles que des événements météorologiques ou des conflits régionaux. Son utilisation en novembre pour appuyer la transition mondiale au nouveau Plan de vol OACI, comme expliqué ci-dessus, a montré comment il peut contribuer aussi à des niveaux soutenus de sécurité et de sûreté de l'aviation.

Autres initiatives de sécurité — carburant d'aviation*Contamination du carburant d'aviation — collaboration avec l'industrie*

En avril 2011, l'OACI a accepté une recommandation de sécurité du service de l'aviation civile de la RAS de Hong Kong (Chine) découlant de l'enquête sur un accident survenu en 2010 à un A330 de Cathay Pacific Airlines, au cours duquel une contamination du carburant avait causé des dommages à l'aéronef et des blessures aux passagers au cours d'une évacuation d'urgence. Pour traiter du problème émergent de qualité du carburéacteur, qui peut avoir un impact sur la sécurité de l'aviation, l'OACI a collaboré avec les industries de l'aviation et de la pétrochimie pour élaborer des dispositions sur la réception, le stockage et la distribution du carburant d'aviation aux aéroports pour les avions de transport commercial.

En collaboration avec l'IATA, Airlines for America (A4A) et le Conseil international des aéroports (ACI), l'OACI a publié le document *Manuel sur la fourniture de carburants pour réacteurs en aviation civile* (Doc 9977), pour informer les industries de l'aviation et du pétrole des pratiques internationalement admises en matière de carburant et renforcer l'obligation de s'y conformer. Le manuel résume les politiques, normes et procédures pertinentes de l'industrie portant sur toutes les questions relatives au contrôle, aux opérations et à la formation en matière de qualité du carburant d'aviation tout au long du dispositif de fourniture et de distribution, depuis le raffinage jusqu'à l'avitaillement des aéronefs.

Carburant d'aviation — sécurité et efficacité

L'OACI a procédé à un examen des critères de planification en matière de carburant, ce qui a conduit à la rédaction de nouvelles SARP proposées pour l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, Partie I — *Aviation de transport commercial international — Avions* ainsi que d'éléments d'orientation pour le Manuel de planification de vol et de gestion du carburant [*Flight Planning and Fuel Management Manual*] (Doc 9976), ce qui devrait avoir des incidences positives sans précédent sur la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aérienne. Les nouvelles dispositions, élaborées sur une dizaine d'années, améliorent la sécurité en apportant une compréhension commune claire des expressions conventionnelles radio à utiliser dans des situations où le carburant joue un rôle. L'IATA estime que les nouvelles dispositions proposées en la matière aboutiraient à des économies de plus d'un million de tonnes par an sur la consommation de carburant, ceci représentant une réduction de quelque trois millions de tonnes de CO₂ et des économies de plus de 500 millions USD par an.

Programme des marchandises dangereuses

Amélioration de la sécurité pour le transport en vrac de piles au lithium

De nouvelles prescriptions pour la sécurité du transport aérien des piles au lithium ont été rédigées pour l'édition 2013-2014 des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284). Elles soumettent à une réglementation complète de nombreux envois de piles au lithium qui étaient précédemment visées par des dérogations à la plupart des prescriptions des Instructions techniques. Le document révisé contient des prescriptions relatives à la formation des nombreux expéditeurs qui transportent des piles au lithium, à l'inspection par les exploitants de chaque colis de piles au lithium avant le chargement à bord d'un aéronef et à la notification aux pilotes de la présence, de l'emplacement et de la quantité de piles au lithium à bord de l'aéronef.

Collaboration avec l'Union postale universelle (UPU) sur l'amélioration de la sécurité des marchandises dangereuses dans la poste aérienne

L'OACI a collaboré avec l'UPU pour rédiger de nouvelles dispositions permettant l'envoi postal, légalement et en toute sécurité, de piles au lithium contenues dans des équipements. Les opérateurs postaux désignés (DPO) qui souhaitent accepter

des piles au lithium ne seront autorisés à le faire qu'après avoir reçu l'approbation de l'autorité de l'aviation civile (AAC) de leur pays. Cette approbation sera basée sur un examen par l'AAC du programme de formation du DPO en matière de marchandises dangereuses et de ses procédures pour contrôler l'introduction dans le transport aérien de marchandises dangereuses envoyées par la poste. Les nouvelles dispositions visent à encourager des relations de travail plus étroites entre autorités de l'aviation civile et autorités postales, ainsi qu'à améliorer les dispositifs de contrôle de l'introduction dans le courrier de toutes marchandises dangereuses, et pas uniquement des piles au lithium.

Formation

Cours d'inspecteur national de la sécurité (GSI)

Le programme de formation des GSI a été mis au point pour garantir à l'échelle mondiale la qualité et la normalisation dans la formation des inspecteurs nationaux. Les cours portent sur les insuffisances mises en évidence lors d'audits effectués au titre de l'USOAP et liées au manque de personnel technique qualifié pour assumer les responsabilités de supervision de la sécurité. L'OACI a coordonné, en collaboration intensive avec la FAA des États-Unis, l'actualisation et la révision des cours de formation GSI suivants : Certification des exploitants aériens et des organismes de maintenance agréés (GSI-AIR) ; Délivrance des licences du personnel (GSI-PEL) ; et Certification des organismes de formation agréés.

En septembre, l'OACI a organisé une réunion informelle de coordination GSI avec les centres de formation GSI agréés par l'OACI pour assurer une actualisation du programme GSI, y compris certaines modifications proposées dans l'administration et la mise en œuvre du programme. On notera, entre autres, l'établissement d'un répertoire d'instructeurs reconnus par l'OACI pour la formation GSI, destiné à faciliter le recours à ces instructeurs partout dans le monde.

Formation sur les marchandises dangereuses

Un cours de formation relatif aux marchandises dangereuses, portant sur l'utilisation des *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284), a été dispensé dans différents pays ; un nouveau cours sur la réalisation d'inspections et d'enquêtes relatives aux marchandises dangereuses a été élaboré.

Formation et simulation sur hélicoptère

Un nouveau Volume II du *Manuel des critères de qualification des simulateurs d'entraînement au vol* (Doc 9625-2) a été publié. Les méthodes, procédures et normes de tests propres aux hélicoptères figurant dans ce Volume II sont basées sur des apports d'experts des autorités de l'aviation civile, de formateurs expérimentés sur hélicoptères, d'exploitants et de fabricants de simulateurs d'entraînement au vol. Le Volume II contient des dispositions acceptées à l'échelon

international pour la conception, l'homologation et l'exploitation de simulateurs d'entraînement au vol pour aéronefs à voilure tournante, dans le but d'améliorer la formation des pilotes d'hélicoptères.

Programme TRAINAIR PLUS

Le nouveau programme TRAINAIR PLUS, établi conformément à la Politique de formation de l'OACI, exige des candidats souhaitant devenir membres qu'ils répondent aux critères d'évaluation et réussissent une évaluation sur place. En 2012, l'OACI a effectué 25 évaluations de nouveaux candidats TRAINAIR PLUS ; dès décembre, le Programme comptait 47 membres, dont neuf membres à part entière et 38 membres associés. L'OACI a aussi établi un comité directeur TRAINAIR PLUS, constitué des neuf membres à part entière, pour aider à poursuivre le développement du programme et cultiver la contribution effective des membres à la planification stratégique du programme TRAINAIR PLUS.

Les membres de TRAINAIR PLUS se concentrent principalement sur le développement de la formation fondée sur les compétences. Sur ce front, l'OACI a mis au point le nouveau Cours pour concepteurs de formation (TDC) de l'OACI ainsi qu'un nouveau manuel intitulé *TRAINAIR PLUS — Guide de conception de cours. Méthode de formation fondée sur les compétences (GCC)* (Doc 9941). Plus de 300 participants ont pris part à 16 TDC animés par des membres de TRAINAIR PLUS et par l'OACI.

Formation périodique des pilotes fondée sur des éléments probants

L'OACI a élaboré, en consultation avec les États, une proposition de deuxième amendement des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868), dont la mise en application est prévue en mai 2013. Il s'agit d'actualiser les qualifications des instructeurs et d'introduire des dispositions pour la mise au point et l'application de programmes de formation fondée sur des éléments probants (EBT) pour membres d'équipages de conduite. Les dispositions relatives à l'EBT s'appliqueront à la formation périodique des pilotes et donneront aux AAC, aux exploitants et aux organismes de formation agréés appliquant une approche fondée sur les compétences des orientations concernant le développement et l'évaluation des compétences des équipages de conduite. Un manuel s'adressant aux exploitants et aux organismes de formation, *Manuel de formation fondée sur des éléments probants (Manual of Evidence-based Training)* (Doc 9995), vient appuyer l'amendement proposé, avec pour complément le Guide de mise en œuvre de la formation fondée sur des éléments probants (*Evidence-based Training Implementation Guide*). Le déplacement de paradigme proposé selon le programme EBT ne consiste pas seulement à remplacer un ensemble parfois dépassé d'événements critiques autour desquels construire un programme de formation, mais aussi à utiliser les événements survenant au cours de la formation comme moyen de développer et d'évaluer la performance des équipages de conduite en ce qui concerne une série de compétences nécessaires. De plus, l'EBT focalise l'instructeur sur l'analyse des causes qui sont à la racine d'actions inappropriées des pilotes.

Professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP)

L'équipe spéciale NGAP de l'OACI a fait progresser les travaux sur les compétences des contrôleurs de la circulation aérienne et des électroniciens en sécurité de la circulation aérienne. Les travaux sur les compétences des équipages de conduite ont été poursuivis au niveau de l'*International Pilot Training Consortium*, nouvellement formé.

Dans le cadre du Symposium mondial sur la formation en aviation (WATS 2012), l'OACI a organisé deux sessions du groupe d'experts NGAP et une réunion informelle de l'Équipe spéciale NGAP. L'Organisation a continué de promouvoir la NGAP et de sensibiliser les États, les organisations régionales, les exploitants, l'industrie, les prestataires et organismes de formation ainsi que les étudiants aux défis qui auront des incidences sur l'effectif futur de professionnels de l'aviation.

Coordination régionale en matière de sécurité*Arrangements régionaux pour la supervision de la sécurité, y compris les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) — Élaboration de nouvelles orientations relatives au financement*

Dans un effort continu pour assurer un fonctionnement durable des RSOO, l'OACI a élaboré de nouvelles options en matière de financement ne relevant pas des politiques et orientations existantes de l'OACI sur les redevances d'usage. Cette question a été soulevée lors du symposium sur les RSOO qui a eu lieu en octobre 2011. Les nouvelles orientations, dont un élément clé est une redevance de sécurité passagers, seront publiées dans le *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B — *Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité* (Doc 9734, Partie B).

Examen/étude de l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA)

Une étude a été menée sur la CASSOA pour examiner les cadres juridique, organisationnel et financier de cette agence. Il en est résulté des recommandations visant à renforcer la mise en œuvre du cadre CASSOA. La CASSOA représente les cinq États partenaires de la Communauté de l'Afrique de l'Est — Burundi, Kenya, Ouganda, République-Unie de Tanzanie et Rwanda.

Soutien pour la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) dans la mise en œuvre du programme d'inspection coopératif (CIS) AFI

L'OACI est restée activement engagée dans le Programme d'inspection coopératif dans la Région AFI (AFI-CIS), créé en décembre 2010. L'objet de ce programme est de partager au sein de la région des inspecteurs qualifiés, d'une manière économique et efficace, de manière à apporter aux États une assistance directe dans la résolution des carences en matière de sécurité mises en évidence par l'USOAP de l'OACI. Le programme est mis en œuvre par la CAFAC, avec l'appui de l'OACI.

Assistance aux États — Élaboration de plans d'action OACI faits sur mesure pour améliorer la sécurité

Pour aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité mises en évidence par l'USOAP, l'OACI a élaboré des plans d'action sur mesure spécifiques à des États, proposant un ensemble complet de mesures correctives se rapportant aux aspects tant techniques que politiques. À la fin de l'année, l'OACI avait élaboré 24 plans d'action, qui ont été par la suite acceptés par les États. Pour éviter les doublons, ces Plans tiennent compte de toute l'assistance apportée par d'autres entités internationales, telles l'Union européenne, la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et la Banque mondiale.

Assistance aux États — Le Fonds pour la sécurité (SAFE) et le Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité (SCAN)

Pour assurer la continuation de l'assistance aux États visant à résoudre les carences en matière de sécurité, et comme suite à la Résolution A37-16 de l'Assemblée, l'OACI a établi le Fonds pour la sécurité de l'aviation, ou SAFE. Ce fonds, auquel la participation est volontaire, est financièrement indépendant du budget du Programme ordinaire de l'OACI. Des contributions peuvent être apportées par des États membres de l'OACI, des organisations internationales et des entités publiques ou privées associées à l'aviation internationale.

Lors de la conférence AN-Conf/12, l'OACI a organisé une réunion du partenariat sur la sécurité pour promouvoir le réseau SCAN, créé en 2010 afin de faciliter la communication en ligne pour le partage d'informations entre bailleurs de fonds et fournisseurs d'assistance à l'appui de projets d'assistance, en cours ou futurs, dans des États. Les points focaux d'institutions gouvernementales, de groupes régionaux, de constructeurs, d'institutions financières et d'organismes internationaux d'aviation apportant une assistance financière et/ou technique sont parmi les participants au réseau SCAN.

Assistance aux États — Processus d'assurance de la qualité (QA) pour les projets d'assistance technique — collaboration avec la Direction de coopération technique (TCB)

Pour assurer que les États bénéficient complètement des projets d'assistance présentés par la TCB de l'OACI, un concept de QA a été introduit pour des projets conçus pour les États associés aux plans d'action de l'OACI. Pendant toute la durée d'un projet, une équipe QA constituée d'experts de la question provenant de la Direction de la navigation aérienne (ANB) de l'OACI, en coopération avec TCB, prend part à toutes les phases de rédaction, d'exécution, de surveillance et d'évaluation du projet, afin de s'assurer que les objectifs prévus sont atteints et les résultats dûment livrés.

Activités des bureaux régionaux

Les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont tenu des réunions dans toutes les régions, dont une première pour la Région Afrique et Océan Indien (AFI). Il s'est avéré que les RASG sont efficaces pour promouvoir la collaboration entre les États, les organisations régionales et l'industrie afin d'améliorer la sécurité de l'aviation dans les régions.

Des séminaires et des ateliers ont été organisés sur la gestion des risques liés à la fatigue et sur la compétence en langue anglaise.

Les bureaux régionaux ont promu la mise en œuvre par les États du système ADREP/ECCAIRS (système de comptes rendus d'accident/incident de l'OACI/ Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation) pour recueillir et analyser les données d'incidents.

Les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) se sont réunis dans les régions Asie et Pacifique, Moyen-Orient, Afrique, Europe et Atlantique Nord. Dans les régions Caraïbes et Amérique du Sud, le GREPECAS a tenu la première réunion de son Comité d'examen des programmes et projets.

La mise en œuvre de la PBN a été activement soutenue, de même que les opérations en descente continue et les opérations en montée continue.

Des symposiums préparatoires régionaux ont été organisés pour aider les États dans la préparation de la conférence AN-Conf/12.

Activités d'importance particulière dans chaque bureau régional

Bureau Asie et Pacifique (APAC)

- Élaboration d'un Plan ATM régional sans discontinuité Asie/Pacifique et mise en œuvre de ce plan en relation avec les ASBU.

Bureau Afrique orientale et australe (ESAF)

- Élaboration, présentation et acceptation de plans d'action OACI pour tous les États, sous l'égide de la MARB.
- Intensification soutenue des activités pour aider les États à résoudre les carences en matière de sécurité, au moyen de missions de l'Équipe régionale de supervision de la sécurité (ROST) et du déploiement de l'AFI-CIS.
- Résolution réussie de problèmes graves de sécurité (PGS) identifiés à Madagascar, au Mozambique, au Rwanda et en Zambie.

- Fourniture de soutien technique ; établissement et fonctionnement de RSOO et de Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) — Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC).
- Appui apporté à la Réunion ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique dans la rédaction de la déclaration et l'établissement d'objectifs de sécurité.
- Facilitation réussie de discussions avec le Soudan du Sud et le Soudan sur la redélimitation de la Région d'information de vol (FIR) Khartoum, examen des trajectoires de routes ATS y associées et établissement de procédures opérationnelles entre Khartoum et Juba. Il y a eu entente sur la FIR, sur les détails de la redélimitation et sur les routes ATS associées.

Bureau Europe et Atlantique Nord (EURNAT)

- Un soutien a été apporté à l'élaboration de matériel de planification et d'évaluations de la sécurité pour appuyer l'application à l'essai d'un minimum de séparation latérale de 25 milles nautiques, basé sur la RNP 4, dans la région NAT.
- Un soutien a été apporté à l'application à l'essai, qui est en cours, d'un minimum de séparation longitudinale de 5 minutes entre aéronefs équipés ADS-C dans la région NAT, aux fins de l'élaboration de dispositions applicables à l'échelle mondiale.
- Une assistance a été apportée au Kazakhstan pour la résolution de ses PGS et d'autres problèmes constatés lors de l'audit USOAP de 2009. Un document de projet a été mis au point avec TCB pour le renforcement des capacités à long terme.
- Un soutien a été apporté à des exercices du Plan d'urgence cendres volcaniques pour les régions EUR et NAT et la partie la plus orientale de la Région EUR.
- Mise au point d'indicateurs/de métriques de performance clés pour mesurer la performance dans les six domaines de performance clés dans les régions EUR et NAT (selon la Réglementation de la CE en matière de performance) et élaboration d'éléments indicatifs.

Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC)

- Conduite d'ICVM par le bureau régional et assistance à la mise en œuvre de plans d'action correctrice au Costa Rica, au Honduras, en Jamaïque et au Mexique, avec pour résultat une forte réduction du taux de manque de mise en œuvre effective.

- Un soutien a été apporté aux États pour optimiser le réseau de routes ATS dans le Golfe du Mexique sur la base de la RNP 10, séparation de 50 NM, et pour la mise en œuvre de la gestion des flux de trafic aérien (ATFM) dans toutes les FIR de la Région CAR.

Bureau Amérique du Sud (SAM)

- Mise en œuvre pour l'Équateur d'une route océanique demandée vers la Région Asie/Pacifique pour le développement du trafic commercial.
- Fourniture d'appui pour l'élaboration d'éléments d'orientation relatifs à la mise en œuvre du concept d'utilisation souple de l'espace aérien, p. ex. bonnes pratiques dans la coopération civilo-militaire et étude détaillée pour optimiser le réseau de routes ATS SAM.
- Coordination de la révision du Plan d'action pour la mise en œuvre de l'ATFM aux aéroports et dans l'espace aérien de la Région.

Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF)

- Intégration réussie de la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) dans le programme d'activités du bureau régional.
- Intensification des activités de l'équipe ROST pour aider les États à éliminer les carences en matière de sécurité, culminant en une réduction considérable du taux de manque de mise en œuvre effective des États de la région, notamment en Mauritanie.
- Présentation et acceptation des Plans d'action OACI par 10 États.
- Fourniture de soutien technique à d'autres initiatives régionales de sécurité, dont la CIS AFI, ainsi qu'à l'établissement et au fonctionnement des RSOO et des COSCAP.

Projets et activités de coopération technique

En 2012, il y avait 62 projets nationaux et 25 projets régionaux de coopération technique en cours d'activité, contribuant à améliorer davantage encore la sécurité de l'aviation dans le monde. Les réalisations majeures au cours de cette période sont les suivantes :

Région Afrique-Océan Indien (AFI)

- poursuite de l'assistance aux activités de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) ;

- poursuite de l'assistance à l'établissement de l'Agence du Groupe de l'accord de Banjul chargée des enquêtes sur les accidents (BAGAIA) ;
- établissement d'un système de délivrance des licences du personnel pour une AAC ;
- formation d'inspecteurs de la sécurité dans les domaines de la certification et de la sécurité des aéroports et de la sécurité aérienne, dispensée dans plusieurs États ;
- formation à l'intérieur du pays dans le domaine du transport de marchandises dangereuses, dispensée dans un État ;
- poursuite de l'assistance à l'élaboration ou à la révision d'une législation primaire de l'aviation civile, pour trois États ;
- élaboration de projets de règlements d'aviation civile dans les domaines de la navigabilité, de l'exploitation technique, de la délivrance des licences du personnel et des aéroports, pour plusieurs États ;
- achèvement du processus d'appel d'offres et d'attribution de contrat pour l'acquisition de radars secondaires et de systèmes ATM, pour 11 États.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- poursuite de l'assistance à 24 États et RAS dans les domaines de la supervision de la sécurité, par l'entremise de trois programmes régionaux de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et de projets nationaux pour la résolution de PGS, de carences mises en évidence par les USOAP et d'autres problèmes de sécurité constatés, ainsi que dans la transition à la CMA pour l'USOAP, ceci incluant la formation d'inspecteurs et d'autres formations en rapport avec la sécurité ; soutien technique de courte durée d'un État à un autre ; participation à l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie-Pacifique (APRAST) et au Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG), au séminaire régional OACI sur la sécurité des pistes et au séminaire de l'Association des compagnies aériennes Asie-Pacifique ;
- poursuite de l'assistance à 19 États et RAS dans le domaine de la médecine aéronautique au titre de l'Arrangement de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens (CAPSCA), au moyen de séminaires et de formation en cours d'emploi sur la planification de la préparation aux pandémies ainsi que d'évaluations d'aéroports en la matière, dont une session de

formation d'une demi-journée pour conseillers techniques portant sur une « visite d'assistance CAPSCA », suivie de la démonstration d'une « Visite d'assistance aéroportuaire CAPSCA » ;

- assistance à 18 États et RAS dans l'amélioration des procédures de vol au moyen de la préparation de documents et de cours de formation dans les domaines des procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs, de la validation en vol et de la mise en œuvre de la PBN, ainsi que de la conception de l'espace aérien et des procédures ;
- renforcement des capacités de supervision de la sécurité dans les domaines des aéroports, de la sécurité aérienne et des services de navigation aérienne pour une AAC ;
- révision des règlements et procédures d'aviation civile pour les Directions des aéroports, de la navigation aérienne, de la navigabilité et de l'exploitation, dans un pays ;
- fourniture de formation à 308 agents nationaux de plusieurs États dans les domaines de la maintenance du radiophare omnidirectionnel VHF Doppler (DVOR), des outils de sécurité électroniques, des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS), du contrôle d'approche radar, des systèmes de gestion de la sécurité (SMS), de la supervision de la sécurité, du droit aérien, de la gestion et des politiques, au moyen des programmes de formation pour pays en développement de quatre États ;
- conduite d'une étude destinée à élaborer une feuille de route à long terme pour le développement de l'aviation générale et de services aériens commerciaux utilisant de petits aéronefs et des hélicoptères, pour un État ;
- deux cours SMS donnés à 14 participants de sept États insulaires du Pacifique sud et à 30 participants de l'Autorité aéroportuaire dans un État ;
- conduite d'une étude sur l'impact qu'aurait un projet de développement immobilier de grande hauteur/grande densité sur la sécurité et la régularité des opérations du principal aéroport international et des aéroports proches, dans un État ;
- cours de planification aéroportuaire pour 30 participants en provenance d'une autorité aéroportuaire, dans un État.

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- acquisition d'un système d'atterrissage aux instruments/équipement de mesure de distance (ILS/DME), pour un État ;
- acquisition de véhicules de lutte contre l'incendie, pour un État ;
- acquisition de systèmes de surveillance dépendante automatique (ADS)/communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), pour un État ;
- fourniture de formation en inspection, maintenance, réparation et révision des aéronefs pour la certification du personnel technique d'un État ;
- assistance à un État dans l'établissement d'un programme de maintenance des aéronefs ;
- assistance dans le renforcement institutionnel et la restructuration de l'AAC d'un État ;
- acquisition d'un simulateur radar informatisé pour un État ;
- acquisition et intégration dans le Centre de contrôle de la circulation aérienne (ATC) de radars primaire et secondaire et de systèmes de communication, pour un État ;
- acquisition d'équipement très haute fréquence (VHF), ultra-haute fréquence (UHF) et haute fréquence (HF), d'ordinateurs, de stations météorologiques et de radiophares de repérage d'urgence, pour un État ;
- acquisition de pièces de rechange et de services pour la révision générale et la maintenance intégrale de plusieurs aéronefs, dans un État ;
- élaboration d'un plan de masse pour un aéroport international ;
- formation d'inspecteurs dans les domaines de la sécurité aérienne et des aéroports dispensée pour le personnel national de cinq États ;
- signature d'un accord multilatéral de coopération pour l'acceptation mutuelle d'organismes de maintenance entre les AAC de neuf États ;
- attribution de contrat pour la conception et la construction d'une aire de fret éloignée et des installations connexes et fourniture d'équipement accessoire et auxiliaire pour un État ;
- fourniture de services d'information aéronautique (AIS) pour un État.

Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)

- assistance à un État dans les domaines de la supervision de la sécurité (vols), de l'ATM, de la médecine aéronautique et de la délivrance des licences du personnel ;
- poursuite de l'assistance à un État pour renforcer ses capacités dans les domaines suivants : opérations aériennes, navigabilité, enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, CNS/ATM, aéroports, sauvetage et lutte contre l'incendie (RFF) et formation des ressources humaines ;
- poursuite de l'assistance à un État pour renforcer ses capacités de supervision dans les opérations aériennes ;
- conduite de missions d'évaluation de la sécurité dans deux États pour évaluer et déterminer la conformité des pistes aux SARP de l'OACI ;
- fourniture de formation avancée en matière de gestion des menaces et des erreurs dans le contrôle de la circulation aérienne ;
- soutien au Plan d'action correctrice d'un État et renforcement des capacités pour résoudre les problèmes graves de sécurité ;
- assistance au renforcement des capacités pour un État dans le domaine de l'ATM ;
- conduite d'une mission d'évaluation dans un État afin d'identifier les besoins prioritaires pour l'élaboration d'un plan directeur pour l'aviation et pour la restructuration de l'AAC.

Objectif stratégique B : SÛRETÉ



SÛRETÉ

En 2012, l'OACI a pris des mesures majeures pour renforcer le cadre de sûreté de l'aviation mondiale. L'Organisation a tenu sa première conférence mondiale sur la sûreté de l'aviation en une décennie, a approuvé des plans pour l'évolution du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) vers une méthode de surveillance continue (CMA), plus complète, proactive et fondée sur les risques, et a mis l'accent sur une assistance focalisée sur la mise en œuvre de plans d'amélioration nationaux et de partenariats renforcés avec les bailleurs de fonds et les organismes régionaux.

Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation

Pour donner suite à la déclaration de la 37^e session de l'Assemblée sur la sûreté de l'aviation, une série de conférences régionales de haut niveau (qui avait commencé en 2011 avec des conférences en Inde, au Sénégal et dans la Fédération de Russie) s'est achevée en 2012 avec des conférences tenues successivement en Malaisie, au Venezuela (République bolivarienne du) et au Bahreïn. Les six conférences, accueillies par les États en collaboration avec l'OACI, ont couvert toutes les régions et ont réussi à susciter une coopération plus étroite entre les États et les autres parties prenantes pour résoudre les problèmes de sûreté. Dans tous les cas, elles ont adopté des déclarations communes reflétant les réalités et les préoccupations de chaque région et ont appelé à des mesures concrètes pour renforcer collectivement et individuellement la sûreté de l'aviation, conformément à la Déclaration de l'Assemblée.

Les résultats positifs des conférences régionales ont jeté les bases pour la première Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) à être organisée par l'Organisation depuis 2002. L'intention était de s'attaquer aux vulnérabilités et de combler les lacunes du cadre mondial de sûreté de l'aviation, en particulier en ce qui concerne le fret aérien. Plus de 700 participants, dont 24 ministres, représentaient 132 États membres et 23 organisations internationales et régionales, ce qui démontre l'importance critique que les États attachent à la sûreté de l'aviation. Ainsi a été envoyé au monde un signal sans équivoque de ce que l'OACI, ses États membres et les autres parties prenantes considèrent les menaces à l'aviation civile comme une question de la plus haute priorité.

Dans l'ensemble, cette conférence a renforcé le cadre global de sûreté de l'aviation en progressant sur tous les problèmes stratégiques contemporains. Le consensus réalisé en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation donne à penser que les propositions de politique qui seront présentées à l'Assemblée à sa 38^e session seront pertinentes et viendront en temps utile.

Renforcement et harmonisation des approches en matière de sûreté

L'OACI a accéléré l'adoption de SARP relatives à la sûreté pour atténuer les risques concernant le fret et la poste. Les dispositions nouvelles ou révisées figurent dans l'Amendement 13 à l'Annexe 17 — *Sûreté*. Elles font progresser la mise en œuvre des systèmes de sécurisation de la chaîne logistique, de mesures de sûreté communes aux aéronefs de transport de passagers et de transport de fret, et de procédures rationalisées pour l'identification et la sécurisation du fret et de la poste à haut risque.

L'Amendement n° 13, qui devrait devenir applicable en juillet 2013, comporte une norme révisée complète relative à l'inspection-filtrage des personnes autres que les passagers — la « menace interne ». Les inquiétudes au sujet de la menace que pourraient poser le personnel aéroportuaire et d'autres personnels d'aviation ont été un facteur majeur dans la décision d'adopter en procédure accélérée l'Amendement n° 13.

Au cours de sa 23^e réunion, en mars, le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation est convenu d'un nouveau mandat pour son Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien. Ce mandat inclut la rédaction de principes pour renforcer la sûreté à l'échelle mondiale et de manière pratique. Une deuxième exigence est de travailler en étroite collaboration avec d'autres entités internationales pour mieux aligner les politiques, normes, mesures et éléments d'orientation concernant la sûreté du fret. Parallèlement, la conférence HLCAS a adopté une série de principes clés axés sur les résultats en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, comme cadre complet pour guider l'OACI et les autres parties prenantes dans les efforts pour sécuriser la chaîne logistique du fret aérien et de la poste aérienne.

Insistant sur l'importance d'une approche basée sur les risques pour traiter des menaces à la sûreté, l'OACI a publié la première édition de son *Énoncé du contexte de risques dans le monde*. Ce document vivant sera publié périodiquement afin de donner aux États une méthodologie robuste pour poursuivre la réalisation de leurs propres évaluations nationales des risques. De plus, un groupe de travail du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a été chargé d'élaborer un document d'analyse de tendances pour aider l'OACI et la communauté de la sûreté de l'aviation à être plus proactifs pour faire face aux menaces et les atténuer.

Par ailleurs, l'OACI a travaillé en étroite collaboration avec les États, l'industrie et les organisations internationales pour créer une plus grande synergie entre les activités de l'aviation, des douanes et des postes en matière de sûreté. Afin d'améliorer l'harmonisation réglementaire, l'OACI et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) sont convenues de collaborer de façon plus intensive sur des priorités spécifiques en rapport avec la sécurisation et la facilitation du transport de fret. Un aspect particulier sur lequel il a été insisté était le besoin de plus grands échanges d'information sur les expéditions de fret, en particulier en utilisant des renseignements préalables concernant le fret. L'entente à cet effet a été réalisée à la Conférence conjointe sur le renforcement de la sécurisation et de la facilitation du fret aérien, organisée par Singapour, l'OMD et l'OACI.

Toujours sur le plan de la collaboration, l'OACI a soutenu les efforts de l'Union postale universelle (UPU) pour élaborer de nouvelles normes relatives à la poste aérienne, venant compléter les normes OACI existantes et tenant compte des concepts émergents en matière de sûreté. Ceci a mené à ce que l'UPU, lors de son 25^e congrès tenu en octobre, adopte des résolutions sur les normes relatives à la sécurisation de la poste aérienne et amende la Convention postale universelle avec un article sur la sûreté de l'aviation.

Mise en œuvre et évolution du Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

L'OACI a procédé à 34 audits en 2012 au titre de son USAP, ceci portant le nombre total d'audits de second cycle à 163 (162 États membres et une RAS). La Figure 5 montre les résultats d'audits globaux en rapport avec la mise en œuvre des éléments critiques d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation.

L'USAP, établi en 2002, fait partie intégrante de la Stratégie complète de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation. Lancé en janvier 2008, il est prévu que le second cycle d'audits s'achève en 2013. Il se focalise sur la mise en évidence des problèmes de sûreté de l'aviation dans les États membres de l'OACI, en faisant des recommandations pour leur résolution et la fourniture d'assistance sur place.

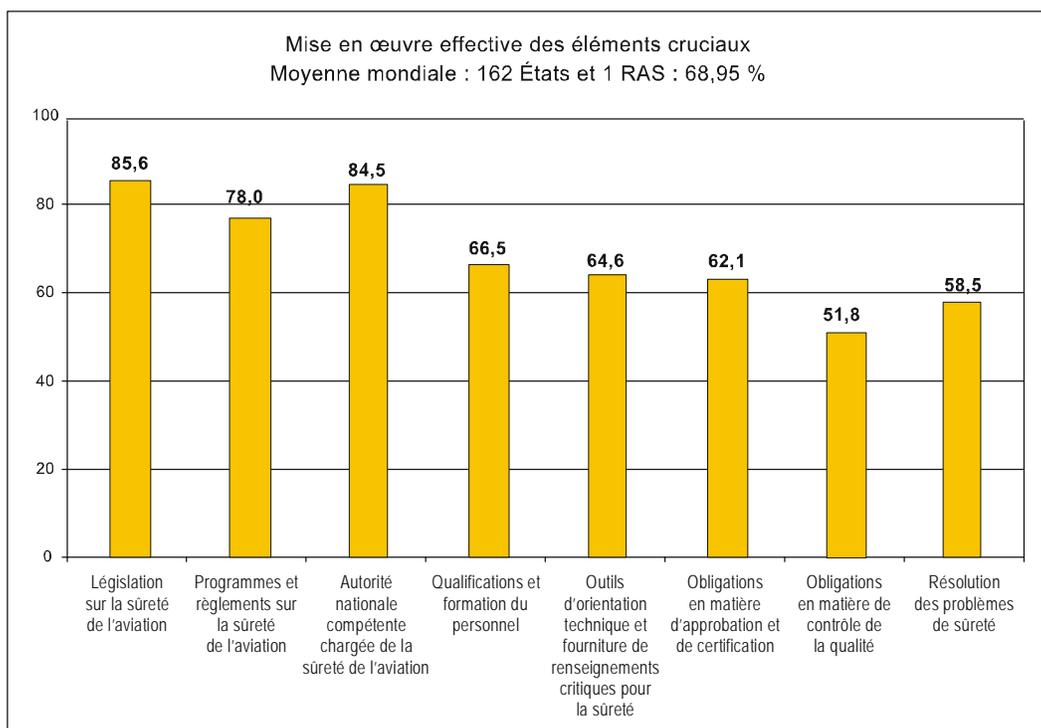


Figure 5. Résultats des audits à l'échelle mondiale – niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté

Un cours de formation et de certification d'auditeurs USAP a été donné à Montréal, et les auditeurs USAP ont participé à quatre missions conjointes avec la section Soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC) : aux Comores, au Congo, en République démocratique du Congo et en Haïti. Un auditeur a aussi agi en qualité d'observateur lors d'une mission de la Direction du contre-terrorisme des Nations Unies en Fédération de Russie. Une mission de validation coordonnée de l'OACI a validé les mesures prises par un État pour résoudre ses problèmes graves de sûreté (PGSu). Au cours de l'année, sept PGSu, concernant quatre États, ont été affichés sur le site web sécurisé de l'USAP. À la fin de l'année, il restait neuf PGSu non résolus, dans cinq États.

Pour l'avenir, le Conseil a formellement approuvé l'évolution de l'USAP vers une méthode de surveillance continue (CMA) ainsi que le plan de transition qui y est associé. La transition aura lieu au cours des années 2013 et 2014, avec une mise en œuvre à grande échelle de l'USAP-CMA à compter du 1^{er} janvier 2015.

Facilitation du transport aérien

Le Conseil a adopté l'Amendement n° 23 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, Annexe contenant les SARP relatives aux règlements sur le contrôle frontalier par les services de douane, d'immigration, de santé et de quarantaine. Focalisé sur l'Appendice 13 à l'Annexe 9, l'amendement vise à renforcer le partage des données et l'efficacité des réactions à une pandémie ou à une épidémie à grande échelle.

La septième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/7), tenue à Montréal en octobre, a recommandé des amendements de l'Annexe 9 concernant un large éventail de questions, notamment l'accessibilité du transport aérien pour les personnes handicapées, la facilitation du transport aérien de fret, la sécurisation du processus de délivrance des documents de voyage et l'utilisation des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs et des données des dossiers passagers.

FALP/7 a établi un groupe de travail qui a été chargé d'élaborer de nouveaux éléments d'orientation pour un modèle de Programme national de facilitation du transport aérien, ainsi que de revoir et d'améliorer les éléments d'orientation existants. Les documents présentés à la réunion peuvent être consultés sur le site www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP7-2012.aspx.

Le groupe d'experts a également approuvé la première édition du Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien (*Manual on Access to Air Transport by Persons with Disabilities*) (Doc 9984), version actualisée et revue de lignes directrices existantes. Initialement créé pour développer les SARP pertinentes de l'Annexe 9, ce manuel porte sur tous les aspects du voyage d'une personne handicapée.

Assistance et coopération internationales

Dans le cadre de la Stratégie de l'OACI en matière d'assistance et de renforcement des capacités pour la sûreté de l'aviation, plusieurs dispositions importantes ont été prises pour apporter un appui aux États dans leurs efforts constants pour créer des systèmes et des procédures de sûreté plus robustes à l'échelon national.

Au moyen de son Programme ISD-SEC, l'Organisation a affiné la focalisation de son assistance sur un appui plus ciblé aux États dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17 et des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Ceci a impliqué la mise au point et l'utilisation d'une méthodologie de priorisation.

L'ISD-SEC a continué d'appliquer un cadre de gestion de projets pour apporter l'assistance, avec des phases distinctes et des jalons établis. Le but est d'assurer un contrôle de qualité pendant la durée des projets d'assistance, par des activités telles que l'examen des documents du programme AVSEC.

Au cours de l'année, 16 projets d'assistance et de renforcement des capacités en profondeur, à long terme, ont été entrepris à travers le monde. Il y a eu parmi eux des initiatives AVSEC d'importance critique dans les régions Afrique orientale et australe, et Afrique occidentale et centrale. Ceci a permis à plusieurs États d'améliorer considérablement leur capacité d'appliquer les dispositions de l'Annexe 17.

Dans d'autres domaines, l'ISD-SEC a continué d'étendre ses activités d'assistance par le biais de partenariats avec les États et les organisations régionales. De tels partenariats sont essentiels dans la coordination de l'assistance au renforcement des capacités afin de maximiser les ressources et d'éviter les doublons. L'ISD-SEC travaille aussi en étroite collaboration avec TCB pour renforcer la coordination de l'assistance OACI dans toutes les régions, plus précisément par la mise en rapport avec des experts en la matière et par l'examen technique de programmes et de documents relatifs à la sûreté.

Avec TCB également, l'ISD-SEC a établi le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP) pour la Région Moyen-Orient (MID). En accord avec le CASP Asie-Pacifique (AP), le CASP-MID vise au respect des conventions AVSEC internationales ainsi que des SARP et éléments d'orientation de l'OACI se rapportant à la sûreté. Il crée une structure régionale pour la coopération et la coordination dans les questions de sûreté de l'aviation et pour la formation du personnel de sûreté de l'aviation. Le CASP-MID entrera en vigueur pour les États participants en janvier 2013.

L'ISD-SEC s'engage en outre, en partenariat avec des organisations régionales telles que la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et la CASP-AP, dans la fourniture de formation en matière de sûreté de l'aviation, en complément de celle qui est offerte par le Centre de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA).

Formation en sûreté de l'aviation

La formation en sûreté de l'aviation est basée principalement sur les éléments d'orientation qui figurent dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI. Afin d'atteindre une large audience internationale et régionale, cependant, l'OACI assure la supervision d'un réseau de 23 CFSA agréés dans le monde, qui a dispensé 37 cours et ateliers parrainés par l'OACI. Les sujets des cours vont de la sûreté de l'aviation, niveau de base, à la gestion, niveau d'entrée, tandis que les ateliers couvrent divers programmes AVSEC nationaux.

En réponse à la demande croissante de formation en aviation, 24 instructeurs supplémentaires, venant de six régions, ont été certifiés, ce qui porte leur nombre total à 235. L'OACI a encouragé les États à utiliser les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation dans le cadre de leur programme national de formation.

L'OACI continue d'appuyer le Cours de gestion professionnelle de la sûreté de l'aviation, en collaboration avec la John Molson School of Business de l'Université Concordia à Montréal. Ce cours aide les gestionnaires en sûreté de l'aviation à développer leurs compétences en gestion et leurs connaissances en sûreté de l'aviation, qui sont d'importance critique dans le régime exigeant de sûreté de l'aviation d'aujourd'hui.

Programme des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)

La principale orientation des efforts de renforcement des capacités pour les DVLM a pris la forme de projets d'assistance aux États qui n'étaient pas en mesure de respecter la date butoir du 1^{er} avril 2010 pour l'introduction obligatoire de passeports lisibles à la machine conformes aux spécifications de l'OACI, ainsi qu'aux États qui avaient décidé de passer à la délivrance de passeports électroniques.

Des séminaires régionaux sur la biométrie et la sûreté aux frontières ont eu lieu en 2012, au Brésil et au Zimbabwe. Ces séminaires ont promu les meilleures pratiques en matière de délivrance de passeports sécurisés et de systèmes de contrôle frontaliers, tout en soulignant l'importance de délivrer des passeports lisibles à la machine conformes aux spécifications de l'OACI et de participer au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI.

Deux ateliers sur la sûreté des documents de voyage et la gestion de l'identité ont été organisés au Panama et à Antigua-et-Barbuda à l'intention de fonctionnaires de divers organismes d'Amérique centrale et des Caraïbes septentrionales/occidentales.

Quant au RCP de l'OACI, il est passé à 35 participants avec l'addition de l'Argentine, de l'Espagne, de la Fédération de Russie, de la Malaisie et des Nations Unies comme nouveaux membres.

L'OACI a promu activement l'inscription au RCP de l'OACI par des ateliers réalisés lors de son symposium mondial annuel sur les DVLM et des séminaires DVLM régionaux. Ces événements ont souligné les avantages des passeports

électroniques en matière de sûreté et de fiabilité. Une initiative dite *PKD Border Day*, organisée par le Royaume-Uni avec l'appui de l'OACI, a été offerte aux organismes de contrôle aux frontières mettant en œuvre ou se proposant de mettre en œuvre des systèmes de contrôle aux frontières pour DVLM électroniques. Ont participé aussi des autorités émettrices ayant besoin de garantir l'authentification dans le monde entier de leurs documents de voyage.

Activités des bureaux régionaux

Les bureaux régionaux ont apporté leur appui au siège dans l'organisation de cours de formation AVSEC dans les centres régionaux de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA). Ils ont aussi mené des missions d'évaluation des besoins des États en matière de sûreté de l'aviation et mis en œuvre des plans d'amélioration nationaux pour aider les États à exécuter les plans d'action correctrice de l'USAP.

La mise en œuvre du programme DVLM et d'autres composantes de l'Annexe 9 en matière de sûreté de l'aviation pour renforcer les normes de sûreté aux frontières a été promue activement avec la collaboration des bureaux régionaux.

Activités d'importance particulière dans chaque bureau régional

Bureau Asie et Pacifique (APAC)

- Établissement du Forum régional de coordination en sûreté de l'aviation, qui aura lieu annuellement, conjointement avec la Conférence des directeurs régionaux de l'aviation civile de la Région APAC ;
- Un expert régional AVSEC nouvellement recruté a participé à des forums relatifs à la sûreté et a facilité l'établissement du Forum régional de coordination en sûreté de l'aviation.

Projets et initiatives de coopération technique

En 2012, 19 projets de coopération technique nationaux et deux projets régionaux étaient en activité, pour aider les administrations de l'aviation civile et les aéroports internationaux à améliorer leurs systèmes de sûreté. Les réalisations majeures au cours de cette période ont été notamment les suivantes :

Région Afrique-Océan Indien (AFI)

- évaluation de la structure organisationnelle et des responsabilités du service national d'inspection de la sûreté de l'aviation, dans un État ;
- mise au point des fonctions et des responsabilités pour les inspecteurs AVSEC nationaux, dans un État ;
- formation AVSEC dispensée à du personnel national de deux États.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- poursuite de l'assistance à 24 États et RAS dans le domaine de la sûreté de l'aviation dans le cadre du programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP) régional, y compris l'assistance technique aux États membres et aux administrations dans la rectification de carences identifiées par l'USAP et d'autres problèmes constatés en rapport avec la sûreté de l'aviation, et fourniture de formation d'inspecteurs et d'autres formations relatives à la sûreté ;
- formation d'inspecteurs de la sûreté de l'aviation et autres formations relatives à la sûreté fournies dans le cadre du programme CASP, y compris un séminaire de sensibilisation juridique à la sûreté de l'aviation, un atelier sur le programme de certification des agents chargés des inspections-filtrages et une formation avancée d'agents chargés de l'inspection-filtrage AVSEC pour le personnel national des États participants ;
- cours sur la sûreté de l'aviation et ateliers sur la gestion de crise en sûreté de l'aviation, donnés dans le cadre des programmes de formation pour pays en développement de trois États.

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- fourniture de services de consultants à deux États, sur la mise en œuvre de systèmes DVLM ;
- acquisition de dispositifs et d'équipement pour les cartes d'embarquement et les lecteurs de code barre, pour un État ;
- mise en place d'équipement de protection pour radars et d'une barrière de périmètre de sûreté, pour un État ;
- poursuite de l'assistance à un État pour renforcer ses moyens en ressources humaines en matière de sûreté de l'aviation, par la formation de personnel technique et opérationnel ;
- acquisition d'un écran d'affichage de renseignements sur les vols et d'équipement et services connexes, y compris l'installation, la mise en service et la formation, pour un État.

Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)

- élaboration d'un projet de législation pour un État pour l'établissement du programme national de facilitation (FAL), conformément à l'Annexe 9 à la Convention de Chicago.

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



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement se sont axés dans une grande mesure sur les demandes formulées par l'Assemblée à sa 37^e session et sur les avancées réalisées par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil.

D'autres aspects importants de ces travaux ont été l'assistance aux États et le renforcement des capacités, le maintien et l'amélioration d'outils environnementaux, le renforcement de la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies, diverses initiatives en rapport avec les changements climatiques et des activités de sensibilisation — toutes activités visant à assurer à l'aviation internationale un futur durable.

La 37^e session de l'Assemblée de l'OACI

Des avancées considérables ont été réalisées dans les quatre domaines clés que mentionne la Résolution A37-19 de l'Assemblée : 1) objectifs ambitieux mondiaux ; 2) plans d'action des États ; 3) carburants de remplacement durables pour l'aviation ; 4) mesures basées sur le marché.

Objectifs ambitieux mondiaux

Le Secrétariat a coopéré avec le CAEP pour continuer d'actualiser l'évaluation des tendances en matière de CO₂. La méthodologie a comporté l'estimation des incidences possibles de diverses catégories de mesures d'atténuation — développement technologique se rapportant aux aéronefs, meilleur usage de l'ATM et des infrastructures, exploitation plus efficace et carburants alternatifs durables — pour mesurer les avancées actuelles, et prévoir les avancées futures, vers la réalisation d'objectifs ambitieux mondiaux. Le Secrétariat élabore également une capacité, connue sous le nom de système de compte rendu et d'analyse des CO₂ de l'OACI (ICORAS) qui permettra à l'Organisation de répondre à une demande de l'Assemblée de rendre régulièrement compte à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale et de mesurer les progrès qui sont réalisés pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux.

Le Secrétariat a continué de compiler et d'interpréter les données contenues dans les plans d'action nationaux pour déterminer un chiffre global qui sera intégré dans l'évaluation des tendances en matière de CO₂ que prépare le CAEP pour la période 2010-2050. L'intention qui sous-tend cette évaluation est d'appuyer l'examen par le Conseil de l'objectif ambitieux mondial à moyen terme et l'exploration d'un objectif mondial à long terme pour l'aviation internationale, ainsi que l'Assemblée l'a demandé.

Plans d'action des États sur les activités de réduction des émissions de CO₂

À la fin de l'année, 54 États membres, représentant 75,45 % du trafic aérien international, avaient soumis à l'OACI leurs plans d'action nationaux pour réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale. Ces informations ont été analysées de façon continue, et des domaines de soutien à la mise en œuvre ont été identifiés. L'option de plans d'action conjoints intéressant des groupes d'États a été explorée.

La décision de l'Assemblée concernant la communication volontaire de plans d'action par les États a fait passer la perspective de politique de l'Organisation à un mode de mise en œuvre plus orienté vers l'action.

Carburants alternatifs durables pour l'aviation

Le Secrétariat a intensifié ses efforts pour promouvoir et faciliter la mise au point et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation.

En préparation de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (conférence Rio+20), en juin, l'OACI a collaboré avec des parties prenantes de l'industrie à la réalisation d'une série de vols en correspondance de Montréal à Rio de Janeiro effectués par des avions utilisant des carburants alternatifs durables.

Un groupe d'experts de l'OACI a travaillé à l'élaboration d'un ensemble de recommandations de politique relatives aux carburants alternatifs durables, en se basant sur les politiques et mesures existantes, ainsi que sur des initiatives et sur les meilleures pratiques actuelles d'États et d'organisations.

Mesures basées sur le marché (MBM)

À sa 37^e session, l'Assemblée de l'OACI est convenue de l'élaboration d'un cadre pour les MBM et elle a décidé d'explorer un mécanisme mondial de MBM pour l'aviation internationale.

Avec l'appui apporté par les experts désignés par les États membres et les organisations internationales, le Secrétariat a entrepris des travaux intensifs visant à mettre au point une solution mondiale en matière de MBM. En juin, le



Figure 6. Les ateliers de formation pratique ont formé 91 États membres (en bleu), représentant 93 % du trafic aérien dans le monde

Conseil est convenu de concentrer ses efforts sur trois options pour un mécanisme mondial de MBM. Il a reconnu aussi que l'élaboration du cadre OACI pour les MBM demanderait de plus amples travaux.

En novembre, le Conseil est convenu de l'établissement d'un Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques, chargé d'élaborer des recommandations sur une série de questions de politique relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques, dont celles liées aux MBM, et de rendre compte des avancées concernant une proposition de résolution pour la session 2013 de l'Assemblée.

Assistance aux États et renforcement des capacités

L'OACI a mis de l'avant une solide stratégie de renforcement des capacités pour aider les États à élaborer et mettre en œuvre leurs plans d'action visant à réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale.

Des éléments d'orientation et une interface web interactive ont notamment été établis. Les ateliers de formation pratique, inaugurés en 2011, ont été poursuivis cette année, avec une participation totale pour les deux ans de 91 États membres, représentant 93 % du trafic aérien international dans le monde.

Un séminaire OACI tenu à Montréal en octobre avec une bonne participation, sous le titre « Assistance pour l'action — L'aviation et les changements climatiques », a couvert un large éventail de sujets, allant du développement des capacités et des nouvelles technologies aux carburants alternatifs durables ainsi qu'au transfert de technologie et au soutien technique.

Ce séminaire a insisté sur les synergies et l'engagement constructif entre l'OACI, ses États membres, les parties prenantes et les autres organisations internationales dans la phase de planification initiale du programme de plans d'action. La seconde phase se focalisera sur la poursuite du soutien aux États pour leurs plans.

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

Le CAEP a bien progressé dans l'accomplissement du programme de travail relatif à sa neuvième réunion (CAEP/9) où les discussions seront centrées sur la poursuite de l'élaboration de mesures techniques pour réduire ou limiter l'impact de l'aviation sur l'environnement.

Élaboration d'une nouvelle norme de certification pour le CO₂

En juillet, la réunion du groupe directeur du CAEP est convenue à l'unanimité d'un système de métriques pour le CO₂ caractérisant les émissions de CO₂ pour différents types d'aéronefs et les technologies qu'ils utilisent, les facteurs étant la géométrie du fuselage, la masse maximale au décollage et la performance de consommation de carburant pour trois conditions de croisière différentes.

L'entente sur le système de métriques pour le CO₂ a permis au CAEP d'évoluer vers les prochains stades de l'élaboration d'une norme relative aux émissions de CO₂ des aéronefs, à savoir : la définition de procédures de certification à l'appui du système de métriques convenu et la portée de l'applicabilité de la norme. Ceci est une condition préalable à l'établissement d'une limite réglementaire appropriée pour la norme à analyser, en utilisant les critères OACI de faisabilité technique, d'avantages environnementaux, de rentabilité et d'impacts généraux dus aux interdépendances.

Particules en suspension (PM)

Le CAEP a poursuivi activement ses recherches sur les particules en suspension volatiles et non volatiles. Un site d'essai avec le premier prototype de système de mesure des PM, installé en permanence dans une cellule d'essai de moteurs d'aviation, a été établi en Suisse. Le CAEP a continué aussi de travailler, en étroite collaboration avec le groupe de travail SAE E-31 du Comité de mesure des émissions d'échappement des aéronefs de SAE International, sur l'évaluation et la documentation de méthodologies de mesure des PM. L'objectif à long terme est d'élaborer une spécification relative à la certification pour PM non volatiles. Entre temps, le CAEP est allé de l'avant dans l'élaboration d'une norme sur les PM, y compris son application.

Bruit des aéronefs

Le CAEP a procédé à une nouvelle ronde d'évaluations environnementales et économiques sur les options de rigueur future en matière de bruit. Elles comprennent le niveau de bruit maximum spécifié dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 4, moins 3, 5, 7, 9 et 11dB cumulativement, les années de mise en application étant 2017 et 2020. Toutes les options en matière de rigueur, soit moins 3, 5, 7, 9 et 11dB cumulativement, resteront ouvertes pour examen par la réunion CAEP/9.

Exploitation technique des aéronefs

De nouveaux chapitres pour des éléments d'orientation destinés à remplacer la circulaire de l'OACI *Possibilités opérationnelles de tenir la consommation de carburant au minimum et de réduire les émissions* (Cir 303) ont été rédigés et ils ont été approuvés par le groupe directeur du CAEP, pour être présentés à la réunion CAEP/9. Le groupe directeur a approuvé aussi des éléments d'orientation revus et largement complétés sur la réalisation d'évaluations environnementales CNS/ATM, dits « Orientations en matière d'évaluation environnementale pour les modifications opérationnelles qu'il est proposé d'apporter à la gestion du trafic aérien ».

Applications pour le calculateur d'émissions de carbone et le calculateur des écoréunions de l'OACI

L'OACI a mis au point et lancé des applications pour iPhone, iPad et Android de son calculateur d'émissions de carbone et de son calculateur des écoréunions. Le calculateur d'émissions de carbone, créé en 2008, calcule l'empreinte carbone d'un vol. Le calculateur des écoréunions, qui détermine un lieu optimal pour une réunion en termes d'émissions de CO₂ provenant des déplacements aériens, en prenant en considération la ville d'origine, le nombre de participants et d'autres paramètres pertinents, est utilisé dans le monde entier par toutes les institutions des Nations Unies et par le public. Les applications pour smartphone, les premières à avoir été développées par l'OACI, sont disponibles en ligne gratuitement dans les boutiques Apple et Google Play.

Coopération avec d'autres organismes des Nations Unies

Dans le cadre de son étroite collaboration avec les organismes des Nations Unies engagés dans la protection de l'environnement, collaboration qui se poursuit, l'OACI a pris part à cinq grandes réunions, dont les conférences de la CCNUCC à Bangkok et à Doha en décembre.

L'OACI a soumis un rapport et a présenté à la 37^e session de l'organe subsidiaire de la CCNUCC pour les conseils scientifiques et technologiques une déclaration exposant les faits récents en ce qui concerne l'aviation internationale et les changements climatiques.

Inventaire carbone de l'OACI et initiative de neutralité climatique

Dans le cadre de l'initiative de l'ONU, l'OACI a actualisé son inventaire carbone et a estimé l'empreinte carbone du Secrétariat pour 2011 en utilisant le calculateur d'émissions de gaz à effet de serre du Programme des Nations Unies pour l'environnement (UNEP), ainsi que son propre calculateur d'émissions de carbone. L'empreinte carbone totale a été d'approximativement 6 000 tonnes d'émissions de CO₂, les déplacements aériens du personnel représentant 40 %, tandis que l'énergie et l'électricité intervenaient pour 54 %.

L'OACI a aussi participé aux réunions du Groupe de gestion des problèmes de l'ONU sur la gestion de la durabilité et elle a continué de fournir appui et formation à d'autres organismes des Nations Unies dans la mise au point d'outils et de lignes directrices pour la préparation d'inventaires des émissions de gaz à effet de serre liées à l'aviation.

Information et sensibilisation du public

Un film vidéo présentant la contribution de l'aviation aux piliers économique, social et environnemental du développement durable a été réalisé. Ce film met en évidence les avancées réalisées par l'OACI sur les grands problèmes d'environnement.

Des communiqués de presse, des stands d'exposition et des événements parallèles ont aussi été organisés par l'OACI à l'occasion de la 18^e Conférence des Parties (COP18) et de la Conférence Rio+20.

Pour la Conférence Rio+20, l'OACI a publié une brochure intitulée « *Global Aviation and our Sustainable Future* » (anglais seulement). Cette brochure, portant sur le rôle de l'aviation par rapport aux thèmes de la Conférence Rio+20, exposait en détail ses initiatives et ses réalisations répondant à l'agenda de développement durable et résumait ses activités menées en collaboration avec les institutions des Nations Unies et avec d'autres parties prenantes. Un rapport complet a été publié sur la toute première série de vols en correspondance d'avions utilisant des carburants alternatifs qui ont amené à Rio de Janeiro une partie de la délégation de l'OACI.

L'Organisation a également participé à un grand nombre de présentations, de sessions d'information et d'activités de sensibilisation dans le monde entier, en utilisant bannières, brochures, rapports, dépliants et outils multimédias.

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

L'Union européenne, la France et l'Italie ont maintenu leur soutien aux travaux de l'OACI dans le domaine environnemental avec le détachement de trois experts en environnement et d'un administrateur auxiliaire.

DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

Demandes de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI

L'OACI a continué de suivre les évolutions en matière de protection des consommateurs, conformément à la Résolution A37-20 de l'OACI qui déclare qu'il convient de prendre dûment en considération l'intérêt des consommateurs dans l'élaboration des politiques et des règlements du transport international.

En particulier, le Sommaire des règles de protection du consommateur, qui analyse les règlements et les engagements volontaires des compagnies aériennes dans le domaine des droits des passagers et en donne les références, a été actualisé afin d'en élargir la couverture géographique. Des références spécifiques en matière de protection des consommateurs ont été ajoutées pour les régions Asie/Pacifique, Europe, Moyen-Orient et Amérique du Nord.

Le processus de surveillance a confirmé la tendance générale, observée précédemment, à l'introduction de mécanismes réglementaires visant à protéger les passagers des compagnies aériennes, surtout aux États-Unis et en Europe. Il a été noté que d'autres États s'étaient occupés des questions de protection des consommateurs sans imposer de réglementation spécifique au secteur.

Spectre de fréquences de l'aviation

Les fonctions CNS aéronautiques sont d'importance critique pour la sécurité et l'efficacité des aéronefs en vol et elles exigent un accès sans brouillage à une grande partie du spectre de fréquences radio disponibles. Les dispositions internationales pour la gestion du spectre de fréquences sont actualisées lors des Conférences mondiales des radiocommunications (CMR) tenues tous les quatre ans par l'Union internationale des télécommunications (UIT). La CMR-12 a eu lieu du 23 janvier au 17 février. En général, les résultats de la conférence ont été conformes à la position de l'OACI. Les principaux facteurs ayant contribué à cette réalisation comprenaient la sensibilisation et l'engagement précoce des États membres dans l'élaboration de la position de l'OACI pour la CMR de l'UIT et la participation active d'experts de l'OACI aux activités préparatoires de l'UIT et des organisations régionales des télécommunications [Télécommunauté Asie-Pacifique (APT), Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications (CEPT), Commission interaméricaine des télécommunications (CITEL), Union Africaine des Télécommunications (UAT)], ainsi que pendant la conférence elle-même.

Les activités préparatoires pour la CMR-15 (2015) sont en cours. Un projet de position de l'OACI sur les points de l'ordre du jour intéressant l'aviation dont il faudra s'occuper à la CMR-15 a été rédigé et diffusé aux États et aux organisations internationales, pour observations.

Gestion de l'information aéronautique (AIM)

L'OACI a élaboré un important amendement de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, première partie d'un processus en deux parties pour restructurer complètement cette Annexe. Cette restructuration est destinée à appuyer la transition de la focalisation opérationnelle des services d'information aéronautique entre un système centré sur produits, sur papier et avec transactions manuelles, et un système de gestion de l'information numérique, centré sur réseau et orienté services. L'OACI a aussi intégré l'AIM dans le cadre ASBU et a développé pour elle une vision à long terme, pour appuyer pleinement la gestion de l'information à l'échelle du système.

Plusieurs régions OACI ont tenu des réunions ou des séminaires se rapportant à l'AIM, et toutes les régions ont intensifié les efforts pour s'assurer que tous les États mettent en œuvre la feuille de route pour la transition du service d'information aéronautique (AIS) à l'AIM.

Efficacité des opérations aériennes et problèmes limitant le développement durable de l'aviation civile mondiale

Une enquête a été menée conjointement par l'OACI et par le Conseil international des aéroports (ACI) pour estimer les tendances présentes et futures du trafic prévu et de la capacité planifiée aux aéroports, afin de mettre en évidence d'éventuels goulets d'étranglement. Les résultats ont indiqué des contraintes grandissantes sur la capacité des aéroports à partir de 2015. Cette projection appelle clairement les États à porter dûment attention à la planification et au développement de l'infrastructure aéronautique pour répondre efficacement à la demande future de voyages aériens.

Préparatifs pour la sixième Conférence de transport aérien

En avril, un symposium du transport aérien de l'OACI tenu au siège a identifié les obstacles majeurs à un transport aérien durable, des stratégies pour les surmonter et des outils d'appui à la mise en œuvre. L'objectif de ce symposium, organisé en partenariat avec l'Air Transport Research Society, était de jeter les bases pour la sixième Conférence de transport aérien (ATConf/6), en 2013.

Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, en juin, a fait sa part dans le processus préparatoire en discutant de manières de s'attaquer aux questions clés dans le cadre de l'ordre du jour d'ATConf/6, tout en continuant d'apporter avis et assistance au Secrétariat en vue de la conférence.

Une série de séminaires régionaux tenus dans toutes les Régions de l'OACI, en coopération avec les organisations régionales et avec les bureaux régionaux de l'OACI, a informé les États sur les grandes questions auxquelles devra s'atteler ATConf/6 et a stimulé un échange de vues entre participants, avec l'objectif de parvenir à des positions régionales communes sur les points de l'ordre du jour.

Faciliter les négociations sur les services aériens

La cinquième Conférence de l'OACI sur la négociation des services aériens, tenue à Djeddah, a attiré plus de 350 délégués de 62 États et de quatre organisations internationales. Quelque 350 rencontres bilatérales formelles ou informelles ont eu lieu, menant à la signature d'un nombre record de plus de 130 accords et arrangements bilatéraux sur les services aériens.

Gestion des infrastructures

La neuvième édition du document *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) a été publiée. La bonne application des principes clés figurant dans le Doc 9082 en matière de redevances — non-discrimination, relation avec les coûts, transparence et consultation auprès des usagers — facilite le développement durable des infrastructures aéroportuaires et de navigation aérienne.

L'OACI a continué de mettre à jour les études de cas sur la commercialisation, la privatisation et la supervision économique des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) ; un nouveau *Manuel sur la privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne* (Doc 9980) a été publié.

Sur la base du document *Tarifs d'aéroports et de services de navigation aérienne* (Doc 7100), le nouveau produit en ligne sur les redevances aéronautiques « *Aeronautical Charges* » (anglais seulement) a été actualisé pour donner une liste des redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne perçues dans 184 États.

Dans le domaine de la formation, deux cours sur les redevances d'usage des aéroports ont été donnés dans le cadre du Programme d'accréditation professionnelle en gestion des aéroports, établi conjointement par l'OACI et l'ACI. Ils ont attiré 48 participants de 17 États.

Programme de statistiques de l'OACI, activités de prévision et analyse économique

Programme de statistiques de l'OACI

Trois sessions de formation en cours d'emploi sur les statistiques ont été menées au siège de l'OACI comme soutien à la mise en œuvre des recommandations de la Dixième session de la Division des statistiques. Elles ont apporté à plusieurs États d'Afrique, d'Amérique latine et arabes une expérience pratique de l'application des méthodes statistiques et des formulaires statistiques à remplir. L'accent a été mis sur la collecte, nouvellement mise en œuvre, de données des transporteurs aériens sur le carburant (formulaire statistique M de l'OACI), qui permet de mesurer les avancées en matière de rendement du carburant.

La phase 1 du système OACI de compte rendu et d'analyse en matière de CO₂ a été menée à bien, selon la Résolution A37-19 de l'Assemblée. Cet outil de mesure est destiné à permettre de rendre compte des émissions de CO₂ de l'aviation internationale à la CCNUCC et d'évaluer les avancées vers l'atteinte des objectifs ambitieux mondiaux.

Plate-forme statistique en ligne de l'OACI

La plate-forme statistique en ligne, ICAO DATA+, a été mise à jour et renforcée par un outil comparatif mondial de données d'aviation qui satisfait aux normes élevées requises pour la diffusion des données par les États membres, les organisations régionales de l'aviation civile et les usagers extérieurs. Six modules de cette plate-forme conviviale ICAO DATA+ sont maintenant disponibles : trafic des transporteurs aériens ; trafic par étape de vol ; finances des transporteurs aériens ; trafic aux aéroports ; origine et destination par vol ; et flotte et personnel des transporteurs aériens. Il est possible de consulter ICAO DATA+ sur le site stats.icao.int.

Activités de prévision

Les travaux ont commencé sur une nouvelle circulaire intitulée Perspectives du transport aérien mondial jusqu'en 2030 et tendances jusqu'à 2040 (*Global Air Transport Outlook to 2030 and trends to 2040*) (Cir 333), résumant les prévisions de trafic les plus récentes et les plus vastes que l'OACI ait jamais produites. Destinée à aider les instances de réglementation et le secteur aérien à répondre aux besoins, en évolution, des passagers et des expéditeurs au cours des quelque vingt prochaines années, cette publication inclut aussi des prévisions des mouvements d'aéronefs correspondants ainsi que des prévisions mondiales du trafic passagers et fret étendues jusqu'à 2040, à l'appui d'analyses des émissions de gaz à effet de serre. Il s'agit d'un document exceptionnel grâce à un réseau de routes plus étendu et à des techniques économétriques plus avancées, à l'expertise mondiale de l'OACI et à l'abondance de données communiquées par les États membres de l'OACI ; bref, les techniques les plus avancées et l'information la plus à jour. Il présente en outre diverses tendances et analyses des marchés, en tenant compte, entre autres, de la croissance économique, des changements technologiques, de la libéralisation des marchés, de la croissance des transporteurs à bas coûts, de l'encombrement des aéroports et des prix du pétrole. Enfin, cette circulaire examine les principaux facteurs favorisant ou entravant la croissance de l'aviation civile et comment ils influencent les prévisions qui en résultent.

Le Groupe de prévisions du trafic dans la zone Asie/Pacifique (APA TFG) a établi des prévisions du trafic et des mouvements aériens ainsi que d'autres paramètres de planification tels que des analyses des données FIR de périodes de pointe sur une sélection de groupes de routes. Ces prévisions et analyses, contenues dans le rapport de la seizième réunion APA TFG, devraient être utilisées principalement par les États membres de l'OACI concernés, par les prestataires de services de navigation aérienne sur les routes Asie/Pacifique et trans-Pacifique et par le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG) dans leurs activités de planification des services de navigation aérienne.

De même, la neuvième réunion du Groupe de prévisions du trafic Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM TFG) a produit des prévisions à long terme du trafic aérien pour les grands groupes de routes à destination, en provenance et à l'intérieur des régions Caraïbes et Amérique du Sud, en termes de passagers et de mouvements des aéronefs. Ces prévisions comprennent une ventilation des prévisions de mouvements au niveau des paires de villes pour tous les grands groupes de routes, ainsi que des paramètres et des analyses de périodes de pointe de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) dans la FIR dont elle est responsable. Ces prévisions et analyses, figurant dans le rapport « Prévisions de trafic régional Caraïbes/Amérique du Sud 2011-2031 », seront d'un intérêt particulier pour les États membres de l'OACI, les prestataires de services de navigation aérienne sur les marchés Caraïbes/Amérique du Sud et le Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS) dans leurs activités de planification régionale des services de navigation aérienne.

Analyse économique

Des études menées sur les différences régionales dans l'économie d'exploitation des compagnies aériennes internationales ont enrichi une source de données et d'information déjà exceptionnelle pour différentes tâches essentielles, dont l'analyse de l'économie d'exploitation des compagnies aériennes, l'évaluation de l'impact des changements dans la réglementation, et la planification environnementale. Elles ont aussi servi de base à une analyse livrée à la *Prorate Agency* de l'IATA pour le calcul par celle-ci de facteurs permettant d'établir au prorata les recettes passagers provenant de voyages interlignes.

Accords de financement collectif

L'Organisation a continué d'assumer ses responsabilités relatives à l'administration des Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande, auxquels 23 et 24 États, respectivement, sont parties contractantes. Ces accords couvrent la fourniture, au Groenland et en Islande, de services de contrôle de la circulation aérienne, services de communications et services météorologiques pour l'aviation civile internationale au-dessus de l'Atlantique Nord.

Coopération avec d'autres organismes des Nations Unies

Des organismes de toute la famille des Nations Unies ont demandé à l'OACI des statistiques de l'aviation civile, notamment pour le Bulletin mensuel de statistiques des Nations Unies et les publications statistiques des commissions économiques régionales.

Sur la base d'un mémorandum d'entente entre l'OACI et l'UPU, une analyse de données de trafic et de données financières des compagnies aériennes a été effectuée et livrée à l'UPU pour calculer le taux de base applicable au règlement des comptes entre exploitants désignés des pays membres de l'UPU en ce qui concerne le transport de la poste aérienne.

Activités d'information et de sensibilisation du public

En collaboration avec CAE, l'OACI a commencé à élaborer une série de cours d'apprentissage en ligne sur le transport aérien, couvrant les statistiques de transport aérien, l'économie du transport aérien et les prévisions aux fins de planification. Le premier ensemble de cours, portant sur les statistiques d'aviation, a été achevé et mis en ligne. Ces cours s'adressent aux planificateurs, gestionnaires et personnels opérationnels d'aéroports et de compagnies aériennes, spécialistes gouvernementaux des aéroports, cadres dirigeants de compagnies aériennes, directeurs du marketing et commerciaux, consultants en aviation et analystes des avionneurs.

L'Organisation a également participé à un grand nombre de présentations, de sessions d'information et d'activités de sensibilisation dans le monde entier, en utilisant des bannières, brochures, rapports, dépliants et outils multimédias. Ces activités visaient à informer le public et l'industrie sur le transport aérien et sur les fonctions de l'OACI.

Les activités de sensibilisation se sont adressées aux États au moyen de la coordination de la formation et des cours de familiarisation, ainsi que de séminaires régionaux, tandis que des éléments ont été régulièrement préparés à l'intention des médias au sujet de questions et de manifestations intéressant l'aviation.

En novembre, l'OACI s'est présentée devant le Comité sénatorial sur les transports et les communications (Canada) pour exposer et discuter une analyse du secteur aérien, portant en particulier sur les tendances et les faits nouveaux, la libéralisation, les accords de ciel ouvert et les défis à relever par les transporteurs. Il s'agissait aussi d'aider à une étude sur les compagnies aériennes du Canada.

Soutien volontaire aux travaux de l'OACI

La République populaire de Chine a apporté son soutien aux travaux de l'OACI pour un développement durable du transport aérien en détachant un expert en transport aérien et un expert en infrastructure.

Activités des bureaux régionaux

Une assistance des bureaux régionaux a été apportée aux États dans l'élaboration de plans d'action environnementaux visant à réduire les émissions de CO₂ et à mesurer les avantages environnementaux résultant de la mise en œuvre d'améliorations opérationnelles, et notamment de l'usage de l'outil OACI d'estimation des économies de carburant.

Les bureaux régionaux ont promu et encouragé la participation des États au symposium de l'OACI sur le transport aérien (IATS) à Montréal et à la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) en Arabie saoudite. Ils ont aidé à l'organisation de séminaires régionaux en préparation de la conférence AT-Conf/6 de mars 2013.

Projets et initiatives de coopération technique

En 2012, il y avait en activité 19 projets nationaux et trois projets régionaux de coopération technique relatifs à la protection de l'environnement et au développement durable du transport aérien.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- cours de droit aérien et de politiques de l'aviation, au titre des programmes de formation de pays en développement de quatre États.

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- attribution de contrat pour l'élaboration d'une évaluation d'impact environnemental et social pour l'aéroport international, dans un État ;
- assistance à un État pour assurer la conformité aux règlements environnementaux dans la conception et la construction d'une aire de fret éloignée et des installations connexes ;
- formation dispensée à 50 participants de 15 États dans le domaine de la durabilité et de la gestion environnementale de l'infrastructure de transport aérien ;
- étude d'évaluation pour l'identification des besoins en matière de ressources humaines et de formation pour les AAC de trois États ;
- étude d'évaluation pour l'identification des besoins en équipement de navigation aérienne et en ressources humaines pour un État, après un tremblement de terre.

Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)

- poursuite de l'assistance à un État dans divers domaines afin de renforcer ses moyens en ressources humaines par la formation professionnelle d'homologues qualifiés pour le développement durable de son économie du transport aérien.

**STRATÉGIES
D'EXÉCUTION
DE SOUTIEN**



STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN

SERVICES JURIDIQUES ET RELATIONS EXTÉRIEURES

Questions juridiques relatives aux passagers indisciplinés

Le Conseil ayant décidé à sa 194^e session, en novembre 2011, d'établir un sous-comité spécial du Comité juridique pour examiner la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs (Convention de Tokyo), en s'attachant en particulier au problème des passagers indisciplinés, ce sous-comité a tenu sa première réunion à Montréal en mai et la deuxième en décembre. Le sous-comité a préparé un projet de protocole à la Convention de Tokyo contenant plusieurs options à examiner par le Comité juridique.

Promotion des instruments de Beijing

Le Conseil et le Secrétariat ont continué de promouvoir la ratification de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et du *Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) lors de la Conférence OACI de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, de réunions des Nations Unies et d'autres forums. La question de la ratification des instruments de Beijing a aussi été évoquée lors de deux séminaires juridiques régionaux : le séminaire juridique de l'OACI dans la Région Asie/Pacifique, accueilli en avril par la République de Corée, et la Conférence de droit aérien OACI/CERG, organisée à Varsovie (Pologne) en septembre sous les auspices conjoints de l'OACI et du Groupe de rotation d'Europe centrale (Bulgarie, Hongrie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie et Slovénie). Au 20 décembre, la Convention de Beijing avait été ratifiée par Sainte-Lucie, le Mali et la République dominicaine, et le Protocole de Beijing par Sainte-Lucie, le Mali et Cuba.

Coopération dans le cadre de l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme (CTITF) des Nations-Unies

Comme membre de la CTITF des Nations Unies, l'OACI continue de collaborer avec cette équipe spéciale et ses autres membres. L'OACI a appuyé, et participé à, la Réunion internationale sur la sécurité et la sûreté chimiques, tenue en novembre sous les auspices de l'Organisation pour l'interdiction des armes chimiques, à Tarnow (Pologne).

Intérêts internationaux dans l'équipement mobile (équipement des aéronefs)

Au nom du Conseil, en sa qualité d'Autorité de supervision du Registre international, le Secrétariat a continué de surveiller le fonctionnement du Registre international pour s'assurer qu'il fonctionne efficacement, conformément à l'Article 17 de la Convention du Cap. Le deuxième mandat de trois ans de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) étant venu à son terme en juillet 2012, le Conseil, selon les propositions reçues des Parties et des États signataires à la Convention et au Protocole du Cap, a nommé/reconduit dans leur mandat 15 membres de la Commission à compter du 2 juillet 2012. La cinquième réunion du CESAIR a eu lieu en décembre 2012 au siège de l'OACI. Le but de la réunion était d'informer les membres du CESAIR et d'avoir des entretiens préliminaires sur des changements nombreux et importants à apporter au document *Règlements et Règles de procédure du Registre international* (Doc 9864) en vue de la convocation d'une sixième réunion, au deuxième trimestre 2013, pour achever l'examen de ces changements et présenter des recommandations au Conseil. En vertu de l'Article 62 (2) (c) de la Convention du Cap et de l'Article XXXVII (2) (c) du Protocole du Cap, le Conseil reçoit régulièrement du Dépositaire des renseignements sur les ratifications, déclarations, dénonciations et désignations de points d'entrée. En fin d'année, il y avait 48 ratifications et accessions à la Convention et au Protocole du Cap.

Groupe de travail sur la gouvernance et l'efficacité (WGGE)

Le WGGE a été constitué au cours de la 195^e session du Conseil, en mars 2012, à la suite de la fusion des anciens groupes de travail sur la gouvernance et sur l'efficacité. Le WGGE, qui a entrepris une étude des divers aspects des services linguistiques, notamment la demande de traduction et d'interprétation, la qualité des services, la distribution simultanée et les délais de publication des différentes versions linguistiques, a soumis des recommandations que le Conseil a examinées à sa 197^e session, en novembre 2012. Tout en adoptant ces recommandations, le Conseil a demandé au Secrétariat ainsi qu'à ses divers comités et à ceux de la Commission de navigation aérienne de faire des propositions concrètes, applicables pour une utilisation optimale des services linguistiques, à soumettre au Conseil pour examen à sa 198^e session.

Comité consultatif tripartite pour discuter les questions relatives aux privilèges et immunités

La troisième réunion du Comité consultatif tripartite de l'OACI s'est tenue en mai 2012. En plus de la présence de fonctionnaires du Protocole d'Ottawa et du Protocole de Québec ainsi que de Représentants au Conseil de l'OACI, la Ville de Montréal était également représentée.

La réunion a examiné les questions inscrites à son ordre du jour concernant la résidence au Canada des représentants permanents, de leur famille et des délégations nationales dans des domaines tels que : visas d'entrée, acceptations,

éducation, santé, fiscalité, règlements de trafic et privilèges, immunités et facilités connexes accordés par l'État hôte aux niveaux fédéral et provincial. Les participants au Comité ont noté que des avancées considérables avaient été réalisées dans plusieurs domaines depuis la dernière réunion, en novembre 2011, et ils sont convenus que la prochaine réunion, prévue pour février 2013, prendrait acte des réalisations à ce jour et continuerait de se focaliser sur les questions non résolues.

Collaboration avec l'Organisation mondiale du tourisme (OMT)

L'OACI a poursuivi sa participation au groupe de travail de l'OMT sur la protection des touristes/consommateurs et des organisateurs de voyages. Le groupe est en train d'examiner une proposition de projet de Convention sur la protection des touristes et des prestataires de services de tourisme. Les sujets traités sont notamment les obligations d'assistance des États en situations de force majeure, la protection du touriste en cas d'insolvabilité de l'organisateur de voyages, ainsi que les aspects relatifs aux voyages à forfait. L'OACI a présenté des observations techniques et des propositions rédactionnelles concernant le projet d'instrument en cours d'élaboration, avant tout en vue d'éviter tout doublon avec des instruments de droit aérien existants adoptés sous les auspices de l'OACI.

Mise en œuvre de la politique de l'OACI en matière de coopération régionale

La politique de l'OACI en matière de coopération régionale a été mise en œuvre par le biais de diverses mesures qui ont permis tant à l'OACI qu'aux organismes régionaux d'aviation civile d'encourager les États à harmoniser les règlements, dispositions et procédures opérationnels basés sur des SARP. La coopération avec les organisations régionales et avec les organismes régionaux d'aviation civile a été renforcée. Les synergies ont été renforcées entre l'OACI et chaque organisme régional d'aviation civile, en accord avec les arrangements qui apparaissent dans les mémorandums de coopération conclus entre l'OACI et ces organes, écartant ainsi des travaux qui feraient double emploi. Des réunions périodiques ont eu lieu entre l'OACI et les organes régionaux d'aviation civile, ainsi que des réunions/ateliers et séminaires dans les régions, organisés conjointement par l'OACI et les organismes d'aviation civile régionaux.

Activités des bureaux régionaux

Pendant toute l'année 2012, les bureaux régionaux de l'OACI ont soutenu activement les activités relatives à tous les objectifs de l'Organisation. Les programmes et projets dans les régions sont entrepris en coordination étroite et directe avec les Directions du siège et sont gérés de manière à assurer le suivi et la livraison de résultats. En accord avec la stratégie de coopération régionale de l'Organisation, les bureaux régionaux ont travaillé en étroite collaboration tant entre eux qu'avec les organisations régionales d'aviation et avec les bureaux régionaux d'organismes d'aviation, afin d'éviter les doublons et pour mettre en

commun les connaissances importantes. Ils sont intervenus en particulier dans des plans d'action figurant dans les mémorandums de coopération signés avec les organismes régionaux d'aviation civile.

Activités d'importance particulière dans chaque bureau régional

Bureau Moyen-Orient (MID)

- En dépit de la situation en matière de sécurité et de sûreté au Caire et de la situation politique dans la région, qui ont eu un profond effet sur le personnel, le programme de travail du bureau s'est poursuivi normalement, sauf quelques cas où une ou deux activités ont dû être annulées ou reportées du fait d'un faible niveau de participation des États de la Région MID. La fourniture d'assistance technique et le soutien aux États de la Région MID se sont poursuivis sans perturbation.

RESSOURCES HUMAINES

Il y avait au total 698 fonctionnaires en service au 31 décembre 2012, dont 530 relevant du budget du Programme ordinaire, 66 du Fonds AOSC et 102 de fonds extrabudgétaires. La catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur représentait 326 de ces postes, les 372 postes restants appartenant à la catégorie des services généraux. Quatre-vingts États étaient représentés au Secrétariat dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur.

La représentation globale des femmes au Secrétariat a atteint 30 % dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur. Aux postes de haut niveau, la représentation des femmes était de 50 % pour les postes de niveau D-2, et de 11 % pour les postes de niveau D-1. Dans le cadre des activités de l'Organisation dirigées vers l'extérieur, la bourse d'études OACI de *Women in Aviation International* a été octroyée à une femme qualifiée.

L'OACI a continué de bénéficier des apports de sept personnes détachées et de 28 membres du personnel fournis à titre gracieux grâce aux partenariats établis avec des États membres et des autorités de l'aviation. Cette année, l'OACI a accueilli 22 nouveaux membres du personnel fournis à titre gracieux.

À la suite de la mise en application de la 9^e édition du *Code du personnel de l'OACI*, le 1^{er} janvier 2011, un examen complet des Règles administratives de l'OACI a été entrepris pour rationaliser encore les politiques, règles et pratiques en matière de gestion des ressources humaines, et mieux les aligner, au besoin, avec celles des organisations du système commun des Nations Unies.

Une politique de mobilité du personnel a été élaborée, basée sur une gestion volontaire des réaffectations et axée principalement sur la mobilité fonctionnelle au même poste d'affectation. Un des objectifs principaux de cette politique est d'aider l'Organisation à atteindre ses objectifs stratégiques et à répondre à ses besoins



opérationnels en permettant que le personnel possédant les compétences et qualifications appropriées soit plus facilement déplacé, au même poste d'affectation ou à un poste d'affectation différent, si nécessaire. Un autre objectif est d'aider le personnel à acquérir de nouvelles compétences, des connaissances et de l'expérience au sein des directions/bureaux et fonctions ainsi qu'entre eux.

Le mécanisme de planification des effectifs, consistant en plans d'action triennaux et annuels pour les ressources humaines, avec des améliorations dans les processus de recrutement et les flux de travail, ont eu un impact positif, spécialement s'agissant de mieux répondre aux besoins du programme par la restructuration opérationnelle et le remaniement des postes pour affecter le ressources disponibles selon des priorités revues, ainsi que par l'accélération du recrutement et la gestion des contrats.

Le champ des occasions d'apprentissage et de formation a été étendu. Un nouveau système d'apprentissage électronique, appelé « iLearn », a commencé à offrir des cours en ligne au personnel. iLearn sert aussi de système d'inscription pour des cours en ligne aussi bien qu'en présentiel, ce qui simplifiera la consignation et la surveillance des activités de formation. Une entente a été établie aussi avec les Nations Unies à New York pour l'accès en ligne à la plate-forme Skillsoft, constituée d'un large ensemble de cours de bureautique, de cours basés sur les compétences, de livres sur la gestion, ainsi que de cours obligatoires des Nations Unies. Des activités de formation spécialisée sur les aspects techniques des disciplines de navigation aérienne ont continué d'être mises à la disposition du personnel des bureaux régionaux pour actualiser ses connaissances et son expertise. En outre, plus de cent activités de formation ont été organisées pour le personnel sur des sujets allant du technique au non technique, du développement de la gestion au développement de compétences générales, et aux compétences linguistiques. Comme le veut le cadre de déontologie, une formation obligatoire sur la déontologie a aussi été organisée au siège et aux bureaux régionaux. En tout, plus de 1 600 participants de l'OACI ont bénéficié de ces activités de formation.

Les postes et le personnel consacrés aux ressources humaines ont été réorganisés pour mieux répondre aux besoins du programme et aux besoins organisationnels, en vue d'améliorer la qualité et la rapidité de la fourniture des services et du soutien consultatif. Un poste de Directeur adjoint des ressources humaines a été créé et pourvu, pour gérer la planification et la fourniture de tous les services opérationnels dans le domaine des ressources humaines (RH) et l'élaboration des politiques en la matière.

La modernisation du processus RH a été poursuivie, parallèlement à la mise en œuvre d'améliorations de l'automatisation. Ceci a accéléré la réactivité aux besoins du programme, tout en maintenant un haut niveau de qualité des services. La Sous-Direction des ressources humaines participe également à la conception et au développement d'un système interne de flux de travail intelligent destiné à rationaliser les processus, à éliminer les doublons et à accroître les activités sans papier. Une fois entièrement mis au point et testé, le système pourra être étendu à d'autres activités de l'OACI.

En tout, 84 avis de vacance (pour 40 postes GS et 44 postes P) ont été publiés à l'externe et 25 avis de reclassification de poste (19 GS et 6 P) ont été publiés à l'interne. Là où c'était possible, des postes de niveau P-4 ont été convertis en postes P-2 ou P-3, en vue de recruter des jeunes talents. Les profils de poste revus ont attiré un plus large éventail de compétences transférables et un plus grand nombre de candidatures de femmes, d'États membres non représentés et d'États membres sous-représentés.

Depuis le début du triennat, 55 % des postes GS et 39 % des postes P ont été actualisés et classés de manière à prendre en compte les fonctions et responsabilités actuelles. La nouvelle norme de classification des services généraux promulguée par la Commission de la fonction publique internationale pour application dans toutes les organisations du Régime commun des Nations Unies a été mise en application au siège et dans tous les bureaux régionaux. Des sessions de formation ont eu lieu sur la nouvelle norme de classification et sur la rédaction des descriptions de poste. Un modèle condensé de description de poste a été mis au point pour accélérer la mise à jour.

Des activités de communication renforcées avec le personnel et avec le grand public ont encore amélioré, auprès des publics interne et externe, l'image de l'OACI comme employeur de choix, le résultat voulu étant d'attirer et de retenir des candidats de fort calibre. Au cours de la mise en œuvre de la nouvelle norme de classification, par exemple, des séances d'information interactive en tête-à-tête ou en groupe ont eu lieu avec tout le personnel GS. Le bulletin d'information relatif aux ressources humaines a été étoffé pour inclure des questions d'intérêt telles que la déontologie. Les sites web externe et interne ont été considérablement modernisés.

SERVICES LINGUISTIQUES ET PUBLICATIONS

La Sous-Direction des services linguistiques et des publications a traité 11 millions de mots, contre 8,72 millions de mots en 2011, en employant 50,9 % d'externalisation et 49,1 % de ressources internes. L'interprétation a été assurée à 1 376 séances contre 1 259 l'année précédente. La production de publications mises en vente a diminué, avec une progression continue des publications sur Internet, sur divers sites web de l'OACI. En accord avec la politique en matière de barème de distribution gratuite stipulée dans le *Règlement des publications de l'OACI* (Doc 7231), le nombre de publications distribuées gratuitement aux États membres a été de 46 055.

La politique et les procédures de l'OACI sur l'externalisation des services de traduction sont entrées en vigueur en avril. Elles visent à assurer que toutes les activités d'externalisation en rapport avec des demandes de services de traduction soient exécutées de manière rigoureuse, contrôlée et transparente. Le but est de réaliser la plus haute qualité possible, en respectant les délais et en réduisant les coûts dans le cadre d'un rapport déterminé entre traduction à l'interne et externalisation, selon les ressources. La politique fixe la portée et les principes de base pour l'externalisation des travaux de traduction, en prenant en

compte la qualité, la rapidité de livraison et la confidentialité, ainsi que les facteurs financiers. Elle contient aussi les critères pour la sélection de traducteurs et leur classification, ainsi qu'un mécanisme à appliquer en rapport avec la gestion de la qualité des traductions externalisées. Ceci vise à s'assurer que les travaux exécutés sont pleinement conformes aux instructions et conditions spécifiques, et qu'ils sont complets et exacts.

La solution de traduction assistée par ordinateur mise en œuvre à la fin de 2011 est devenue le système de base pour les activités de traduction en interne aussi bien qu'externalisées. Un avantage immédiat a été une augmentation de la qualité et de la cohérence des traductions, par un plus grand contrôle sur le processus de traduction. Des gains de productivité pourraient aussi être réalisés avec le temps, avec une meilleure efficacité dans le traitement du flux de travail des publications. Tout le personnel de la Sous-Direction des services linguistiques et des publications a reçu une formation personnalisée en fonction de son engagement dans le système.

ACTIVITÉS GÉNÉRATRICES DE REVENUS

Les activités génératrices de revenus se sont poursuivies pour développer de nouvelles opportunités de génération de revenus, la délivrance de licences pour les marchandises dangereuses, la formation et divers événements ayant apporté des contributions significatives en 2012. La maîtrise des coûts a néanmoins continué d'être un défi majeur, bien que des réductions significatives aient été réalisées dans le domaine de l'impression.

La baisse persistante des ventes de publications imprimées s'est reflétée dans les résultats financiers globaux pour l'année. On s'attaque en 2013 aux raisons du déclin des publications imprimées, tandis que de nouveaux domaines de production sont parallèlement recherchés pour accroître les revenus.

Une nouvelle boutique web pour le commerce électronique a été mise en place pour mieux promouvoir la vente de documents OACI.

SERVICES DE CONFÉRENCES ET DE BUREAU

Avec la mise en œuvre réussie de nouvelles procédures, en septembre, l'OACI a lancé un processus amélioré et plus efficace d'inscription aux conférences. Il en est résulté une nette réduction du temps nécessaire aux formalités d'inscription sur place à la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sûreté de l'aviation et à la douzième Conférence de navigation aérienne.

Les travaux ont commencé sur un processus de mise en œuvre d'un système complet de gestion électronique des événements, qui facilitera encore les inscriptions à l'avenir, y compris pour la prochaine session de l'Assemblée de l'OACI en septembre 2013.

Plusieurs projets de construction et de rénovation de bureaux ont été menés à bien en 2012, pour optimiser l'espace de bureaux et l'utilisation des immeubles. Il s'agissait notamment de la mise à niveau de la salle de l'Assemblée, de la chambre du Conseil et des salles de conférences avec les plus récentes technologies audiovisuelles. Les travaux de relocalisation de la boutique du Commissariat ont également commencé, pour en faciliter l'accès aux délégués qui participent à des conférences.

TECHNOLOGIE DE L'INFORMATION ET DES COMMUNICATIONS

L'infrastructure unifiée des TI de l'OACI a été élargie pour inclure des services électroniques de courrier et de répertoire pour la plupart des bureaux régionaux. Cette addition, faisant accéder les usagers à un système de courriel « haut de gamme », permettra une intégration complète dans les nouvelles fonctions unifiées de traitement des messages à déployer en 2013.

Tous les postes de travail au siège ont été mis à niveau avec Windows 7 et Office 2010 pour profiter de logiciels de pointe. Un plan de déploiement a été finalisé pour la mise en œuvre d'un site de base pour la récupération de données en cas de sinistre pour les systèmes informatiques au siège.

Après une analyse détaillée du flux de travail dans la gestion des dossiers et dans l'architecture du système de gestion des documents et dossiers électroniques, la décision a été prise d'édifier un Système de gestion électronique des dossiers et documents (EDRMS) sur la plate-forme Microsoft SharePoint, avec des applications logicielles supplémentaires. Cette solution était la plus économique et la plus souple pour adapter le système aux besoins de l'Organisation. Elle tient compte aussi de ce que le processus pour normaliser la gestion électronique des documents et des dossiers dans le système des Nations Unies sera construit sur la même plate-forme.

Avec la participation des usagers de toutes les Directions, la taxonomie existante de tenue des dossiers de l'OACI a été simplifiée. La construction et le peaufinage de l'application, avec des apports considérables des usagers du système, ont permis qu'une mise en œuvre progressive débute à la fin de l'année, avec un système hérité à base de papier et l'utilisation parallèle du nouveau système EDRMS.

Le site web public de l'OACI a été complètement reconçu et aligné sur les meilleures pratiques d'autres institutions des Nations Unies. Il présente maintenant une zone d'en-tête et des fenêtres de navigation améliorées. Le site a aussi été réorganisé pour une meilleure promotion des événements spéciaux et d'autres contenus critiques pour les activités de l'OACI. La Section ICT a entrepris la migration du contenu de sites web des bureaux régionaux pour renforcer l'identité institutionnelle électronique de l'OACI. Le nouveau site web public permettra aux entreprises qui y contribuent d'actualiser les contenus de façon plus dynamique, tout en maintenant une présentation standard.

La section ICT a travaillé en étroite collaboration avec toutes les Directions à identifier des domaines critiques pour améliorer l'efficacité et l'efficacités, le renforcement des capacités et l'exploitation des données grâce à l'architecture des systèmes d'information. Les travaux ont commencé à la Direction de l'administration et des services (ADB) avec des systèmes tels que iLearn et ICAOMed. Au niveau des directions ANB et ATB, la section ICT a créé des systèmes de gestion de l'information et des modules d'apprentissage, notamment pour TRAINAIR PLUS, la navigation fondée sur les performances et la médecine aéronautique. Elle a aussi regroupé des portefeuilles de projets, optimisé le cycle de vie du développement des projets et collaboré avec ANB et ATB à l'introduction d'un cadre de qualité pour la gestion de projet. Un kit d'information interactive sur clés USB, iKITS, a été mis au point avec succès et a été introduit à des conférences de l'OACI.

COMMUNICATIONS

Toute l'année, l'accent a été mis sur l'appui aux grandes conférences et réunions de l'OACI, au siège et dans diverses régions, ainsi qu'à des événements mondiaux d'importance pour l'aviation. Une série de vols en correspondance entre Montréal et Rio de Janeiro pour la Conférence des Nations Unies sur le développement durable Rio+20 a fait la une des médias, les vols sur tous les tronçons ayant été réalisés en utilisant des carburants alternatifs durables. Des conférences de presse ont été données aux aéroports de Montréal, Toronto, Mexico, Sao Paolo et Rio. L'OACI a assuré la coordination entre compagnies aériennes, aviateurs, fournisseurs de carburant, administrations locales et autres parties prenantes.

Une activité médiatique accrue s'est traduite aussi en un plus grand nombre de communiqués de presse et de nouvelles brèves, davantage d'interviews de personnalités de l'OACI localement et lors de missions à l'étranger, une formation aux contacts avec les médias pour cadres supérieurs de l'OACI et l'achat de services de suivi des médias pour mesurer systématiquement la portée, la nature et l'impact de la présence médiatique dans le monde.

La Section Communications a collaboré avec la Direction de l'administration et des services sur la conception d'une nouvelle page d'accueil du site web public de l'OACI. Ceci a mené à des initiatives web telles que la série Perspectives de l'OACI lancée pour AN-Conf/12 ainsi que le rotateur d'images et la section Faits saillants de la page d'accueil visant à mieux faire connaître les réalisations de l'OACI, et à des mises à jour régulières. En outre, il a été fait un plus large usage du réseau social Twitter pour promouvoir les événements OACI et attirer des visiteurs sur le site web de l'Organisation. Un nombre accru de messages vidéo de hauts responsables a assuré une plus grande présence de l'Organisation aux rendez-vous de l'aviation dans le monde entier.

**PROGRAMME
DE COOPÉRATION TECHNIQUE**



PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

Le Programme de coopération technique vient en complément des activités du Programme ordinaire en appuyant les États membres dans l'application des SARP, des politiques et des procédures de l'OACI, dans le renforcement des capacités et dans le développement de leurs systèmes d'aviation civile.

Cette année, l'OACI a mis en œuvre un programme de coopération technique évalué à 130,9 millions USD. Au titre de différents arrangements de fonds d'affectation spéciale, 95 projets ont été exécutés dans 145 pays. Des résumés des projets exécutés en 2012 figurent à l'Appendice 2 du présent rapport, disponible en ligne sur le site : www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx.

Quelque 99,4 % du financement du programme total ont été apportés par les pays finançant leurs propres projets de coopération technique. Les contributions extrabudgétaires apportées à certains projets par des bailleurs de fonds, tels que banques de développement, organismes régionaux, institutions de financement et industrie aéronautique, y compris les contributions volontaires en nature, ont représenté 0,6 % du volume du Programme.

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

Région	2010	2011	2012
Afrique	9,50	10,93	47,28
Amériques	97,31	40,97	68,43
Asie/Pacifique	11,97	9,31	4,24
Europe et Moyen-Orient	18,10	8,94	10,99
Total	136,88	70,15	130,94

Comme expliqué ci-dessous, les trois principales composantes des projets mis en œuvre par l'OACI ont été le recrutement d'experts, la formation en aviation civile et l'acquisition d'équipement et de services.

Recrutement d'experts

L'OACI a recruté cette année 272 experts des services extérieurs et consultants internationaux. Si l'on compte les 936 ressortissants nationaux membres du personnel des projets, il y a eu 1 008 fonctionnaires en activité, dont 79 experts des services extérieurs et consultants internationaux qui étaient déjà sur le terrain. Les experts ont agi en qualité de conseillers auprès des administrations nationales de l'aviation civile, d'instructeurs dans des centres de formation ou sur le terrain ou de cadres de direction assurant des services opérationnels et administratifs auprès des gouvernements, notamment des inspections de sécurité, dans les cas où les États manquaient de telles compétences.

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



Formation en aviation civile

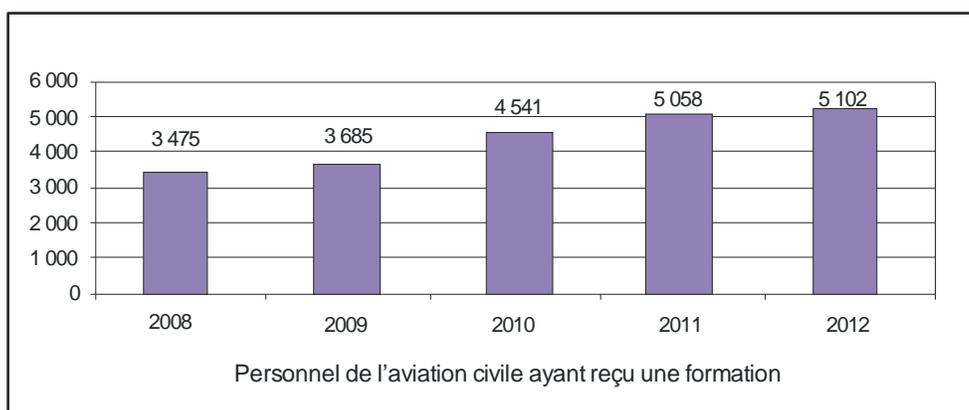
Au total, 573 bourses, correspondant à une durée totale de 384,8 mois unitaires, ont été octroyées, comme suit :

- 229 bourses dans le cadre de projets de coopération technique par pays ou régionaux financés par des gouvernements bénéficiaires ou par des bailleurs de fonds.
- 344 bourses dans le cadre de protocoles d'entente signés par l'OACI avec l'Inde, l'Indonésie, la République de Corée et Singapour concernant la fourniture de formations financées par ces pays et administrées par l'OACI ; de ce nombre :

- 12 bourses pour la formation à l'Académie d'aviation de l'Inde dans les domaines des systèmes de gestion de la sécurité des aéroports et des techniques d'instruction ;
- 54 bourses pour des cours dispensés au Centre de formation de l'aviation civile de l'Indonésie dans les domaines suivants : audits internes de l'aviation, gestion de l'aviation civile, gestion de la sûreté de l'aviation, inspection des opérations aériennes et systèmes de gestion de la sécurité ;
- 208 bourses pour la formation au Centre de formation de l'aviation civile de Corée et à l'Académie de l'aviation de l'Incheon International Airport Corporation dans les domaines suivants : entretien des VOR Doppler ; système mondial de navigation par satellite (GNSS) ; opérations aéroportuaires ; sûreté de l'aviation ; contrôle d'approche radar ; Annexe 14 — *Aérodromes* ; politique de navigation aérienne ; concepts radar ; exploitation aéroportuaire ; entretien des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS) ; outils de sécurité électroniques ; et politique de l'aviation pour cadres de haute direction ;
- 70 bourses pour la formation à l'Académie aéronautique de Singapour dans les domaines suivants : gestion de crise en sûreté de l'aviation, gestion de l'aviation civile, services de communications, de navigation et de surveillance/gestion de la circulation aérienne (CNS/ATM), droit aérien international, gestion des situations d'urgence, programmes nationaux de sécurité OACI, inspection de la supervision de la sécurité (exploitation des vols et navigabilité), et gestion de la supervision de la sécurité.

De plus, les experts de l'OACI recrutés dans le cadre de projets de coopération technique ont dispensé une formation dans le pays dans divers domaines à 4 236 fonctionnaires d'administrations de l'aviation civile. Les États bénéficiaires ont aussi continué d'inclure dans la composante acquisitions de leurs projets OACI de coopération technique une part substantielle de formation pour leurs ressortissants nationaux. Jusqu'à 293 agents nationaux ont bénéficié d'une formation aux nouvelles technologies et à l'utilisation du matériel acheté par l'intermédiaire de l'OACI.

La formation de personnel de gestion, de personnel technique et de personnel d'exploitation a été particulièrement importante en ce qui a trait à l'amélioration des capacités 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 d'un personnel de sécurité et de sûreté de l'aviation qualifié, et notamment d'inspecteurs.

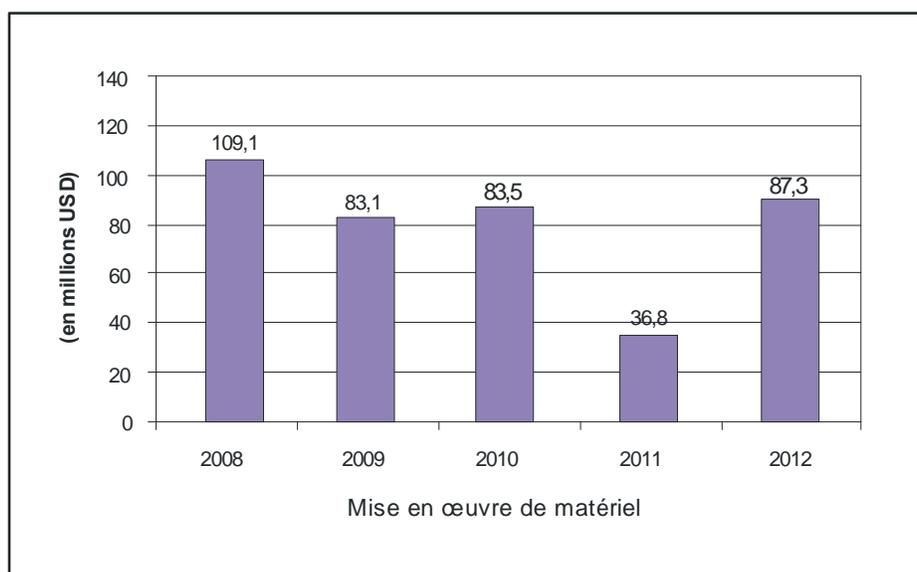


Matériel et sous-traitance

Au total, 283 commandes 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 87,3 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 directement et positivement à la sécurité et la sûreté des aéroports et des infrastructures de communication et de navigation aérienne, en permettant d'améliorer l'efficacité et l'économie des opérations aériennes dans les États et les régions concernés. En particulier, l'expertise de l'OACI a garanti que les spécifications techniques respectent les SARP de l'Organisation et les plans régionaux de navigation aérienne applicables.

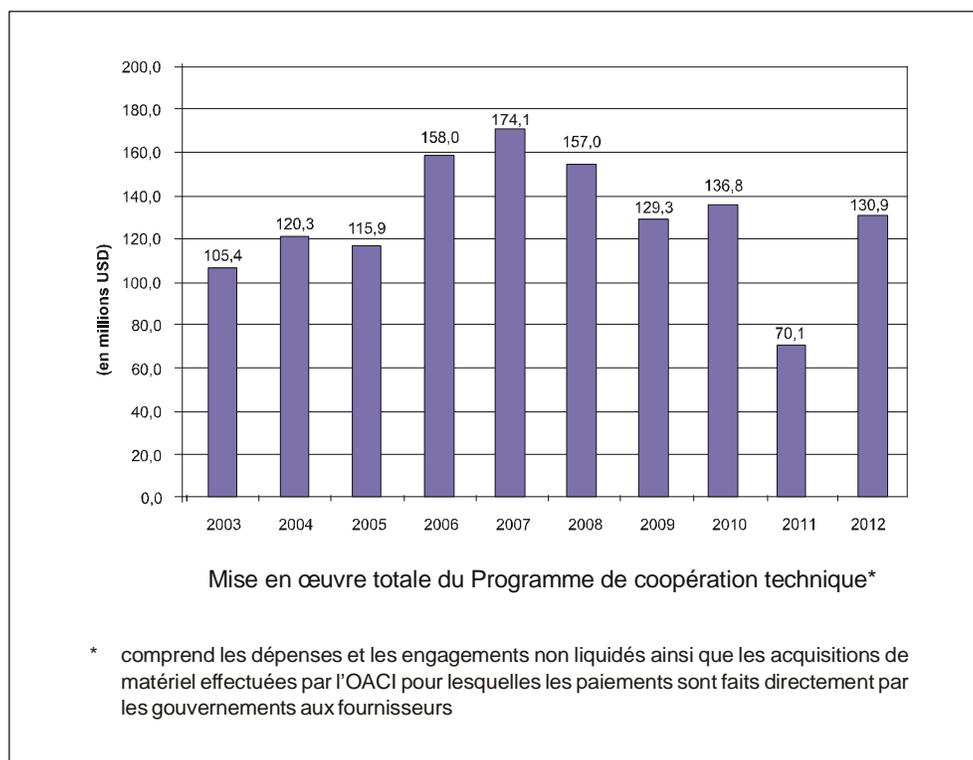
La Direction de la coopération technique a émis en outre 2 000 commandes et contrats de sous-traitance (y compris les commandes directes), d'une valeur de 9,5 millions CAD, pour l'achat de matériel et de services pour les besoins administratifs du Programme ordinaire et de la Direction de la coopération technique de l'OACI.

La Section des acquisitions a été certifiée conforme à la norme ISO 9001:2008 pour la gestion de la qualité, ce qui en fait la seconde section de l'Organisation à obtenir cette certification, laquelle assure que l'acquisition de biens et de services est effectuée au mieux des intérêts de l'Organisation et/ou des États bénéficiaires de l'assistance, en favorisant l'imputabilité à tous les échelons de l'Organisation.



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

Objectif stratégique	Amériques	%	Afrique	%	Asie/ Pacifique	%	Europe et Moyen-Orient	%	Programme total	%
A. Sécurité	43,11	63,0	46,81	99,0	3,44	81,0	10,22	93,0	103,58	79,1
B. Sûreté	15,05	22,0	0,47	1,0	0,30	7,0	0,66	6,0	16,48	12,6
C. Env./Dév.dur.	10,26	15,0	0,0	0,0	0,51	12,0	0,11	1,0	10,88	8,3
Total	68,42	100,0	47,28	100,0	4,25	100,0	10,99	100,0	130,94	100,0



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

Le Programme de coopération technique est financé par des ressources extrabudgétaires provenant de bailleurs de fonds ou de 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 ainsi perçues 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 également recouvrées à même le 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.

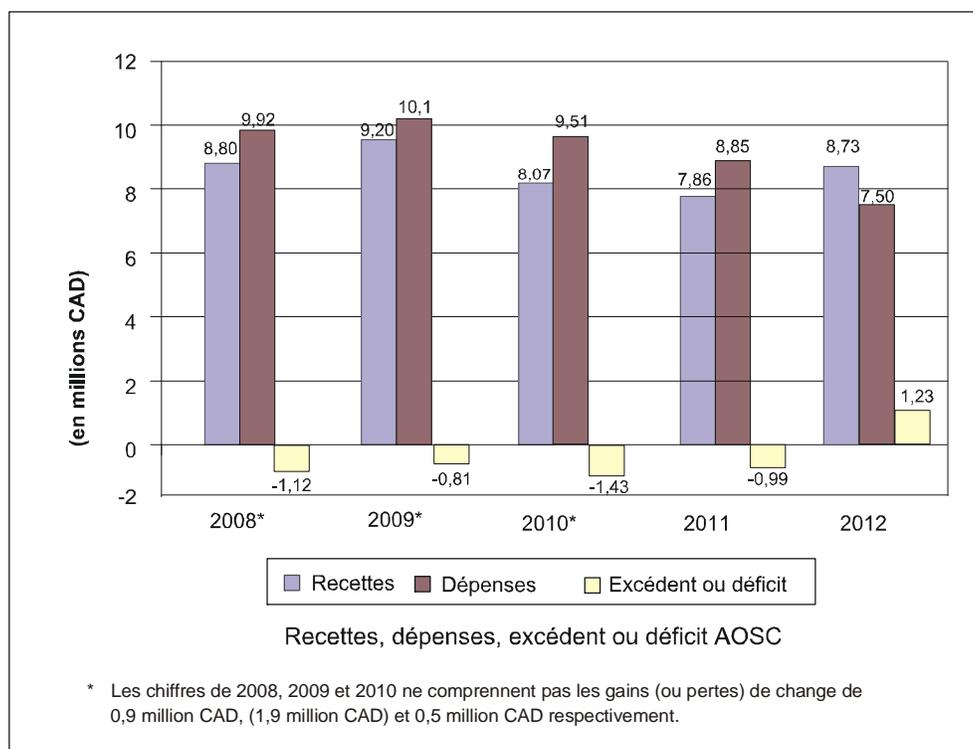
Les excédents ou déficits AOSC annuels sont le résultat de l'excédent ou du déficit des recettes par rapport aux dépenses pour un exercice donné. L'excédent AOSC cumulé au 31 décembre 2012 s'élevait à 2,0 millions CAD. Ces fonds sont utilisés pour couvrir d'éventuels déficits dans les opérations du programme, ainsi que pour payer, s'il y a lieu, des indemnités de licenciement à du personnel.

Les résultats estimatifs montrent un excédent de 1,2 million CAD en 2012. Les frais généraux moyens imputés aux projets au cours des cinq dernières années sont passés de 4,6 % en 2008 à 6,1 % en 2012.

Activités des bureaux régionaux

Les bureaux régionaux ont participé à des missions et à des activités de formulation de projets concernant l'établissement et/ou le renforcement des capacités de réglementation et de supervision de la sécurité, les dispositions en matière de sûreté de l'aviation et les capacités de formation. Ils ont développé les relations avec les représentants des États pour les sensibiliser davantage au programme de coopération technique.

Les activités de coopération technique ont été intégrées dans les programmes de travail des bureaux régionaux par le biais de l'intégration de fonctionnaires régionaux dans la surveillance et l'examen des projets.



Activités d'importance particulière dans chaque bureau régional*Bureau Asie et Pacifique (APAC)*

- Coordination efficace entre le bureau APAC et TCB et engagement accru dans les activités des bureaux régionaux dans des questions/projets tels que l'administration des bourses de perfectionnement du Programme de formation pour pays en développement de l'OACI et dans la formulation de documents de projets.

Des renseignements détaillés sur les projets exécutés en 2012 figurent sur le site www.icao.int/publications/Pages/annual-reports.aspx.

FINANCES



FINANCES

Résumé financier — 2012

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

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

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

Comme le montre le Tableau 2, les crédits définitifs pour 2012 ont été ajustés au montant de 94 172 000 CAD, par suite :

- i) du report à 2012 de crédits de 2011 pour un total de 10 196 000 CAD, conformément aux § 5.6 et 5.7 du Règlement financier ;
- ii) de la baisse des crédits de 557 000 CAD, représentant le montant non remboursé du programme ordinaire par le Fonds AOSC ;
- iii) du virement entre Objectifs stratégiques et Stratégies d'exécution de soutien, conformément au § 5.9 du Règlement financier ;

- iv) des ajustements ci-après, pour un montant total de 8 519 000 CAD, afin de réduire les crédits de 2012 et d'augmenter les crédits de 2013 :
- a) engagements non réglés s'élevant à 5 212 000 CAD, conformément au § 5.7 du Règlement financier;
 - b) report à 2013 de crédits de 2012, s'élevant à 3 307 000 CAD, conformément au § 5.6 du Règlement financier.

Les dépenses réelles de 2012 se sont élevées à 93 773 000 CAD. Depuis 2010, les contributions sont facturées aux États membres en partie en dollars des États-Unis et en partie en dollars canadiens. Le taux de change USD-CAD au 1^{er} janvier 2012 (date à laquelle les factures ont été établies en dollars des États-Unis) était inférieur au taux utilisé pour l'élaboration du budget 2012, ce qui a entraîné une réduction de 399 000 CAD des contributions totales. Pour recalculer les dépenses réelles (93 773 000 CAD) au taux de change du budget, la différence de 399 000 CAD leur a été ajoutée, et les dépenses s'élèvent donc à 94 172 000 CAD.

Tableau 2. Crédits révisés pour 2012
(en milliers CAD)

Crédits							Dépenses		
Objectif stratégique/ Stratégie d'exécution de soutien	Résolution de l'Assemblée A37-26	Report de l'exercice antérieur	Baisse des crédits	Virements entre OS et SES	Ajustements	Crédits révisés	Dépenses réelles	Différence de change portée au budget	Taux de change du budget
Objectifs stratégiques (OS)									
A — Sécurité	24 414	3 367		1 121	(1 695)	27 027	27 041	166	27 207
B — Sûreté	13 844	712		(2 599)	(325)	11 632	11 538	94	11 632
C — Protection de l'environnement et durabilité	11 892	1 256		(678)	(1 096)	11 374	11 305	69	11 374
Total partiel — OS	50 150	5 335	0	(2 156)	(3 116)	50 213	49 884	329	50 213
Stratégies d'exécution de soutien (SES)									
Soutien du programme	21 113	2 231	(256)	1 029	(2 232)	21 886	21 859	27	21 866
Gestion et administration	14 770	2 193	(289)	1 387	(2 569)	15 492	15 459	33	15 492
Gestion et administration — Organes directeurs	7 019	437	(12)	(260)	(602)	6 581	6 571	10	6 581
Total partiel — SES	42 902	4 861	(557)	2 156	(5 403)	43 959	43 889	70	43 959
Total	93 052	10 196	(557)	—	(8 519)	94 172	93 773	399	94 172

Tableau 3. Soldes de trésorerie de 2012
(en milliers CAD)

Au	2012			2011		
	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD	Fonds général CAD	Fonds de roulement CAD	Total CAD
1 ^{er} janvier	8 787	6 140	14 927	15 618	5 998	21 616
31 mars	34 375	5 980	40 355	19 985	5 645	25 630
30 juin	22 896	6 185	29 081	8 713	5 710	14 423
30 septembre	14 526	5 947	20 473	10 570	5 887	16 457
31 décembre	8 547	5 961	14 508	8 787	6 140	14 927

Les Tableaux 4 et 5 ci-dessous sont extraits des états financiers vérifiés de l'OACI pour l'exercice 2012.

Le Tableau 4, extrait de l'État II des états financiers, montre les produits et les charges pour l'exercice 2012 en conformité avec les IPSAS. Il comprend tous les fonds contrôlés par l'OACI.

Tableau 4. Résumé des produits et des charges 2012 (tous fonds)
(en milliers CAD)

PRODUITS :	
Contributions aux accords de projets	105 132
Contributions fixées	84 205
Autres activités génératrices de produits	13 133
Autres contributions volontaires	6 755
Autres produits	2 225
Total des produits	211 450
DÉPENSES	
Traitements et avantages du personnel	133 575
Charges opérationnelles générales	17 189
Fournitures, consommables et autres	53 579
Déplacements et réunions	9 819
Coûts divers	4 794
Total des dépenses	218 956
Excédent/(déficit) de fonctionnement	(7 506)

Le Tableau 5, extrait de l'État I des états financiers, présente la situation financière de l'Organisation au 31 décembre 2012. Il indique l'actif, le passif et les excédents/(déficits) pour tous les fonds combinés.

Tableau 5. Situation financière au 31 décembre 2012 (tous fonds)
(en milliers CAD)

	2012 CAD	2011 CAD
ACTIFS		
ACTIFS COURANTS		
Trésorerie et équivalents de trésorerie	246 379	193 393
Contributions à recevoir des États membres	4 725	5 761
Créances et avances	13 408	11 053
Stocks	1 121	952
Autres	2 065	1 936
TOTAL PARTIEL	267 698	213 095
ACTIFS NON COURANTS		
Contributions à recevoir des États membres	6 116	5 581
Créances et avances	464	496
Immobilisations corporelles	3 726	3 046
Immobilisations incorporelles	1 193	958
TOTAL PARTIEL	11 499	10 081
TOTAL DES ACTIFS	279 197	223 176
PASSIFS		
PASSIFS COURANTS		
Encaissements par anticipation	208 828	149 559
Dettes fournisseurs et charges à payer	18 720	19 354
Avantages du personnel	4 669	4 060
Crédits à des gouvernements contractants/fournissant des services	1 608	1 397
TOTAL PARTIEL	233 825	174 370
PASSIFS NON COURANTS		
Avantages du personnel	90 217	78 817
TOTAL DES PASSIFS	324 042	253 187
ACTIF NET		
Déficit cumulé	(48 487)	(43 659)
Réserves	3 642	13 648
ACTIF NET/AVOIR PROPRE (déficit cumulé)	(44 845)	(30 011)
TOTAL DES PASSIFS ET DE L'ACTIF NET	279 197	223 176

Les notes font partie intégrante des états financiers.

Gestion des risques d'entreprise

En 2012, les Directions ont établi des registres de risques en identifiant les risques internes et risques externes relatifs à leur domaine de travail, tout en mettant en évidence les mesures d'atténuation déjà appliquées pour maîtriser ces risques. Les Directions ont assuré un suivi en effectuant une évaluation du risque et, sur la base du niveau d'exposition résiduel suivant la mise en œuvre de l'évaluation existante, elles ont ensuite évalué les risques sous la forme d'une combinaison de probabilité et d'impact. Sur la base de l'évaluation de risque, trois catégories de risques ont été identifiées : ceux qui sont acceptables et n'exigent aucune action (codés en vert), ceux qui sont acceptables mais exigent des atténuations supplémentaires (en jaune) et ceux qui sont considérés inacceptables et devront donc être surveillés de près, et pour lesquels une forte atténuation supplémentaire sera mise en œuvre (en rouge).

Les registres de risques correspondent à la structure du plan d'activités et aux objectifs stratégiques, ainsi qu'à certaines fonctions administratives essentielles de l'Organisation, telles que ressources humaines, finances, acquisitions et technologie de l'information. Ces registres de risques ont été partagés avec le Conseil, puis avec le Comité consultatif sur l'évaluation et les audits, qui a apprécié le travail accompli jusqu'alors et continue de mettre en œuvre la gestion des risques d'entreprise (ERM) à tous les niveaux de l'Organisation. À la suggestion de la Conférence européenne de l'aviation civile, une colonne a été introduite pour les incidences financières dans le registre de risques, de telle sorte que les risques financiers puissent être bien évalués en même temps que le coût possible d'options d'évaluation plus poussée.

Un processus d'entreprise formel est en place pour suivre deux fois par an la situation en matière de risques d'entreprise et en rendre compte. De plus, des « chargés de gestion du risque » ont la responsabilité de gérer leurs risques au jour le jour.

Réseau de partage des connaissances de l'OACI (IKSN)

Le réseau IKSN a été mis en œuvre avec succès au niveau de l'ANB, de l'ATB et des bureaux régionaux. Cet outil rend compte de la situation et des dépenses budgétaires des trois Objectifs stratégiques et de la situation de l'ensemble des 36 programmes, ainsi que des projets que ceux-ci recouvrent. Une démonstration de l'IKSN a été présentée au Conseil au cours des 196^e et 197^e sessions. De nouvelles améliorations sont en train d'être apportées à cet outil.

Plan d'activités glissant

Le premier plan d'activités glissant a été présenté en 2011 au Conseil, qui a ainsi reçu un aperçu des questions et des tendances émergentes. Le deuxième plan d'activités glissant a été déroulé en 2012. Comme l'année précédente, ce plan d'activités glissant a identifié des activités critiques pour la mission qui pourraient être candidates à un financement futur. Le Conseil a utilisé le deuxième plan

d'activité glissant comme base pour l'élaboration du budget du Programme ordinaire pour le triennat 2014-2015-2016, et plusieurs initiatives nouvelles que ce plan a mises en évidence sont en voie d'être introduites dans le budget pour le prochain triennat.

Bureau de l'évaluation et de la vérification interne (EAO)

En 2012, l'EAO a mené à bien des vérifications internes de consultants de TCB et du bureau régional de Paris. De plus, divers rapports du Corps commun d'inspection ont été présentés au Conseil, ainsi que des plans d'action proposés par le Secrétariat, ceci portant sur les questions suivantes : examens à l'échelle du système des Nations Unies de la fonction d'audit ; mobilité inter-institutions du personnel et équilibre entre vie professionnelle et vie privée ; politiques et procédures pour l'administration des fonds en dépôt ; coopération Sud-Sud et triangulaire ; fonction d'enquête ; examen des services médicaux ; multilinguisme ; et gouvernance des technologies de l'information et des communications.

APPENDICE 1. TABLEAUX RELATIFS AU MONDE DU TRANSPORT AÉRIEN EN 2012

Note générale.— Les statistiques de 2012 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, 2003–2012)

Année	Passagers		Passagers-kilomètres		Tonnes de fret		Tonnes-kilomètres de fret réalisées		Tonnes-kilomètres de poste réalisées		Total des tonnes-kilomètres réalisées	
	Millions	Augmen- tation annuelle %	Millions	Augmen- tation annuelle %	Millions	Augmen- tation annuelle %	Millions	Augmen- tation annuelle %	Millions	Augmen- tation annuelle %	Millions	Augmen- tation annuelle %
2003	1 764	3,2	3 130 475	1,8	33,6	6,7	134 379	4,9	4 177	-0,9	429 921	2,7
2004	1 969	11,6	3 571 872	14,1	36,8	9,6	148 624	10,6	4 223	1,1	484 091	12,6
2005	2 109	7,1	3 857 622	8,0	37,7	2,5	152 339	2,5	4 295	1,7	514 588	6,3
2006	2 227	5,6	4 098 281	6,2	40,1	6,2	162 402	6,6	4 182	-2,6	546 715	6,2
2007	2 422	8,8	4 434 885	8,2	42,5	6,2	170 205	4,8	4 156	-0,6	582 986	6,6
2008	2 458	1,5	4 523 484	2,0	41,1	-3,2	168 569	-1,0	4 625	11,3	592 609	1,7
2009	2 448	-0,4	4 475 848	-1,1	40,8	-0,8	153 606	-8,9	4 372	-5,5	567 176	-4,3
2010	2 662	8,7	4 831 858	8,0	48,6	19,2	183 980	19,8	4 595	5,1	633 783	11,7
2011	2 824	6,1	5 149 693	6,6	49,7	2,2	184 532	0,3	4 737	3,1	665 232	5,0
2012	2 957	4,7	5 401 797	4,9	49,2	-1,0	182 429	-1,1	4 997	5,5	686 609	3,2

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



Tableau 2. Trafic payant international mondial
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI, 2003–2012)

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 %
2003	574	2,6	1 799 463	0,1	19,5	4,3	111 458	1,5	2 421	0,0	284 120	0,5
2004	662	15,3	2 085 577	15,9	21,7	11,2	124 387	11,6	2 528	4,4	322 760	13,6
2005	722	9,0	2 277 450	9,2	22,5	3,7	127 994	2,9	2 662	5,3	344 385	6,7
2006	789	9,3	2 461 159	8,1	23,9	6,4	136 627	6,7	2 725	2,4	370 278	7,5
2007	872	10,5	2 673 979	8,6	25,4	6,3	143 484	5,0	2 860	4,9	394 806	6,6
2008	906	3,9	2 756 842	3,1	25,2	-0,9	142 284	-0,8	3 037	6,2	401 615	1,7
2009	918	1,3	2 721 677	-1,3	24,6	-2,3	129 761	-8,8	3 020	-0,6	385 956	-3,9
2010	1 015	10,6	2 953 162	8,5	31,8	29,2	158 032	21,8	3 212	6,4	438 100	13,5
2011	1 102	8,5	3 178 187	7,6	32,7	2,8	158 680	0,4	3 282	2,2	460 576	5,1
2012	1 157	5,1	3 350 411	5,4	32,3	-1,2	156 302	-1,5	3 488	6,3	474 744	3,1

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

Tableau 3. Tendances des coefficients de remplissage et de chargement sur les services réguliers — internationaux et intérieurs
(Services réguliers — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI, 2003–2012)

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 %
2003	3 130 475	4 378 988	71	134 379	4 177	429 921	722 098	60
2004	3 571 872	4 872 904	73	148 624	4 223	484 091	792 103	61
2005	3 857 622	5 153 777	75	152 339	4 295	514 588	836 933	61
2006	4 098 281	5 412 300	76	162 402	4 182	546 715	877 123	62
2007	4 434 885	5 781 360	77	170 205	4 156	582 986	934 988	62
2008	4 523 484	5 964 954	76	168 569	4 625	592 609	960 081	62
2009	4 475 848	5 844 121	77	153 606	4 372	567 176	920 111	62
2010	4 831 858	6 188 831	78	183 980	4 595	633 783	954 018	66
2011	5 149 693	6 609 757	78	184 532	4 737	665 232	1 011 711	66
2012	5 401 797	6 867 052	79	182 429	4 997	686 609	1 041 048	66

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

Tableau 4. Répartition du trafic régulier entre les régions — 2012

Total des services (internationaux et intérieurs) — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI

Par région statistique de l'OACI dans laquelle l'entreprise a son siège	Kilomètres parcourus (millions)	Nombre de départs (milliers)	Passagers transportés (milliers)	Passagers-kilomètres réalisés (millions)	Coefficient de remplissage passagers (%)	Tonnes-kilomètres réalisées		Tonnes-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de chargement (%)
						Fret (millions)	Total (millions)		
Europe	9 984	7 693	799 324	1 466 623	79	41 479	180 515	255 416	71
Pourcentage du trafic mondial	24,7	24,7	27,0	27,2		22,7	26,3	24,5	
Afrique	1 151	879	67 154	125 850	68	3 016	15 404	26 531	58
Pourcentage du trafic mondial	2,8	2,8	2,3	2,3		1,7	2,2	2,5	
Moyen-Orient	2 397	1 056	145 237	442 855	77	19 943	62 197	96 412	65
Pourcentage du trafic mondial	5,9	3,4	4,9	8,2		10,9	9,1	9,3	
Asie et Pacifique	11 088	7 892	922 042	1 632 962	77	71 817	221 602	332 178	67
Pourcentage du trafic mondial	27,4	25,3	31,2	30,2		39,4	32,3	31,9	
Amérique du Nord	13 297	11 141	810 191	1 452 654	83	41 070	175 321	280 741	62
Pourcentage du trafic mondial	32,8	35,7	27,4	26,9		22,5	25,5	27,0	
Amérique latine et Caraïbes	2 568	2 517	213 490	280 855	75	5 104	31 569	49 769	63
Pourcentage du trafic mondial	6,3	8,1	7,2	5,2		2,8	4,6	4,8	
Total	40 485	31 178	2 957 437	5 401 797	79	182 429	686 609	1 041 048	66

Services internationaux — Entreprises de transport aérien des États membres de l'OACI

Par région statistique de l'OACI dans laquelle l'entreprise a son siège	Kilomètres parcourus (millions)	Nombre de départs (milliers)	Passagers transportés (milliers)	Passagers-kilomètres réalisés (millions)	Coefficient de remplissage passagers (%)	Tonnes-kilomètres réalisées		Tonnes-kilomètres disponibles (millions)	Coefficient de chargement (%)
						Fret (millions)	Total (millions)		
Europe	8 340	5 141	579 665	1 295 433	80	40 534	163 625	229 396	71
Pourcentage du trafic mondial	39,4	52,5	50,1	38,7		25,9	34,5	32,2	
Afrique	920	463	41 206	107 975	68	2 937	13 640	23 965	57
Pourcentage du trafic mondial	4,3	4,7	3,6	3,2		1,9	2,9	3,4	
Moyen-Orient	2 206	779	115 572	420 286	77	19 863	60 049	93 102	64
Pourcentage du trafic mondial	10,4	8,0	10,0	12,5		12,7	12,6	13,1	
Asie et Pacifique	5 288	1 780	259 376	906 975	77	63 530	149 770	221 012	68
Pourcentage du trafic mondial	25,0	18,2	22,4	27,1		40,6	31,5	31,1	
Amérique du Nord	3 347	1 145	117 871	488 012	82	25 127	70 593	118 232	60
Pourcentage du trafic mondial	15,8	11,7	10,2	14,6		16,1	14,9	16,6	
Amérique latine et Caraïbes	1 092	483	43 649	131 730	77	4 311	17 068	26 083	65
Pourcentage du trafic mondial	5,2	4,9	3,8	3,9		2,8	3,6	3,7	
Total	21 194	9 789	1 157 340	3 350 411	78	156 302	474 744	711 789	67

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

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

Tableau 5. Nombre de tonnes-kilomètres et de passagers-kilomètres réalisés sur les services réguliers
(Pays et groupes de pays dont les entreprises de transport aérien ont réalisé plus de 100 millions de tonnes-kilomètres en 2012¹)

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 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation
États-Unis	1	160 758	159 956	1	1	61 449	61 383	0	1	1 324 750	1 310 541	1	1	409 568	403 463	2
Chine ²	2	60 566	57 416	5	6	19 061	19 444	-2	2	500 258	451 162	11	8	97 143	85 758	13
RAS de Hong Kong ³		20 180	20 430	-1		20 180	20 430	-1		109 589	106 013	3		109 589	106 013	3
RAS de Macao ⁴		274	239	14		274	239	14		2 480	2 143	16		2 480	2 143	16
Émirats arabes unis	3	36 096	30 900	17	2	36 096	30 900	17	4	246 112	208 262	18	2	246 112	208 262	18
Allemagne	4	29 306	29 925	-2	3	28 240	28 885	-2	5	218 902	220 036	-1	4	208 208	209 595	-1
Royaume-Uni	5	28 868	28 310	2	4	28 170	27 616	2	3	251 626	243 236	3	3	243 564	235 053	4
République de Corée	6	21 645	21 425	1	5	21 133	20 895	1	15	98 727	95 487	3	9	93 928	90 579	4
France	7	19 975	20 030	0	8	17 510	17 551	0	6	166 193	162 485	2	5	140 885	137 015	3
Japon	8	18 858	17 094	10	10	12 106	10 886	11	8	138 059	122 628	13	18	61 361	53 039	16
Singapour	9	18 471	17 957	3	7	18 471	17 957	3	11	111 526	102 516	9	6	111 526	102 516	9
Fédération de Russie	10	17 837	15 429	16	12	10 809	8 934	21	7	150 872	126 837	19	11	82 505	63 452	30
Australie	11	15 613	15 448	1	15	9 567	9 656	-1	9	135 664	132 302	3	14	72 079	71 693	1
Pays-Bas	12	15 485	15 126	2	9	15 485	15 126	2	17	93 794	88 964	5	10	93 794	88 964	5
Canada	13	14 563	14 201	3	16	9 144	8 795	4	10	127 904	123 664	3	12	78 444	75 110	4
Bésil	14	11 577	11 076	5	26	3 367	3 422	-2	12	111 425	105 732	5	26	26 065	25 728	1
Turquie	15	11 500	9 487	21	14	9 661	7 773	24	16	96 488	79 458	21	13	76 868	61 484	25
Qatar	16	10 844	9 232	17	11	10 844	9 232	17	21	71 941	61 600	17	15	71 941	61 600	17
Inde	17	10 824	11 801	-8	21	5 427	6 328	-14	14	102 380	110 960	-8	21	45 426	52 678	-14
Irlande	18	10 208	10 101	1	13	10 205	10 096	1	13	111 178	109 948	1	7	111 162	109 913	1
Thaïlande	19	9 697	9 133	6	17	8 649	8 204	5	20	74 499	67 363	11	17	64 111	58 208	10
Espagne	20	8 829	9 851	-10	18	7 329	7 816	-6	18	83 005	90 570	-8	16	67 445	69 839	-3
Malaisie	21	8 561	9 082	-6	19	7 117	7 609	-6	22	71 015	73 979	-4	19	56 501	59 494	-5
Indonésie	22	7 736	6 964	11	35	2 314	2 242	3	19	82 042	73 098	12	30	21 007	20 272	4
Suisse	23	6 149	5 665	9	20	6 135	5 649	9	24	47 080	43 361	9	20	46 944	43 204	9
Arabie saoudite	24	5 816	5 107	14	23	4 601	3 979	16	26	43 930	38 805	13	24	31 293	27 944	12
Scandinavie ⁵	25	5 422	4 946	10	22	4 733	4 281	11	23	51 160	46 402	10	22	43 987	39 482	11
Italie	26	5 104	5 374	-5	25	4 079	4 282	-5	27	43 586	46 722	-7	23	33 240	35 708	-7
Mexique	27	4 752	4 070	17	40	1 963	1 672	17	25	45 213	39 652	14	33	17 870	15 102	18
Luxembourg	28	4 442	4 696	-5	24	4 442	4 696	-5	115	432	464	-7	113	432	464	-7
Afrique du Sud	29	4 118	3 888	6	27	3 078	2 873	7	29	32 392	30 750	5	28	21 911	20 797	5
Philippines	30	3 953	3 701	7	33	2 566	2 483	3	28	34 589	32 683	6	27	22 376	21 690	3
Chili	31	3 839	3 393	13	29	2 989	2 660	12	32	25 113	21 749	15	38	16 201	14 184	14
Nouvelle-Zélande	32	3 443	3 312	4	28	3 065	2 945	4	31	25 571	24 640	4	29	21 470	20 654	4
Colombie	33	3 125	2 835	10	36	2 311	2 115	9	35	19 914	17 283	15	44	12 106	10 397	16
Portugal	34	2 942	2 871	2	31	2 753	2 667	3	30	28 811	27 653	4	25	26 893	25 580	5
Éthiopie	35	2 834	2 382	19	30	2 798	2 356	19	41	17 625	15 330	15	36	17 261	15 064	15
Viet Nam	36	2 764	2 633	5	42	1 730	1 611	7	33	25 038	23 756	5	39	15 360	14 232	8
Israël	37	2 611	2 688	-3	32	2 593	2 651	-2	39	18 109	17 926	1	34	17 707	17 530	1
Finlande	38	2 594	2 568	1	34	2 527	2 465	3	34	20 973	20 386	3	31	20 214	19 273	5
Belgique	39	2 302	2 132	8	37	2 302	2 132	8	52	9 302	8 494	10	50	9 302	8 494	10
Autriche	40	2 237	2 366	-5	38	2 221	2 349	-5	36	19 068	19 745	-3	32	18 908	19 583	-3
Égypte	41	2 112	1 652	28	39	2 044	1 589	29	38	18 224	13 907	31	35	17 538	13 267	32
Argentine	42	1 935	1 866	4	50	1 160	1 181	-2	37	18 491	17 676	5	47	10 354	10 474	-1
Pakistan	43	1 934	2 022	-4	44	1 642	1 729	-5	40	18 058	18 809	-4	40	15 185	15 917	-5
Pérou	44	1 823	1 603	14	47	1 318	1 146	15	44	15 330	13 313	15	46	10 375	8 868	17
Panama	45	1 737	1 448	20	41	1 731	1 443	20	42	16 827	14 061	20	37	16 765	14 007	20
Sri Lanka	46	1 687	1 419	19	43	1 686	1 419	19	47	14 071	11 573	22	43	14 065	11 567	22
Iran (République islamique d')	47	1 567	1 628	-4	57	707	677	4	43	16 251	16 637	-2	54	7 343	6 711	9
Maroc	48	1 417	1 548	-8	45	1 390	1 516	-8	46	14 387	15 546	-7	42	14 105	15 219	-7
Hongrie	49	1 389	1 562	-11	46	1 389	1 562	-11	45	15 158	17 021	-11	41	15 158	17 021	-11
Kenya	50	1 330	1 301	2	49	1 280	1 252	2	50	9 979	9 998	0	49	9 510	9 540	0
Bahrein	51	1 295	1 446	-10	48	1 295	1 446	-10	48	11 621	11 960	-3	45	11 621	11 960	-3
Koweït	52	1 091	1 112	-2	51	1 091	1 112	-2	53	8 945	9 058	-1	52	8 945	9 058	-1
Oman	53	1 066	928	15	52	1 025	895	15	51	9 702	8 457	15	51	9 234	8 078	14
Ukraine	54	1 060	1 001	6	53	1 000	942	6	49	10 227	10 078	1	48	9 616	9 424	2
Jordanie	55	968	950	2	54	967	948	2	54	8 611	8 316	4	53	8 598	8 300	4

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 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation
Pologne	56	799	659	21	55	769	633	22	56	7 116	6 835	4	55	6 776	6 537	4
Kazakhstan	57	754	687	10	64	453	416	9	55	7 333	6 856	7	66	4 215	4 073	3
Maurice	58	735	788	-7	56	729	782	-7	59	6 107	6 605	-8	57	6 034	6 536	-8
Ouzbékistan	59	729	700	4	58	695	670	4	57	6 796	6 055	12	56	6 424	5 733	12
Équateur	60	685	664	3	61	546	524	4	61	5 717	5 750	-1	67	4 190	4 276	-2
Islande	61	666	566	18	59	666	566	18	60	5 826	4 970	17	58	5 826	4 970	17
Grèce	62	604	693	-13	62	471	534	-12	58	6 289	7 177	-12	61	4 922	5 555	-11
Bangladesh	63	593	589	1	60	569	565	1	62	5 305	5 195	2	59	5 208	5 101	2
Liban	64	463	453	2	63	463	453	2	71	3 917	3 827	2	69	3 917	3 827	2
Algérie	65	459	392	17	72	390	332	18	64	4 933	4 195	18	68	4 179	3 532	18
Roumanie	66	458	435	5	68	437	412	6	65	4 791	4 520	6	63	4 564	4 270	7
Brunéi Darussalam	67	448	600	-25	65	448	600	-25	72	3 675	4 988	-26	71	3 675	4 988	-26
Tunisie	68	446	382	17	66	441	376	17	69	4 391	3 767	17	65	4 331	3 701	17
République tchèque	69	441	556	-21	67	440	556	-21	66	4 755	5 950	-20	62	4 748	5 942	-20
El Salvador	70	437	378	16	69	437	378	16	63	4 937	4 222	17	60	4 937	4 222	17
Trinité-et-Tobago	71	419	419	0	70	414	414	0	68	4 463	4 463	0	64	4 406	4 406	0
Fidji	72	415	404	3	71	409	396	3	70	3 956	3 895	2	70	3 908	3 837	2
Venezuela (République bolivarienne du)	73	375	498	-25	110	54	73	-27	67	4 589	4 965	-8	108	523	667	-22
Angola	74	351	279	26	73	316	245	29	75	3 193	2 533	26	74	2 813	2 164	30
Nigéria	75	338	322	5	81	167	158	6	73	3 596	3 466	4	80	1 736	1 643	6
Afghanistan	76	321	349	-8	76	286	290	-2	79	2 225	2 617	-15	78	1 948	2 161	-10
Costa Rica	77	310	267	16	74	309	265	17	74	3 432	2 939	17	72	3 418	2 918	17
Lettonie	78	288	330	-13	75	288	330	-13	76	3 131	3 598	-13	73	3 131	3 598	-13
Adzerbaïdjan	79	227	191	19	78	202	169	19	77	2 376	2 013	18	76	2 103	1 780	18
Malte	80	218	234	-6	77	218	234	-6	78	2 373	2 537	-6	75	2 373	2 537	-6
Papouasie-Nouvelle-Guinée	81	202	209	-3	88	126	138	-9	87	1 484	1 495	-1	99	750	812	-8
Tadjikistan	82	201	231	-13	80	194	225	-14	81	2 011	2 347	-14	79	1 936	2 276	-15
Chypre	83	197	234	-16	79	197	234	-16	80	2 089	2 380	-12	77	2 089	2 380	-12
Namibie	84	163	148	10	82	158	145	9	84	1 623	1 473	10	83	1 576	1 440	9
Cuba	85	162	193	-16	83	155	171	-9	85	1 620	1 933	-16	84	1 547	1 705	-9
Yémen	86	152	182	-17	85	144	171	-16	82	1 672	2 002	-17	82	1 586	1 890	-16
Mongolie	87	150	90	66	86	136	81	68	86	1 549	912	70	85	1 401	814	72
Albanie	88	150	140	7	84	150	140	7	83	1 662	1 553	7	81	1 662	1 553	7
Soudan	89	136	159	-14	97	92	103	-10	97	973	1 146	-15	103	665	766	-13
Croatie	90	134	113	18	90	118	98	20	88	1 312	1 230	7	89	1 154	1 070	8
République arabe syrienne	91	132	196	-33	87	131	192	-32	91	1 207	1 789	-33	88	1 198	1 745	-31
Suriname	92	120	114	5	89	120	114	5	96	1 050	1 000	5	91	1 050	1 000	5
Bulgarie	93	119	115	4	92	113	108	4	89	1 288	1 239	4	87	1 222	1 170	5
Bélarus	94	114	103	10	91	114	103	10	92	1 111	1 012	10	90	1 111	1 012	10
Serbie	95	113	108	4	93	113	108	4	90	1 230	1 173	5	86	1 230	1 173	5
Libye	96	109	303	-64	100	82	273	-70	94	1 089	3 084	-65	93	818	2 762	-70
Bolivie (État plurinational de)	97	107	222	-52	112	51	159	-68	93	1 095	2 097	-48	110	485	1 446	-66
Togo	98	106	107	-1	94	106	107	-1	112	574	592	-3	106	574	592	-3
Total pays ci-dessus (100) ⁶		673 674	651 529	3		462 130	447 183	3		5 334 082	5 083 591	5		3 285 956	3 115 247	5
Total autres pays		12 934	13 703			12 615	13 392			67 715	66 102			64 455	62 940	
Total pour les 191 États membres de l'OACI		686 609	665 232	3		474 744	460 576	3		5 401 797	5 149 693	5		3 350 411	3 178 187	5

1. La plupart des données de 2012 sont des évaluations. Le rang et le pourcentage de variation pourraient donc changer lorsque les données définitives seront disponibles.
2. Aux fins des statistiques, les données pour la Chine ne comprennent pas le trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao (RAS de Hong Kong et RAS de Macao).
3. Trafic de la RAS de Hong Kong.
4. Trafic de la RAS de Macao.
5. Trois États — Danemark, Norvège et Suède.
6. Comprend les États énumérés dans la note 5.

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



Tableau 6. Nombre de tonnes-kilomètres de fret réalisées sur les services réguliers
(Pays et groupes de pays dont les entreprises de transport aérien ont réalisé plus de 25 millions de tonnes-kilomètres de fret en 2012¹)

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation
États-Unis	1	39 104	39 630	-7	1	23 571	24 111	-12
Chine ²	2	15 569	16 765	-1	4	10 252	11 628	-1
RAS de Hong Kong ³		9 499	10 054	-6		9 499	10 054	-6
RAS de Macao ⁴		26	25	3		26	25	3
République de Corée	3	12 291	12 382	-1	2	12 231	12 315	-1
Émirats arabes unis	4	11 898	10 416	14	3	11 898	10 416	14
Singapour	5	7 507	7 918	-5	5	7 507	7 918	-5
Allemagne	6	7 241	7 724	-6	6	7 235	7 716	-6
Japon	7	7 036	6 556	7	8	6 096	5 627	7
Royaume-Uni	8	6 251	6 338	-1	7	6 250	6 336	-1
Pays-Bas	9	5 989	6 327	-5	9	5 989	6 327	-5
France	10	4 554	4 950	-8	10	4 467	4 867	-8
Luxembourg	11	4 403	4 654	-5	11	4 403	4 654	-5
Qatar	12	4 307	3 637	18	12	4 307	3 637	18
Fédération de Russie	13	4 132	3 900	6	13	3 357	3 206	6
Thaïlande	14	2 758	2 871	-4	14	2 698	2 812	-4
Australie	15	2 731	2 847	-4	15	2 568	2 672	-4
Canada	16	1 966	2 034	-3	19	1 556	1 544	-3
Malaisie	17	1 944	2 193	-11	17	1 862	2 080	-11
Turquie	18	1 933	1 545	25	16	1 913	1 525	25
Arabie saoudite	19	1 815	1 501	21	18	1 746	1 431	21
Inde	20	1 713	1 828	-6	23	1 194	1 342	-6
Chili	21	1 566	1 422	10	20	1 518	1 372	10
Belgique	22	1 368	1 241	10	21	1 368	1 241	10
Brésil	23	1 364	1 483	-8	29	805	903	-8
Suisse	24	1 353	1 355	0	22	1 353	1 354	0
Afrique du Sud	25	1 173	1 073	9	24	1 112	1 014	9
Espagne	26	1 142	1 447	-21	25	1 110	1 376	-21
Colombie	27	1 042	1 027	1	26	989	978	1
Indonésie	28	1 008	898	12	40	312	307	12
Nouvelle-Zélande	29	927	888	4	27	918	880	4
Israël	30	810	883	-8	28	810	883	-8
Italie	31	795	761	5	30	794	759	5
Finlande	32	687	740	-7	31	686	740	-7
Éthiopie	33	677	506	34	32	677	505	34
Philippines	34	533	470	13	41	310	291	13
Scandinavie ⁵	35	523	501	4	33	517	494	4
Viet Nam	36	485	475	2	36	344	327	2
Sri Lanka	37	405	365	11	34	405	365	11
Égypte	38	346	299	16	35	346	298	16
Kenya	39	334	303	10	37	330	299	10
Portugal	40	325	360	-10	39	315	349	-10

Pays ou groupe de pays	NOMBRE DE TONNES-KILOMÈTRES DE FRET RÉALISÉES (millions)							
	Total — Services internationaux et intérieurs				Services internationaux			
	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation	Rang en 2012	2012	2011	Pourcentage de variation
Autriche	41	322	383	-16	38	322	383	-16
Bahreïn	42	307	418	-26	42	307	418	-26
Pérou	43	302	277	9	43	287	264	9
Mexique	44	282	291	-3	47	199	214	-3
Pakistan	45	277	298	-7	45	250	270	-7
Koweït	46	268	278	-3	44	268	278	-3
Argentine	47	224	235	-4	46	206	219	-4
Oman	48	199	172	16	48	198	171	16
Jordanie	49	188	196	-4	49	188	196	-4
Maurice	50	172	178	-3	50	172	178	-3
Équateur	51	171	148	15	51	163	139	15
Irlande	52	122	123	-1	52	121	122	-1
Afghanistan	53	117	109	7	55	107	93	7
Brunéï Darussalam	54	116	150	-22	53	116	150	-22
Bangladesh	55	115	120	-4	56	100	105	-4
Ouzbékistan	56	111	154	-28	54	111	154	-28
Islande	57	98	82	20	57	98	82	20
Pologne	58	92	39	133	58	92	39	133
Fidji	59	91	85	7	59	89	83	7
Iran (République islamique d')	60	80	84	-5	61	70	73	-5
Ukraine	61	76	81	-7	60	75	81	-7
Angola	62	64	51	25	62	63	50	25
Panama	63	54	42	29	63	54	42	29
Togo	64	54	53	1	64	54	53	1
Liban	65	51	48	6	65	51	48	6
Kazakhstan	66	49	51	-4	68	36	38	-4
Zimbabwe	67	47	45	6	66	47	45	6
Maroc	68	41	41	0	67	40	40	0
Papouasie-Nouvelle-Guinée	69	29	32	-11	69	28	31	-11
Suriname	70	25	23	7	70	25	23	7
Total pays ci-dessus (72) ⁶		175 678	176 880	-1		149 582	151 059	-1
Total autres pays		6 752	7 652			6 721	7 621	
Total pour les 191 États membres de l'OACI		182 429	184 532	-1		156 302	158 680	-1

1. La plupart des données de 2012 sont des évaluations. Le rang et le pourcentage de variation pourraient donc changer lorsque les données définitives seront disponibles.
2. Aux fins des statistiques, les données pour la Chine ne comprennent pas le trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao (RAS de Hong Kong et RAS de Macao).
3. Trafic de la RAS de Hong Kong.
4. Trafic de la RAS de Macao.
5. Trois États — Danemark, Norvège et Suède.
6. Comprend les États énumérés dans la note 5.

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

Tableau 7. Estimation du trafic international non régulier de passagers payants, 2003–2012

Catégorie de trafic	Millions de passagers-kilomètres réalisés									
	2003	2004	2005	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012
Trafic non régulier ¹	240 720	266 590	262 560	245 105	241 730	223 360	197 690	210 475	221 000	225 378
Pourcentage annuel de variation	-1,7	10,7	-1,5	-6,6	-1,4	-7,6	-11,5	6,5	5,0	2,0
Trafic régulier	1 799 463	2 085 577	2 277 450	2 461 159	2 673 979	2 756 842	2 721 677	2 953 162	3 178 187	3 350 411
Pourcentage annuel de variation	0,1	15,9	9,2	8,1	8,6	3,1	-1,3	8,5	7,6	5,4
Trafic total	2 040 183	2 352 167	2 540 010	2 706 264	2 915 709	2 980 202	2 919 367	3 163 637	3 399 187	3 575 789
Pourcentage annuel de variation	-0,1	15,3	8,0	6,5	7,7	2,2	-2,0	8,4	7,4	5,0
Pourcentage du trafic non régulier dans le total	11,8	11,3	10,3	9,1	8,3	7,5	6,8	6,7	6,5	6,3

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

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

Tableau 8. Trafic aux principaux aéroports du monde

Liste des 25 principaux aéroports selon le nombre total de passagers en 2012

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués			Nombre de vols		
			2012 (en milliers)	2011 (en milliers)	2012/2011 (%)	2012 (en milliers)	2011 (en milliers)	2012/2011 (%)
1	Atlanta, GA	Hartsfield-Jackson Atlanta International	95 487	92 389	3,4	930	924	0,7
2	Beijing	Beijing Capital International	81 929	78 675	4,1	557	533	4,5
3	Londres	Heathrow	69 983	69 391	0,9	471	476	-1,0
4	Tokyo	Haneda (Tokyo International)	66 795	62 585	6,7	391	380	3,0
5	Chicago, IL	O'Hare International	66 835	66 806	0,0	878	879	-0,1
6	Los Angeles, CA	Los Angeles International	63 688	61 862	3,0	605	604	0,3
7	Paris	Charles-de-Gaulle	61 612	60 971	1,1	498	514	-3,2
8	Dallas/Fort Worth, TX	Dallas-Fort Worth International	58 591	57 774	1,4	650	647	0,5
9	Jakarta	Jakarta Soekarno-Hatta International	57 773	51 533	12,1	380	346	10,1
10	Doubaï	Dubai International	57 685	50 978	13,2	344	326	5,5
11	Francfort	Frankfurt	57 520	56 436	1,9	482	487	-1,0
12	Hong Kong	Hong Kong International	56 062	53 329	5,1	362	344	5,1
13	Denver, CO	Denver International	53 156	52 849	0,6	618	635	-2,6
14	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	53 002	47 911	10,6	317	305	3,8
15	Singapour	Changi	51 182	46 544	10,0	325	302	7,6
16	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	51 036	49 755	2,6	438	437	0,2
17	New York, NY	John F. Kennedy International	50 819	49 198	3,3	402	409	-1,8
18	Guangzhou	Guangzhou Baiyun International	48 309	45 040	7,3	373	349	6,9
19	Madrid	Barajas	45 195	49 671	-9,0	373	429	-13,1
20	Istanbul	Atatürk International	44 999	37 395	20,3	349	302	15,6
21	Shanghai	Shanghai Pudong International	44 880	41 448	8,3	362	344	5,1
22	San Francisco, CA	San Francisco International	44 477	41 045	8,4	425	404	5,2
23	Charlotte, NC	Charlotte Douglas International	41 228	39 044	5,6	552	540	2,3
24	Las Vegas, NV	McCarran International Las Vegas	41 668	41 480	0,5	528	532	-0,7
25	Phoenix, AZ	Sky Harbor International	40 422	40 592	-0,4	450	462	-2,6
		Total	1 404 332	1 344 699	4,4	12 061	11 909	1,3

Liste des 25 principaux aéroports selon les passagers internationaux en 2012

Rang	Ville	Aéroport	Nombre de passagers embarqués ou débarqués ¹			Nombre de vols ²		
			2012 (en milliers)	2011 (en milliers)	2012/2011 (%)	2012 (en milliers)	2011 (en milliers)	2012/2011 (%)
1	Londres	Heathrow	65 311	64 730	0,9	426	430	-1,0
2	Doubaï	Dubai International	57 685	50 978	13,2	344	326	5,5
3	Paris	Charles-de-Gaulle	56 323	55 737	1,1	436	451	-3,2
4	Hong Kong	Hong Kong International	56 062	53 329	5,1	362	344	5,1
5	Singapour	Changi	51 182	46 544	10,0	325	302	7,6
6	Amsterdam	Schiphol Amsterdam	51 035	49 755	2,6	423	420	0,8
7	Francfort	Frankfurt	50 995	49 620	2,8	404	405	-0,2
8	Bangkok	Bangkok Suvarnabhumi International	40 397	36 206	11,6	228	217	5,2
9	Séoul	Incheon International	38 534	34 667	11,2	248	225	10,4
10	Madrid	Barajas	30 689	32 554	-5,7	234	255	-8,3
11	Londres	Gatwick	30 411	29 964	1,5	196	199	-1,7
12	Istanbul	Istanbul Ataturk International	29 717	23 973	24,0	232	198	17,2
13	Tokyo	Narita	29 557	26 344	12,2	173	162	6,7
14	Munich	Franz Josef Strauss	28 730	27 981	2,7	283	288	-1,9
15	Kuala Lumpur	Kuala Lumpur International	27 986	26 307	6,4	185	173	7,0
16	Rome	Fiumicino	25 165	24 696	1,9	193	197	-2,2
17	New York, NY	John F. Kennedy International	25 076	23 920	4,8	151	149	1,4
18	Zurich	Zurich	24 311	23 796	2,2	255	243	5,2
19	Barcelone	El Prat	23 681	21 718	9,0	191	181	5,6
20	Vienne	Vienna International	21 539	20 454	5,3	229	230	-0,6
21	Copenhague	Copenhagen	21 364	20 286	5,3	214	211	1,3
22	Doha	Doha International	21 163	18 109	16,9	156	137	13,8
23	Toronto	Toronto Pearson International	21 266	20 357	4,5	224	221	1,2
24	Antalya	Antalya International	20 324	20 587	-1,3	119	122	-2,7
25	Miami	Miami International Airport	19 372	18 418	5,2	189	184	2,6
		Total	867 874	821 030	5,7	6 418	6 269	2,4

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

Source.— Formulaire I du transport aérien de l'OACI, Conseil international des aéroports (ACI) et sites web des aéroports.

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

Année			Résultat d'exploitation		Résultat net ²	
	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
2003	321 800	323 300	-1 500	-0,5	-7 500	-2,3
2004	378 800	375 500	3 300	0,9	-5 600	-1,5
2005	413 300	408 900	4 400	1,1	-4 100	-1,0
2006	465 200	450 200	15 000	3,2	5 000	1,1
2007	509 800	489 900	19 900	3,9	14 700	2,9
2008	569 500	570 600	-1 100	-0,2	-26 100	-4,6
2009	475 800	473 900	1 900	0,4	-4 600	-1,0
2010	563 500	535 900	27 600	4,9	17 300	3,1
2011 ³	618 100	604 100	14 000	2,3	7 500	1,2
2012 ^{3,4}	678 900	666 800	12 100	1,8	6 100	0,9

1. Les recettes et les dépenses correspondent à des estimations dans le cas des transporteurs aériens qui n'ont pas communiqué de renseignements.
2. Pour obtenir le résultat net, on ajoute au résultat d'exploitation (avec le signe plus ou moins, suivant le cas) certains postes de dépenses hors exploitation (par exemple les intérêts et les subventions directes) et les impôts sur le revenu. Les montants indiqués pour le résultat d'exploitation et le résultat net correspondent à une différence faible entre des chiffres estimatifs élevés (recettes et dépenses) et peuvent donc être affectés d'erreurs importantes.
3. Les résultats nets de 2011 et 2012 sont une évaluation provisoire après exclusion des postes comptables exceptionnels.
4. Les données financières complètes pour 2012 n'avaient pas été communiquées à l'OACI au moment de la rédaction du présent rapport étant donné les différences dans les déclarations de fin d'exercice.

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

Tableau 10. Composition du parc d'avions de transport commercial¹
des États membres de l'OACI à la fin de chacune des années 2003–2012

Année	Turboréacteurs		Turbopropulseurs		Total tous types d'avions
	Nombre	Pourcentage	Nombre	Pourcentage	
2003	16 031	84,5	2 941	15,5	18 972
2004	16 757	85,3	2 893	14,7	19 650
2005	17 485	85,9	2 871	14,1	20 356
2006	18 176	86,4	2 861	13,6	21 037
2007	18 926	86,8	2 883	13,2	21 809
2008	19 650	87,1	2 902	12,9	22 552
2009	20 332	87,4	2 932	12,6	23 264
2010	20 904	87,5	2 976	12,5	23 880
2011	21 543	87,7	3 009	12,3	24 552
2012	22 255	88,1	2 997	11,9	25 252

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

Source.— Reed Business Information (RBI).



Tableau 11. Sûreté de l'aviation

Année	Nombre d'actes d'intervention illicite	Nombre d'actes de capture illicite		Nombre d'attaques d'installations		Nombre d'actes de sabotage	Autres actes ¹	Nombre de personnes blessées ou tuées pendant des actes d'intervention illicite	
		Captures	Tentatives de capture	Attaques d'installations	Tentatives d'attaques d'installations			Blessées	Tuées
1990	36	20	12	1	0	1	2	145	137
1991	15	7	5	1	0	0	2	2	7
1992	10	6	2	1	0	0	1	123	10
1993	48	30	7	3	0	0	8	38	112
1994	43	22	5	4	0	2	10	57	51
1995	17	9	3	2	0	0	3	5	2
1996	22	3	12	4	0	0	3	159	134
1997	15	6	5	2	0	1	1	2	4
1998	17	11	2	1	0	0	3	1	41
1999	14	11	2	0	0	0	1	3	4
2000	30	12	8	1	0	0	9	50	58
2001 ²	24	7	2	7	4	1	3	3 217	3 525
2002	40	2	8	24	2	2	2	14	186
2003	35	3	5	10	0	5	12	77	20
2004	16	1	4	2	2	4	3	8	91
2005	6	2	0	2	0	0	2	60	3
2006	17	1	3	4	0	1	8 ³	27	2
2007	22	4	2	2	3	0	11	33	18
2008	23	1	6	3	0	0	13 ³	31	11
2009	23	5	3	1	0	0	14 ³	4	3
2010	14	0	1	1	0	1	11 ³	13	6
2011	6	0	2	0	0	1	3 ³	152	35
2012	10	1	2	2	0	3	2	44	22

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

AFGHANISTAN

Service des achats d'aviation civile (CAPS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Ministère des transports et de l'aviation civile (MoTCA), était l'acquisition d'équipement électronique pour l'aéroport international de Kaboul. Entrepris en 2006, le projet est maintenant terminé.

Réalisations du projet

Un radiophare omnidirectionnel VHF (VOR) Doppler/dispositif de mesure de distance (DVOR/DME) et des pièces de rechange pour le balisage lumineux d'aérodrome au sol ont été livrés à l'aéroport international de Kaboul.

ANGOLA

Assistance en supervision de la sécurité à l'Institut national d'aviation civile (INAVIC) de l'Angola

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'Angola, était d'apporter une assistance à l'administration de l'aviation civile angolaise dans l'élaboration de règlements pour l'exploitation et la certification des services de navigation aérienne et des aérodromes ainsi que d'éléments d'orientation à l'intention des inspecteurs pour l'exercice des fonctions de certification et de surveillance continue dans ces domaines. Entrepris en novembre 2011, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Des mesures correctives ont été proposées pour rectifier les carences identifiées dans le rapport du Programme universel (OACI) d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). De nouveaux règlements, des manuels pour inspecteurs et autres manuels ainsi que des listes de vérification pour la certification et la surveillance continue ont été élaborés dans les domaines suivants : services de navigation aérienne, aérodromes, services d'information aéronautique et des cartes aéronautiques (AIS/MAP), et communications, navigation et surveillance



(CNS). Des propositions ont été faites pour la mise en œuvre d'un système de gestion de la sécurité, d'un système de gestion de la qualité, d'une organisation de recherche et sauvetage et d'un organisme MAP.

ARABIE SAOUDITE

Autorité générale de l'aviation civile

But du projet

Ce projet, financé par le Royaume d'Arabie saoudite, a pour objectifs d'apporter un soutien à l'Autorité générale de l'aviation civile (AGAC) dans la prestation de services aéronautiques sûrs, efficaces et d'un bon rapport coût-efficacité ; de tenir l'AGAC au courant des changements dans l'environnement de l'aviation civile ; de préparer l'AGAC à l'introduction de nouvelles technologies ; et de l'aider à remplacer les experts étrangers par des experts nationaux par la formation professionnelle d'homologues saoudiens qualifiés. Entrepris en juillet 1997 pour une durée initiale de six ans, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2013.

Réalisations du projet

Vingt-trois experts de l'assistance opérationnelle (OPAS) de l'OACI ont travaillé à ce projet en 2012. Des services de conseil ont été fournis à l'AGAC et aux homologues saoudiens selon les besoins, à l'appui des projets de travaux d'immobilisation en cours. Les inspections d'aéronefs immatriculés en Arabie Saoudite ont été poursuivies, pour s'assurer de leur conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Il a été procédé à des inspections de transporteurs/exploitants aériens et à la supervision de sécurité des ateliers de réparation certifiés par l'AGAC. Les experts OPAS de l'OACI, ensemble avec les instructeurs nationaux saoudiens, ont donné au personnel de l'AGAC des cours de formation complémentaire en communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), contrôle radar/non-radar et simulateurs. Des conseils d'experts ont aussi été apportés à l'AGAC pour établir et mettre en œuvre un programme de perfectionnement professionnel pour le perfectionnement futur du personnel de sauvetage et de lutte contre l'incendie. Un programme majeur de remplacement sur cinq ans des véhicules et de l'équipement de lutte contre l'incendie a été mis en œuvre, et 70 % des biens ont été livrés, inspectés et mis en service. Une expertise technique a été fournie aussi pour une ambitieuse initiative de mise à niveau accélérée pour les aéroports domestiques. Le projet a continué d'aider le gouvernement à remplacer les experts étrangers en recrutant des nationaux à la plupart des postes de professionnels de l'aviation civile au sein de l'AGAC.

ARGENTINE**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 une nouvelle entité responsable pour les règlements nationaux de l'aviation civile et la fourniture de services de supervision de la sécurité, ceci incluant le transfert de toutes les fonctions et responsabilités exercées à cet égard par le « Comando de Regiones Aéreas de la Fuerza Aérea Argentina ». Entrepris en septembre 2007, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de janvier 2014.

Réalisations du projet

La formation du personnel local aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS) a été menée à bien. Une assistance dans la mise en œuvre du programme national de sécurité (PNS) a été apportée à l'ANAC par un expert international. De nouvelles consoles de contrôle audio ont été mises en service. L'acquisition a été faite d'un système de commutation des communications vocales (VCS) et de pièces de rechange, avec les services de maintenance correspondants. Deux véhicules de lutte contre l'incendie ont été achetés et livrés.

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

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'Argentine, est de faciliter l'établissement de la nouvelle Commission d'enquête sur les accidents d'aviation civile (JIAAC), transférée de la « Fuerza Aérea Argentina » comme entité indépendante relevant du « Secretaría de Transporte, Ministerio de Planificación Federal, Inversión Pública y Servicios ». Le projet apporte aussi un appui à la JIAAC dans l'obtention de ressources humaines, de logistique, d'équipement, d'infrastructure et de systèmes, pour lui permettre de continuer de s'acquitter efficacement de ses responsabilités et pour renforcer ses activités de prévention des accidents d'aviation civile. Le projet a été entrepris en septembre 2011 et sa durée prévue est de deux ans.

Réalisations du projet

L'efficacité des opérations de la JIAAC a été assurée par le recrutement d'enquêteurs techniques et opérationnels, ainsi que de personnel administratif et professionnel national. Il a été procédé à l'achat d'équipement, d'ameublement et d'autres articles prévus dans le plan d'acquisitions du projet. Un projet de nouvel organigramme a été établi pour la commission.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'Argentine, est d'apporter un appui à la nouvelle Administration nationale de l'aviation civile (ANAC), le nouveau prestataire de services de navigation aérienne de l'Argentine, et à la compagnie aérienne nationale (LADE) dans les activités promotionnelles qui intègrent les collectivités éloignées au sein du territoire national. Le projet comprend le recrutement de professionnels nationaux ainsi que des activités d'acquisition d'équipement, de maintenance et de formation. Entrepris en juillet 2009 pour une durée prévue de trois ans, ce projet a été prolongé jusqu'à la fin de 2016 avec un objectif revu.

Réalisations du projet

Un contrat a été établi pour la maintenance (programmée ou non) d'aéronefs de vérification en vol. Un horaire a été préparé pour le temps sur simulateur pour les équipes d'inspection en vol et pour la formation spécifique des inspecteurs de vérification en vol. Il a été procédé à l'acquisition de systèmes de communication très haute fréquence (VHF), ultra haute fréquence (UHF) et haute fréquence (HF), d'ordinateurs, de stations météorologiques, de radiophares de repérage d'urgence, de pièces de rechange pour Cessna, Piper et Learjet, d'équipement pour recherches et sauvetage et d'équipement de soutien au sol. Des travaux de révision générale et de maintenance intégrale ont été effectués sur avions Twin Otter.

ARUBA

Assistance au Departamento Meteorologico

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement d'Aruba, est de déterminer les besoins pour la mise en œuvre d'un système de management de la qualité (QMS) conforme à l'ISO 9001:2008 pour la fourniture de services météorologiques à la navigation aérienne internationale et de guider le fournisseur de services météorologiques dans tout le processus de mise en œuvre, ceci incluant la préparation des documents QMS, l'application formelle des procédures de qualité, le déploiement des fonctions de qualité, la surveillance et la mesure des résultats et le début des mesures d'amélioration. Ce projet, d'une durée prévue de 1,5 mois, a été entrepris en 2012.

Réalisations du projet

Les documents QMS ont été établis, notamment un Manuel de management de la qualité (QMM) en conformité avec les exigences de l'ISO 9001:2008.

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

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

Réalisations du projet

Un appel à soumissions cachetées a été émis pour l'acquisition d'un système de radar primaire. Une liste restreinte de soumissionnaires a été établie et le contrat a été attribué.

Assistance au Département de l'aviation civile des Bahamas**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le Département de l'aviation civile des Bahamas (BCAD), est d'engager un expert en services de la circulation aérienne (ATS) pour préparer tout ce qu'exige la mise en œuvre du nouveau modèle de plan de vol de l'OACI. Entrepris en juillet 2012, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Au cours de deux missions effectuées aux Bahamas, l'expert ATS a préparé tout ce qu'exige la mise en œuvre du nouveau modèle de plan de vol de l'OACI, ainsi que des procédures d'urgence et de transition, et il en a coordonné la mise en œuvre.

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

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'État plurinational de Bolivie, est de continuer à mettre la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) en mesure de s'acquitter efficacement de ses responsabilités en matière de supervision de la sécurité et de renforcer le développement de l'aviation nationale. Entrepris en décembre 2009, pour une durée prévue de 38 mois, le projet est maintenant terminé.

Réalisations du projet

L'administration d'un personnel national de 127 professionnels et 91 employés de soutien administratif a été assurée dans le cadre du projet. Des experts de l'OACI ont aidé le gouvernement bolivien dans la réingénierie du prestataire de services de navigation aérienne et dans la révision du cadre juridique national pour l'aviation. Une formation a été dispensée à quelque 70 nationaux dans les domaines suivants : droit aérospatial, sûreté des aires de trafic, techniques de formation, inspecteurs de l'exploitation, inspecteurs de la navigabilité et procédures d'inspection.

COSTA RICA**Plan de masse pour l'aéroport international Daniel Oduber Quiros à Liberia*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est d'établir un plan de masse pour accroître la capacité de l'aéroport international Daniel Oduber Quiros afin de le qualifier pour accueillir des avions de plus grandes dimensions, ainsi que de répondre aux besoins de la Région Pacifique Nord en ce qui concerne le développement économique, touristique et commercial de l'État. Entrepris en mars 2008 et terminé en décembre 2010, le projet a été rétabli en 2011 pour une durée prévue de deux ans.

Réalisations du projet

En raison de la réorientation des priorités gouvernementales, les activités de mise en œuvre ont été minimales en 2012.

Développement de l'aéroport international Juan Santamaria International (AIJS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le « Technical Council of Civil Aviation » (CETAC), est de réaliser des travaux de génie civil à l'aéroport international Juan Santamaria de San José afin qu'il puisse fournir de meilleurs services et répondre aux besoins du développement économique, touristique et commercial de l'État. Entrepris en août 2011, le projet a une durée prévue de cinq ans.

Réalisations du projet

Un contrat a été signé pour la construction d'une aire de trafic éloignée et les travaux connexes, et la construction d'un niveau bâtiment est en cours, pour déplacer à l'AIJS les installations de hangars existantes de la « Cooperativa Autogestionaria de Servicios Aeroindustriales » (COOPESA).

Aéroport international de la Zone Sud

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Costa Rica, est la construction d'un aéroport international dans la région de Brunca du Costa Rica, ceci incluant les études d'impact environnemental, social et économique, les études de faisabilité technique ainsi que la conception et la construction de l'aéroport selon un « concept entièrement vert », respectant toutes les conditions écologiques et archéologiques sensibles de cette zone. Ce projet a été entrepris en août 2011 et sa durée prévue est de cinq ans.

Réalisations du projet

Une étude des impacts environnementaux et aviaires de la construction de cet aéroport est en cours. Des spécifications ont été préparées pour une étude d'impact social et économique.

Bureau de gestion des projets OACI

But du projet

L'objectif de ce projet est d'apporter un appui administratif aux projets de coopération technique de l'OACI au Costa Rica par le recrutement de compétences spécialisées, internationales et nationales. Ce projet a été entrepris en août 2011, pour une durée prévue de six ans.

Réalisations du projet

De l'appui a été apporté aux projets en cours au Costa Rica par les professionnels nationaux recrutés localement. Il a été mis fin au projet par le gouvernement en octobre 2012.

CURAÇAO (PAYS-BAS)**Assistance à la Curaçao Airport Holding NV (CAH)****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par la Curaçao Airport Holding, était d'évaluer la performance opérationnelle réelle du radar et les alentours du site, et de présenter des recommandations et des orientations pour aider la Curaçao Airport Holding, les autorités de l'aviation civile et le Ministère de l'infrastructure dans leurs initiatives pour le développement commercial de la propriété aéroportuaire et des terrains inutilisés environnants. Entrepris en mars 2012 pour une durée prévue d'une semaine, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Une mission a été effectuée pour évaluer et revoir le plan de masse d'aéroport et le plan d'aéroport, les plans topographiques de l'aéroport et des zones environnantes et les comptes rendus de l'aéroport international de Curaçao, en vue de définir l'implantation optimale du système radar et d'assurer sa performance optimale compte tenu des besoins opérationnels. La mission a aussi identifié des zones aveugles de détection radar. Un compte rendu de mission a été soumis à la Curaçao Airport Holding.

ÉGYPTE**Évaluation de sécurité des pistes****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par la société de l'Aéroport du Caire, était de mener une évaluation de sécurité de l'état des pistes à l'aéroport du Caire et de déterminer leur conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI. Entrepris en novembre 2012 avec une durée prévue de deux semaines, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Un ingénieur civil d'aérodrome a été envoyé sur place pour vérifier que l'état des pistes à l'aéroport du Caire est en conformité avec les SARP de l'OACI et les éléments d'orientation connexes.

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

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'Équateur, est d'apporter une assistance à la Direction générale de l'aviation civile de l'Équateur, à l'appui des stratégies nationales et des plans de développement économique du gouvernement pour le secteur du transport aérien, les programmes et projets d'aviation civile y compris l'infrastructure aéronautique et aéroportuaire, les processus de gestion de l'espace aérien, la supervision de la sécurité et les ressources humaines, aux niveaux technique, opérationnel et organisationnel. Le projet a été entrepris en octobre 2011, et sa durée prévue est de trois ans.

Réalisations du projet

Un contrat a été signé pour la fourniture d'un système de simulateurs intégré pour le contrôle de la circulation aérienne (ATC). Il comprend : la construction de l'infrastructure physique du centre de simulateurs ; la fourniture d'équipement technique et de modélisation des terrains d'aviation dans le système ; et la formation du personnel technique de l'Autorité pour le fonctionnement et la maintenance du centre de simulateurs intégré.

Assistance technique pour la préparation du projet de contrôles frontaliers et de passeports électroniques**But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'Équateur, était d'effectuer une évaluation et de préparer un plan de travail et un document de projet pour la mise en œuvre en Équateur des systèmes de contrôles frontaliers et de passeports électroniques. Entrepris en 2011 avec une durée prévue de 45 jours, ce projet est terminé.

Réalisations du projet

Une proposition de projet a été préparée, pour examen par le gouvernement, sur la base des résultats d'études réalisées par des experts internationaux sur les systèmes de contrôles frontaliers, de passeports et d'administration électroniques.

ÉTHIOPIE

Formation à l'approche radar et au contrôle régional

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement éthiopien, est d'assurer la fourniture durable de services de la circulation aérienne (ATS) utilisant les installations radar et surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) existantes. Ce projet, entrepris en juillet 2012, a une durée prévue de 10,5 mois.

Réalisations du projet

Les règles nationales régissant l'utilisation de l'ADS-B ont été développées et publiées dans la publication d'information aéronautique (AIP) nationale. Des dispositions ont été introduites dans les règlements nationaux relatifs à la délivrance des licences du personnel pour les nouvelles qualifications de surveillance (radar et ADS-B). Deux cours de formation sur la surveillance utilisant le radar et l'ADS-B ont été conçus sur la base des règles nationales et internationales et ont été approuvés par l'Autorité de l'aviation civile éthiopienne. Seize contrôleurs ont reçu une formation dans un cours combiné radar et ADS-B.

GRÈCE

Renforcement des capacités en matière de supervision de la sécurité

But du projet

Ce projet, qui est financé par le gouvernement de la Grèce, vise à développer davantage la capacité de l'Autorité de l'aviation civile hellénique (HCAA) de fournir des services aériens sûrs, efficaces et économiques, de réglementer les fonctions de sécurité des vols et de veiller à ce qu'elles soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Entrepris en 2000, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2013.

Réalisations du projet

Le projet a continué d'apporter un soutien à la HCAA pour exercer ses responsabilités de supervision de la sécurité dans le domaine de l'exploitation technique des aéronefs et dans l'élaboration d'un système de navigabilité durable. Des services spécialisés ont été fournis par un inspecteur de la navigabilité, quatre inspecteurs de la sécurité cabine, trois inspecteurs de l'exploitation, trois médecins de l'aviation et un bibliothécaire.

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 dans la planification et 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. Entrepris en 2005, ce projet a été prolongé jusqu'à la fin de février 2013.

Réalisations du projet

Plusieurs contrats d'équipement ont été finalisés, notamment l'installation d'éléments pour escaliers roulants électriques, utile pour les opérations ; l'achèvement du système cyclique de tension réduite de moitié et le système d'alimentation en énergie de réserve de l'aéroport de La Aurora, réduisant les dépenses en énergie, ainsi que les travaux sur le système d'acheminement des bagages, renforçant les procédures et les activités de sûreté à l'aéroport.

Modernisation du système aéroportuaire national du Guatemala***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Guatemala, est d'achever les travaux de génie civil à l'aéroport international de La Aurora. Entrepris en juin 2005, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de février 2013.

Réalisations du projet

Les travaux de génie civil et la rénovation des bureaux au premier niveau de l'aéroport international ont été achevés. Les installations du bâtiment qui héberge la Direction générale de l'aviation civile du Guatemala (DGAC) ont été améliorées pour optimiser le service à la clientèle.

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 (AAC) autonome, avec le niveau approprié de dotation en personnel et de compétence pour s'acquitter de ses fonctions de supervision de la sécurité dans les domaines de l'exploitation et de la navigabilité des aéronefs et de la délivrance des licences de membres de l'équipage et de personnel technique d'exploitation. Financé à l'origine au titre d'un arrangement de partage des coûts entre le gouvernement et le Programme des Nations Unies pour le développement, qui a expiré en 2009, ce projet, entrepris en 2004, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Une AAC autonome a été établie. Des avancées ont été réalisées dans la certification et la recertification d'exploitants équato-guinéens selon les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et les règlements nationaux. Le Programme de sécurité de l'exploitation pour 2012 a été approuvé et mis en œuvre. L'AAC a recertifié des aéronefs utilisés en aviation générale et en aviation commerciale. La certification et la surveillance des organismes de maintenance et des organismes de gestion de la navigabilité sont en vigueur. Les Règlements RACGE M et 145 ont été améliorés et une deuxième édition a été approuvée. Les validations de certificats de type ont progressé. Des audits et des inspections ont été réalisés dans les domaines de l'exploitation aérienne (OPS) et de la navigabilité (AIR). L'élaboration de programmes de formation en cours d'emploi (OJT) pour le personnel d'exploitation et de navigabilité a progressé. La Loi de l'aviation civile a été approuvée par le Conseil des ministres et soumise au Parlement pour approbation. Le plan d'action corrective pour les constatations de l'audit USOP dans le domaine OPS/AIR a été revu et actualisé.

HAÏTI

Apporter une assistance à l'Office national de l'aviation civile (OFNAC) et à l'Autorité aéroportuaire nationale (AAN)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Banque mondiale/l'Office national de l'aviation civile (OFNAC), est de réaliser une évaluation des dommages subis par l'infrastructure clé de navigation et de communications, notamment les aides visuelles à la navigation aérienne et les installations, services et équipements d'aérodrome, ainsi que des dommages aux voies d'accès à l'aéroport international

Toussaint Louverture de Port-au-Prince et aux aires de stationnement public, du fait du séisme de janvier 2010, et de présenter des recommandations s'il y a lieu. Le projet apportera aussi une évaluation de la structure opérationnelle et des besoins de formation dans le domaine de la gestion du trafic aérien et de son personnel technique et dans tout autre domaine intéressant le fonctionnement et la maintenance des améliorations envisagées, et des recommandations seront présentées s'il y a lieu. Entrepris en 2011 pour une durée prévue de trois mois, le projet a été prolongé jusqu'en mars 2013.

Réalisations du projet

Une mission a été déployée pour examiner les documents existants de l'OACI sur l'état du système d'aviation haïtien à la suite du tremblement de terre de 2010 et pour évaluer les besoins en matière de télécommunications aéronautiques [ceci incluant deux unités VOR/DME, un système d'atterrissage aux instruments (ILS), des dispositifs lumineux d'approche, des alimentations électriques et un indicateur de trajectoire d'approche de précision (PAPI)], les besoins en matière de formation de personnel de gestion du trafic aérien (ATM) et de personnel technique, et les aires de sécurité d'extrémité de piste (RESA). Les spécifications techniques nécessaires pour les appels d'offres ont été préparées. Un rapport de mission, incluant les spécifications techniques et les critères d'évaluation, a été établi et soumis à la Banque mondiale et à l'OFNAC.

INDE

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation (DGCA) de l'Inde, est d'apporter une assistance à la DGCA dans la mise en place et le fonctionnement effectif d'une Direction des services de la navigation aérienne (ANS) dans l'exercice de ses tâches, fonctions et responsabilités de réglementation et de supervision de la sécurité, et dans la mise en œuvre du plan d'action corrective pour répondre aux observations et recommandations de l'audit universel OACI de supervision de la sécurité. Entrepris en 2010 pour une durée prévue de douze mois, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de 2013.

Réalisations du projet

Le projet de texte final des rapports du projet, y compris les recommandations relatives à la mise en place d'une Direction des services de navigation aérienne, a été soumis à la DGCA pour examen et observations.

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

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'Inde, Ministère de l'aviation civile / Direction générale de l'aviation civile (MoCA/DGCA), était de livrer une feuille de route au MoCA/DGCA et à l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI) pour le développement des services d'aviation générale, d'hélicoptères et d'hydravions au cours des 25 prochaines années. Entrepris en novembre 2011 avec une durée prévue de quatre mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Une équipe de projet comprenant quatre experts internationaux et quatre professionnels nationaux a réalisé l'étude sur les services d'aviation générale, d'hélicoptères et d'hydravions, et le rapport final du projet a été soumis à la DGCA de l'Inde.

Programme de formation OACI-Inde pour les pays en développement***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité aéroportuaire de l'Inde (AAI), est que l'OACI apporte son concours à l'administration d'un programme de formation de participants provenant de pays en développement, sélectionnés par l'Académie de l'aviation de l'Inde (IAA), à New Delhi. L'assistance comprend la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi de bourses et de lettres de refus. Entrepris en octobre 2008 pour une durée prévue de trois ans, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de septembre 2013.

Réalisations du projet

Un expert en matière de formation et un instructeur certifié en systèmes de gestion de la sécurité (SGS) ont apporté un appui à l'AAI pour élaborer et dispenser deux cours donnés à l'IAA. Un total de douze bourses ont été attribuées par l'OACI à des participants provenant de onze pays en développement, pour des cours d'instructeur et des cours sur les SGS.

INDONÉSIE**Renforcement des moyens de supervision de la sécurité
de la Direction générale de l'aviation civile*****But du projet***

Les objectifs de ce projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGCA), sont de renforcer ses capacités en matière de supervision de la sécurité des vols grâce à une meilleure organisation, à une disponibilité accrue d'inspecteurs de supervision de la sécurité et d'arpenteurs-géomètres bien formés et dûment qualifiés, et à une législation, des règlements et des procédures actualisés, ainsi que d'améliorer la mise en œuvre et la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP), aux éléments d'orientation et au Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) de l'OACI, afin d'adopter une approche proactive en matière de sécurité aérienne et de réduction des accidents d'aviation. Entrepris en 2009 pour une durée prévue de trois ans, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de février 2014.

Réalisations du projet

Des experts internationaux dans les domaines de la navigation aérienne, des aéroports et de la navigabilité ont été recrutés pour le projet. Les documents nécessaires pour la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) et la qualité de navigation requise (RNP) ont été préparés. Trois experts nationaux, deux en navigabilité et un en exploitation, ont été recrutés et ils ont entrepris une révision complète du système indonésien d'orientations pour les inspecteurs de la sécurité, notamment de nouveaux éléments d'orientation pour les inspecteurs de la sécurité des cabines. Des programmes de formation ont été élaborés pour répondre aux exigences de ce nouveau système d'orientation pour les inspecteurs ainsi que de la certification, de l'administration et de la surveillance dans le cadre de ce système. Les constatations du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI ont été abordées ensemble avec la DGCA, et les Règlements de sécurité de l'aviation civile indonésienne, instructions au personnel et circulaires d'information ont été actualisés.

**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), était 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. Entrepris en juin 2009 avec une durée prévue de deux ans, le projet a été prolongé jusqu'en octobre 2012 et il est terminé.

Réalisations du projet

La mise en œuvre du programme de sécurité de l'aviation et des systèmes de gestion de la sécurité nationaux pour tous les prestataires de services de l'aviation s'est poursuivie. Un mécanisme a été établi par le biais du projet pour surveiller de façon appropriée la transition du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité de l'approche systémique globale (CSA) à l'approche de la surveillance continue (CMA), ceci incluant la désignation par la DGCA de coordinateurs nationaux de la surveillance continue pour surveiller les sites web CMA et ISTARs et actualiser périodiquement les plans d'action corrective. Des procédures pour la gestion des lettres adressées aux États par l'OACI ont été mises en œuvre au sein de la DGCA, ainsi qu'une procédure pour assurer que les règlements et procédures d'aviation civile restent à jour et continuent d'être conformes aux SARP de l'OACI.

Programme de formation OACI-Indonésie destiné aux pays en développement

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Agence pour le développement des ressources humaines dans les transports (HRDTA), Ministère des transports, était que l'OACI apporte son concours à l'administration d'un programme pour former des participants venant de pays en développement, sélectionnés par le Centre de développement des ressources humaines pour le transport aérien (ATHRDC). L'assistance comprenait la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI ainsi que l'envoi de lettres d'octroi de bourse et de lettres de refus. Entrepris en juillet 2012, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Cinquante-quatre bourses ont été octroyées par l'OACI à des participants provenant de 13 pays en développement pour des formations au Centre de développement des ressources humaines dans le transport aérien de Curug, à l'Académie de technique et de sécurité de l'aviation (ATSA) de Medan et à l'Académie de technique et de sécurité de l'aviation (ATSA) de Surabaya, dans les disciplines suivantes : auditeur interne de l'aviation, inspecteur des opérations aériennes, système de gestion de la sécurité, gestion de haut niveau de l'aviation civile et gestion de haut niveau de la sûreté de l'aviation.

ITALIE**Gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le cours de formation au contrôle de la circulation aérienne*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Ente Nazionale per l'Aviazione (ENAV) Societa Nazionale per L'Assistenza Al Volo (ENAV S.p.A.), d'Italie, était de dispenser au personnel d'ENAV S.p.A. une formation opérationnelle à la gestion des menaces et des erreurs (TEM), pour l'aider à bien comprendre, dans une perspective opérationnelle, les relations réciproques entre sécurité et performance humaine dans un contexte opérationnel dynamique et stimulant. Ce projet, entrepris en décembre 2011, est terminé.

Réalisations du projet

Un instructeur en gestion des menaces et des erreurs (TEM) dans le contrôle de la circulation aérienne a aidé l'ENAV S.p.A. à dispenser un cours de « formation des formateurs » à du personnel sélectionné, dont des professionnels qui seront affectés comme instructeurs en contrôle de la circulation aérienne et du personnel d'instances de réglementation et/ou de prestataires de services.

JORDANIE**Évaluation de la piste Nord à l'aéroport international Reine Alia*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de Jordanie, était de procéder à une évaluation de la piste Nord à l'aéroport international Reine Alia, pour en déterminer la conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et aux autres normes internationales ainsi qu'aux exigences de certification. Entrepris en décembre 2012 pour une durée prévue d'un mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Un ingénieur civil et un ingénieur en aérodromes ont examiné conjointement les évaluations existantes et ont réalisé une évaluation indépendante de la piste Nord. Un projet de rapport sur le niveau de conformité aux SARP applicables a été soumis au gouvernement de Jordanie, pour examen et approbation.

KAZAKHSTAN**Renforcement de la capacité de l'aviation civile du Kazakhstan*****But du projet***

Ce projet, financé par l'entreprise nationale « Kazaeronavigatsia », a les objectifs suivants : examiner les permis d'exploitation aérienne et les spécifications d'exploitation connexes, les certificats d'organisme de maintenance (MOC) et tous les certificats de navigabilité, afin d'assurer une entière conformité aux règlements nationaux et aux dispositions applicables de l'OACI ; mettre en œuvre le plan d'action corrective national dans les domaines de l'exploitation (OPS) et de la navigabilité (AIR), en insistant particulièrement sur la résolution des deux problèmes graves de sécurité (PGS) ; et aider l'État à se préparer de manière adéquate à recevoir une mission coordonnée de l'OACI. Le projet, entrepris en décembre 2012, a une durée prévue d'une année.

Réalisations du projet

Le coordonnateur du projet, un inspecteur des opérations aériennes et deux inspecteurs de la navigabilité ont été recrutés. Les éléments d'orientation techniques relatifs aux opérations aériennes et à la navigabilité ont été revus.

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

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Liban, est l'acquisition d'équipement de sûreté de l'aviation. Entrepris en 1988, le projet se poursuit.

Réalisations du projet

Du matériel de sûreté de l'aviation, avec les services correspondants, a été livré à la Direction générale de l'aviation civile du Liban.

Réactivation du Centre de la sécurité de l'aviation civile (CASC)***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Liban, est la réactivation du Centre de la sécurité de l'aviation civile (CASC). Le projet doit s'atteler directement aux questions relatives au développement des ressources humaines et au transfert de technologie au Liban. Entrepris en 2002, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.



Réalisations du projet

L'OACI a continué d'apporter un appui administratif. La réévaluation des besoins concernant la poursuite du déploiement d'experts internationaux et le développement des activités d'acquisition par les nouvelles autorités de l'aviation civile ont progressé.

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

Les objectifs de ce projet, financé par le gouvernement du Liban, sont de renforcer la capacité de supervision de la sécurité de la Direction de la sécurité aérienne, d'accroître la sécurité et l'efficacité de l'aéroport international de Beyrouth, de mettre à jour les règlements, procédures et manuels relatifs à la supervision de sécurité en assurant leur conformité aux exigences internationales, ainsi que de réactiver le Centre de la sécurité de l'aviation civile (CASC). Entrepris en 2004, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

L'OACI a continué d'apporter un appui administratif. La réévaluation des besoins en ce qui concerne la poursuite du déploiement d'experts internationaux et le développement des activités d'acquisition par les nouvelles autorités de l'aviation civile ont progressé.

LIBYE**Assistance à l'aviation civile****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de Libye, était de discuter, d'évaluer et de prioriser avec les autorités libyennes les besoins détaillés, par secteur, pour poursuivre l'élaboration de la proposition de développement et de mise en œuvre d'un plan-cadre pour l'aviation civile (CAMP) pour la Libye. Entrepris en août et d'une durée prévue de deux semaines, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Trois experts ont effectué une mission afin d'examiner et d'évaluer les besoins détaillés, par secteur, des autorités libyennes pour élaborer de façon plus poussée la proposition relative au développement et à la mise en œuvre d'un CAMP.

MADAGASCAR

Assistance à l'examen de la Loi sur l'aviation civile de Madagascar

Buts du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI, était d'examiner la Loi de l'aviation civile de Madagascar et de présenter un rapport à l'Autorité de l'aviation civile (AAC) de Madagascar. Entrepris en mars 2012, ce projet, d'une durée prévue de cinq jours, est terminé.

Réalisations du projet

Un expert en droit aérien a été recruté pour procéder à un examen sur dossier de la Loi de l'aviation civile de Madagascar. Le résultat a été la production d'un rapport mettant en évidence les aspects positifs de la Loi et ses aspects négatifs. Le rapport présente aussi des recommandations pour remédier à toutes insuffisances, afin que le texte revu de la Loi sur l'aviation civile soit conforme aux exigences internationales.

MEXIQUE

Programme TRAINAIR PLUS pour Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Mexique, est de conseiller et d'aider le « Centro Internacional de Instrucción de Aeropuertos y Servicios Auxiliares » (CIIASA) à dispenser le cours de développeur de formation TRAINAIR PLUS et de le conseiller sur la mise au point de mallettes pédagogiques normalisées (MPN). Entrepris en 2008 et d'une durée prévue de 12 mois, le projet a aidé l'ASA à devenir en 2009 membre à part entière du Programme TRAINAIR de l'OACI ; il a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013 avec un objectif revu.

Réalisations du projet

Le premier cours de développeur de formation TRAINAIR PLUS a été donné au CIIASA. Quinze nouveaux développeurs nationaux de cours ont préparé dans le cadre du projet les trois premières séries de MPN. Une assistance pour aborder les aspects *Section du développement des cours* et *Travail en équipe des développeurs de cours* du CIIASA a été fournie dans l'élaboration de trois types de MPN : MPN Gestion du carburant d'aviation, MPN Exploitation et Services complémentaires d'aéroport, et MPN Maintenance électromécanique et aides visuelles. À la suite de la livraison de la « MPN Gestion du carburant d'aviation », dix nouveaux spécialistes du carburant d'aviation ont été certifiés, et la *TRAINAIR PLUS Central Unit* a certifié le CIIASA comme membre à part entière du Programme TRAINAIR PLUS de l'OACI. Une visite aux installations du

Laboratoire central d'analyse des carburants d'aviation de l'ASA et à la Station centrale des carburants d'aviation a abouti à une recommandation préconisant que le CIASA devienne une base de formation, pour répondre aux besoins en concevant d'autres cours pour compléter le matériel pédagogique existant.

Assistance en matière de coopération technique — Documents de voyage lisibles à la machine (DVLM)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Mexique, était d'apporter une assistance portant sur l'examen de la délivrance des passeports, notamment les procédures existantes en la matière, la personnalisation des passeports, leur sécurisation et le contrôle des intrants (livrets et laminés). Ce projet, entrepris en mars 2011 et d'une durée prévue d'un mois, est terminé.

Réalisations du projet

Il a été procédé à un examen des procédures de délivrance des passeports. Comme résultat de l'évaluation, le gouvernement du Mexique a entrepris des activités de mise au point et de gestion de nouvelles normes de sûreté avant, pendant et après le processus de délivrance, exigeant la participation de tous les fonctionnaires qui travaillent dans les bureaux de délivrance, ainsi que de constants retours d'information avec le personnel du siège. Des programmes pilotes de contrôle interne ont été lancés.

Modernisation du système de formation de la Direction générale de l'aviation civile (DGCA) du Mexique

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Mexique, est d'aider la Direction générale de l'aviation civile (DGCA) à traiter des observations et des carences relatives à la gestion du trafic aérien (ATM) identifiées lors d'une mission effectuée par le Bureau régional Amérique du Nord et Caraïbes (NACC). Le projet a été entrepris en 2012 et sa durée prévue est de cinq mois.

Réalisations du projet

Un expert ATM de l'OACI a apporté une assistance à la formation et une assistance technique pour renforcer la capacité et les connaissances du personnel de la DGCA dans les questions d'aviation civile relatives à l'ATM, afin de mieux le familiariser avec les besoins de l'ATM.

Assistance en matière de coopération technique — Formation du personnel de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC)***But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Mexique, est d'apporter à la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) l'assistance nécessaire pour former son personnel et ses pilotes. Entrepris en septembre 2012 et d'une durée prévue de cinq mois, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de mars 2013.

Réalisations du projet

La formation et l'assistance technique nécessaires ont été fournies à 293 membres du personnel de la DGAC et pilotes pour renforcer leurs capacités et leurs connaissances dans les questions d'aviation civile relatives à l'ATM, afin de renforcer les capacités DGAC en matière de supervision de la sécurité.

MOZAMBIQUE**Appui au gouvernement du Mozambique en matière de sécurité et de sûreté de l'aviation*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de la République du Mozambique, est d'apporter un appui technique au gouvernement et de l'aider à renforcer ses capacités de supervision de la sécurité et de la sûreté sur la base des constatations et des recommandations du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) et du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). Le projet vise à améliorer la sécurité, la sûreté, la régularité et l'efficacité des activités de transport aérien au Mozambique afin de mieux répondre aux besoins de transport aérien du pays et de promouvoir son développement économique, humain et social, ainsi qu'à encourager le développement du commerce et du tourisme et d'attirer dans le pays les affaires et les investissements. Le projet a été entrepris en mars 2012 et sa durée prévue est de deux ans.

Réalisations du projet

Le projet a apporté une assistance pour examiner et amender les processus de gestion, les règlements et les procédures d'administration interne, la structure organisationnelle et les tâches et responsabilités de l'instance de réglementation gouvernementale, l'Instituto de Aviação Civil de Moçambique (IACM), ainsi que pour élaborer un nouveau plan de formation. Le recrutement de nouveau personnel dans le domaine de la navigation aérienne a été entrepris. Un plan de développement de la gestion a été préparé. La coopération et la consultation avec l'industrie ont progressé de manière systématique. La situation existante des

publications sur la gestion de l'information aéronautique AIM) a été abordée. Les règlements en matière de sécurité des vols ont été revus et des amendements ont été proposés. Des éléments du plan d'action correctrice ont été amendés et acceptés par l'OACI. Un plan de travail complet en matière de sûreté de l'aviation a été élaboré. Des procédures normalisées pour l'inspection-filtrage des passagers et des bagages ont été élaborées et mises en œuvre. Des projets de programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et de contrôle de la qualité ont été établis, pour approbation par les autorités. Des programmes de formation ont été mis en œuvre, notamment la formation en cours d'emploi de personnel de sécurité des vols, et des cours « Mallette pédagogique normalisée » (MPN) AVSEC de l'OACI sur les inspecteurs nationaux et sur la gestion de crise pour deux membres du personnel AVSEC. Un cours de base MPN AVSEC de l'OACI a été dispensé au personnel de l'aéroport international de Maputo.

NAMIBIE

Supervision de la sécurité et sûreté

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de Namibie, est d'aider la Direction de l'aviation civile (DAC) dans le renforcement de ses capacités de supervision de la sécurité et de la sûreté. Il comprend une phase d'évaluation pour identifier les carences restantes après l'audit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) exécuté en 2006, suivie de la mise en œuvre d'actions correctrices pour s'attaquer à ces carences, et une seconde phase pour établir un système durable de certification et de surveillance. Entrepris en 2009, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2014.

Réalisations du projet

De nouveaux amendements du projet de Loi de l'aviation civile ont été proposés, dans les domaines de la navigabilité, des aérodromes, des licences du personnel et des opérations aériennes. Des manuels et des listes de vérification pour inspecteurs ont été élaborés. Les éléments d'orientation pour la délivrance de permis d'exploitation aérienne ont été revus et actualisés. Un plan de surveillance annuelle pour les inspections de l'exploitation aérienne a été élaboré. Un nouvel expert en certification des aérodromes et de la sécurité a été recruté et un permis d'exploitation aérienne a été délivré. L'équipe d'assistance opérationnelle (OPAS) à l'ATC a terminé la formation sur le nouveau système de surveillance radar. De la formation formelle (externe, interne et en cours d'emploi), représentant au total de 3000 hommes/jour de formation, a été dispensée en accord avec les programmes de formation, dans les domaines des opérations aériennes, de la navigabilité, des licences du personnel, des aérodromes, des services de navigation aérienne et de la sûreté de l'aviation.

NÉPAL**Surveillance des services de la circulation aérienne (ATS) et systèmes d'approche et d'atterrissage pour l'aéroport international Tribhuvan (TIA) — Stade I*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Népal (CAAN), était d'aider la CAAN dans l'identification et la préparation des documents d'acquisition et les activités d'appel d'offres relatives au système de surveillance ATS népalais et au système d'approche et d'atterrissage pour l'aéroport international Tribhuvan à Katmandou. Le projet, entrepris en juillet 2010, est terminé.

Réalisations du projet

Un projet de rapport final de ce projet, incluant l'étude demandée pour la rédaction de spécifications techniques pour le système de surveillance ATS et les systèmes d'approche et d'atterrissage de TIA, ainsi que des documents et recommandations connexes, ont été soumis à la CAAN.

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 l'Autorité publique de l'aviation civile et de la météorologie sur les questions intéressant le contrôle de la circulation aérienne, l'ingénierie aéroportuaire, les opérations aériennes et la navigabilité, ainsi qu'à 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 pour une durée prévue de huit ans, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Deux inspecteurs des opérations aériennes ont continué d'aider le personnel d'assistance opérationnelle (OPAS) du projet et ont contribué à améliorer les fonctions de supervision sous la forme d'audits et d'inspections. Avec la création de la nouvelle Autorité publique de l'aviation civile indépendante, fin mai 2012, ces deux inspecteurs sont également intervenus dans la mise en place de la nouvelle structure opérationnelle. L'élaboration de règlements et procédures de l'aviation civile en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI a progressé.

Étude des surfaces de limitation d'obstacles

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement d'Oman, était la réalisation d'une « Étude des surfaces de limitation d'obstacles et de l'utilisation des terrains autour des aéroports d'Oman ». Ce projet, entrepris en novembre 2010 et d'une durée prévue de deux mois, est terminé.

Réalisations du projet

Un logiciel d'aire de protection des abords d'un aéroport a été livré et une composante de formation pour le personnel administratif et technique de l'Autorité publique de l'aviation civile a été réalisée. La validation des données sur les obstacles avant la mise en service opérationnelle du logiciel a été effectuée pour les ministères compétents au sujet de l'extension de l'aéroport international de Muscat et de l'aéroport international de Salalah, ainsi que des nouveaux aéroports de Sohar et d'Al Duqm, afin de permettre qu'une décision soit prise sur le second stade du contrat d'acquisition.

UGANDA

Assistance à l'élaboration d'un Plan-cadre de 20 ans pour l'aviation civile (CAMP) pour l'Ouganda

Buts du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile de l'Ouganda, est d'aider l'Ouganda dans l'élaboration d'un Plan-cadre pour l'aviation civile (CAMP) pour la période 2012-2031, devant servir de guide et de feuille de route pour le développement du secteur. Le projet, d'une durée prévue de 11 mois, a commencé en mai 2012.

Réalisations du projet

Des spécifications techniques ont été préparées pour le développement du CAMP et un appel d'offres a été publié. Une évaluation des offres a été menée par l'OACI, les recommandations faites ont été approuvées par l'Ouganda et le contrat a été attribué. La mise en œuvre du contrat a commencé.

PAKISTAN**Étude aéronautique — Construction de grande hauteur autour des aéroports internationaux de Karachi/Islamabad*****But du projet***

Les objectifs de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile du Pakistan (PCAA), étaient : de réaliser une étude aéronautique pour évaluer l'impact qu'une construction de grande hauteur dans la surface horizontale extérieure et au-delà aurait sur la sécurité et la régularité des opérations aériennes à l'aéroport international de Karachi, conjointement avec les champs d'aviation militaires à proximité immédiate ainsi qu'autour de l'aéroport international Benazir Bhutto à Islamabad ; d'apporter une assistance dans l'harmonisation des règlements nationaux avec les SARP de l'OACI ; et de donner une formation en cours d'emploi aux homologues. Entrepris en 2012 et d'une durée prévue d'un mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Une mission a été entreprise avec des visites sur place aux aéroports de Karachi et d'Islamabad pour mener des études aéronautiques. La législation nationale pour la protection et le contrôle des obstacles aux aérodromes a été examinée, et des recommandations ont été formulées pour renforcer son efficacité pour protéger contre les développements urbains les surfaces de limitation d'obstacle aux aérodromes. La formation d'homologues locaux a été assurée sous la forme d'exposés formels et de la participation de ces homologues à tous les stades des études aéronautiques.

Accord avec le Service des achats d'aviation civile pour l'acquisition d'un système complet de radars primaire et secondaire, de trois VOR 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 générale de ses normes de sécurité des vols. Ce projet, qui a débuté en avril 2010 et dont la durée prévue est de 30 mois, se poursuit.

Réalisations du projet

À la suite des négociations du contrat, l'Autorité de l'aviation civile du Pakistan (PCAA) attend l'approbation de sa direction pour procéder à cette acquisition. Une prolongation de la validité de la proposition relative au radar a été obtenue du fournisseur, jusqu'au 31 décembre 2012.

PANAMA**Renforcement opérationnel et technique de l'Autorité de l'aviation civile de la République du Panama*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Panama, est d'aider l'Autorité de l'aviation civile (AAC) à acquérir de l'expertise technique, opérationnelle et de gestion dans les domaines de la navigation aérienne et des aéroports, notamment en communications, navigation et surveillance, ainsi qu'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 des opérations aéroportuaires. Entrepris en 2009, le projet a une durée prévue de trois ans.

Réalisations du projet

Vingt-quatre nouveaux agents techniques d'exploitation et 46 techniciens ont reçu une formation en anglais aéronautique. Une formation en contrôle d'approche radar a été dispensée à 24 contrôleurs et une formation en contrôle d'aéroport à 22 contrôleurs, tandis que 20 nationaux ont reçu une formation en inspection d'aéroport. De l'équipement de protection pour radars et une clôture de périmètre de sûreté ont été installés. Quarante professionnels nationaux dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et du transport aérien, ainsi que du personnel d'appui administratif, ont été engagés par le biais du projet. Un contrat a été signé pour la fourniture satellitaire du service d'information aéronautique (AIS) pour l'aéroport international Marcos A. Gelabert de Panama.

Renforcement de l'aéroport international Tocumen de Panama***But du projet***

Les objectifs de ce projet, financé par l'aéroport international Tocumen, sont d'aider le gouvernement du Panama dans la modernisation des installations aéroportuaires, ceci comprenant la gestion de projets d'expansion de l'aéroport et d'acquisition de l'équipement nécessaire à son exploitation, ainsi que de veiller à ce que les opérations aéroportuaires soient conformes aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Entrepris en 2003 avec une durée prévue d'une année, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Le Terminal Nord de l'Aéroport international Tocumen a été inauguré, avec l'assistance d'experts de l'OACI dans la conception et la mise en service du système de manutention des bagages (BHS), qui fonctionne maintenant à 95 % d'efficacité. L'acquisition, la mise en œuvre et le fonctionnement de 12 portes

d'embarquement et d'un système AVSEC entièrement coordonné ont été assurés au titre de ce projet. Une équipe OACI de dix experts a préparé le Plan de masse d'aéroport, y compris des lignes directrices pour la conception/construction de l'infrastructure du Terminal Sud. En coordination avec l'Autorité de l'aviation civile, la modernisation des systèmes de gestion du trafic aérien (ATM) et de contrôle de la circulation aérienne (ATC) ainsi que des approches RNAV-RNP (qualité de navigation requise pour la navigation de surface) vers l'aéroport a été réalisée. Sept agents techniques ont reçu une formation en gestion aéroportuaire et disciplines connexes.

PARAGUAY

Évaluation technique opérationnelle de l'état actuel du système de télécommunications aéronautiques

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction nationale de l'aviation civile du Paraguay (DINAC), était de réaliser une évaluation technique de systèmes d'automatisation du contrôle de la circulation aérienne acquis récemment. Entrepris en avril 2012 et d'une durée prévue de six mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Un expert en communications, navigation, surveillance (CNS) et gestion du trafic aérien (ATM) a réalisé une évaluation du fonctionnement des nouveaux systèmes d'automatisation du contrôle de la circulation aérienne et de leur conformité aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et il a présenté des recommandations à ce sujet.

PÉROU

Modernisation de la gestion du trafic aérien

But du projet

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



Réalisations du projet

La phase finale des essais d'acceptation a été réalisée pour les huit sites radar, le site de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), l'intégration du bâtiment du nouveau centre de contrôle régional avec la tour de contrôle de la circulation aérienne et le simulateur radar. Le document d'acceptation finale pour les systèmes et services acquis a été signé par les deux parties.

Renforcement aéronautique et amélioration continue de la sécurité**But du projet**

L'objectif du projet, financé par la Direction générale de l'aviation civile (DGCA) du Pérou, est d'assurer à la DGAC les moyens techniques et professionnels nécessaires pour s'acquitter correctement de ses responsabilités, y compris le renforcement du système de l'aviation civile et l'amélioration continue des niveaux de sécurité, conformément aux règlements de l'aviation civile nationale et aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Entrepris en février 2012, le projet a une durée prévue de cinq ans.

Réalisations du projet

La formation de 70 nationaux en contrôle de la circulation aérienne (ATC) et en évaluation de la qualité a été réalisée. Un appui a été apporté dans la préparation de plans d'urgence. Cent vingt professionnels nationaux ont été engagés par l'entremise du projet, qui a aussi facilité des missions de travail et la formation à l'étranger.

PHILIPPINES**Accord du service des achats de l'aviation civile avec l'Autorité de l'aéroport international de Mactan-Cebu — Acquisition de deux systèmes d'atterrissage aux instruments/équipement de mesure de distance (ILS/DME)****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aéroport international de Mactan-Cebu (MCIAA), est l'acquisition de divers systèmes de pistes d'aéroport et de navigation aérienne destinés à aider la MCIAA dans l'amélioration générale de son système de sécurité des vols. Entrepris en avril 2010 pour une durée prévue de 15 mois, le projet se poursuit et a été prolongé jusqu'à la fin de 2012.

Réalisations du projet

L'essai d'acceptation sur site final (FSAT), incluant la vérification en vol, a commencé en janvier 2012 mais n'a pas pu être achevé du fait de problèmes avec les aéronefs d'étalonnage en vol des Philippines. Des propositions de rechange ont été soumises à la MCIAA, pour décision.

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

L'objectif de ce projet, financé par l'Autorité de l'aviation civile des Philippines (CAAP), est d'améliorer la sécurité de l'aviation en renforçant les capacités de la CAAP en matière de supervision de la sécurité par la mise à jour des règlements et procédures ; d'augmenter le nombre d'inspecteurs et d'arpenteurs-géomètres qualifiés; et de renforcer la structure organisationnelle et l'autonomie, en vue d'assurer une supervision efficace de la sécurité des exploitants aériens, des organismes de maintenance des aéronefs, des organismes de formation agréés, des exploitants d'aérodrome et des fournisseurs de services de navigation aérienne, ainsi que l'application des principes du Plan de l'OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Entrepris en mai 2008 et d'une durée prévue de deux ans, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2012.

Réalisations du projet

Une assistance a été apportée à la CAAP dans l'élaboration d'un plan d'action correctrice (CAP) pour combler les carences identifiées lors de l'audit de 2009 par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), ainsi que dans l'établissement d'un système de compte rendu numérique progressif destiné principalement à supprimer les problèmes graves de sécurité (PGS). Ce projet est en cours de révision pour améliorer encore la durabilité des résultats.

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

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Qatar, était d'apporter une assistance dans la formulation d'un programme national de facilitation (FAL). Entrepris en février 2012 et d'une durée prévue d'un mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Un expert en droit aérien a effectué une mission pour élaborer un projet de législation relative à la mise en place du programme national de facilitation (FAL), selon les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et en tenant dûment compte du régime juridique du Qatar.

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

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de la République de Corée, était l'apport par l'OACI d'une assistance au Ministère du territoire, des transports et des affaires maritimes de la République de Corée (MLTM) dans l'administration d'un programme de formation s'adressant à des participants provenant de pays en développement, sélectionnés par le MLTM. L'assistance comprenait la diffusion de renseignements aux États membres de l'OACI et l'envoi de lettres d'octroi de bourses et de lettres de refus. Entrepris en 2012 pour une durée prévue d'une année, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Deux cent huit octrois de bourses ont été notifiés par l'OACI à des participants de 61 pays en développement pour des formations données au Centre de formation de l'aviation civile de Corée (KCATC) et à l'Académie de l'aviation de la corporation de l'aéroport international d'Incheon, dans les disciplines suivantes : maintenance du Doppler VOR/dispositif de mesure de distance (DME), systèmes mondiaux de navigation par satellite, opérations aéroportuaires, sûreté de l'aviation, contrôle d'approche radar, Annexe 14 — *Aérodromes*, politique de navigation aérienne, concepts radar, opérations aéroportuaires, maintenance des systèmes d'atterrissage aux instruments, outils de sécurité électroniques et politique de l'aviation pour dirigeants.

RWANDA**Renforcement de la sécurité des services de navigation aérienne —
Phase 1****But du projet**

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Rwanda, était d'apporter une assistance dans la planification et la mise en œuvre ultérieure de mesures

de correction des carences identifiées par l'audit de 2007 du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI sur les services de navigation aérienne du Rwanda, ainsi que dans l'établissement d'un système pour la supervision par l'État de la sécurité de ces services. Entrepris en avril 2012 et d'une durée prévue de six mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Un plan d'action correctrice proposant des initiatives pour s'attaquer aux constatations de l'USOAP de 2007 a été établi. Des apports ont été fournis pour l'élaboration de projets de règlements relatifs aux services de navigation aérienne (ANS) et à la délivrance des licences. Un projet de Loi sur l'aviation a été préparé, de même que des règlements relatifs aux systèmes de gestion de la sécurité (SGS). Une stratégie de mise en œuvre pour introduire un programme de sécurité a été élaborée. Un manuel sur le service de réglementation, un manuel de formation pour le service de réglementation et un manuel de l'inspecteur ANS ont été préparés. Un plan d'organisation et une description des fonctions ont été préparés pour l'établissement d'un service de réglementation et d'une unité de supervision de la sécurité. Un plan de mise en œuvre du SGS Phase 1 pour fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), incluant une description du système et une analyse des carences, a été élaboré. Un manuel SMS a été préparé. Des manuels sur les systèmes de gestion de la qualité ont été rédigés pour les services de météorologie aéronautique et les services d'information aéronautique (AIS). Des plans de mise en œuvre du SGS Phases 2, 3 et 4 ont aussi été élaborés.

SINGAPOUR

Programme de formation pour pays en développement Singapour-OACI

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par l'Administration de l'aviation civile de Singapour (CAAS), était que l'OACI aide à administrer un programme pour former des participants provenant de pays en développement, sélectionnés par l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA). Cette assistance porte sur la diffusion de renseignements concernant ce programme aux États membres de l'OACI et sur l'envoi de lettres d'octroi ou de refus de bourse. Entrepris en 2012 pour une durée prévue d'une année, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Cinquante-neuf participants provenant de 38 pays en développement ont été sélectionnés pour la participation à dix cours, dans les domaines suivants : gestion de l'aviation civile ; communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien ; gestion de crise en sûreté de l'aviation ; gestion de situation d'urgence ;

introduction au droit aérien ; inspecteurs de supervision de la sécurité/navigabilité ; inspecteurs de supervision de la sécurité/opérations aériennes ; gestionnaires de la supervision de la sécurité ; et programme national de sécurité.

SOMALIE

Administration provisoire de l'aviation civile somalienne (CACAS)

But du projet

Ce projet, financé par les redevances aéronautiques perçues par l'intermédiaire de l'Association du transport aérien international (IATA), repose sur l'autorisation donnée à l'OACI par le Secrétaire général de l'ONU d'agir dans les questions d'aviation civile intéressant la Somalie. Son objectif est d'apporter une assistance, sous la supervision du Directeur de la coopération technique de l'OACI, dans l'exploitation et la maintenance des installations, équipements et services essentiels pour le transport aérien international. Ceci inclut : les vols humanitaires et vols de secours et les opérations aériennes locales dans la région d'information de vol (FIR) Mogadishu, dans la mesure du possible, pour répondre aux impératifs immédiats en matière de sécurité ; l'aide à la remise en état et au développement de l'infrastructure aéronautique, là où c'est réalisable et pourvu que ces activités soient financées de sources autres que les redevances de navigation aérienne ; ainsi que des activités visant à planifier, programmer et développer un noyau essentiel pour l'établissement d'une structure fonctionnelle d'administration de l'aviation civile pour le futur gouvernement de la Somalie. Entrepris en 1996, ce projet avait été d'abord prolongé jusqu'à la fin de 2006. En raison de l'instabilité politique persistante, il a maintenant été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Le projet a continué d'assurer la gestion et l'administration de la CACAS, en coordination avec le Directeur général du Bureau régional Afrique orientale et australe de l'OACI. La CACAS a continué de fournir aux aéronefs 24 heures sur 24 un service d'information de vol, comprenant un service d'information aéronautique (AIS), des services de communications aéronautiques (AEROCOM) et des services météorologiques aéronautiques (AEROMET) pour les vols dans l'espace aérien somalien depuis le bureau du projet situé à Nairobi. Elle a aussi continué d'assurer le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS), les services de sauvetage et de lutte contre l'incendie et les services de guidage au sol aux aéroports de Hargeisa, Berbera et Bosasso. Le projet fait fonctionner une station AEROCOM à l'aéroport de Garowe et assure un service de briefing AIS à l'aéroport de Hargeisa. Des bourses ont été attribuées en gestion professionnelle de la sûreté de l'aviation, services d'information aéronautique, lutte contre l'incendie aux aéroports – niveau de base, contrôle des voies aériennes, questions juridiques et financières pour fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), et certification d'aérodrome. La CACAS a aidé le PNUD à évaluer et certifier des travaux de génie civil à l'aéroport de Hargeisa. Des évaluations

d'aéroport ont été effectuées aux aéroports de Baidoa, Berbera, Galkayo and Burao. Un audit technique/analyse des carences a été réalisé, pour évaluer les opérations du projet ainsi que la situation en Somalie aux fins du transfert du projet aux autorités somaliennes. Un contrat a été signé pour la mise en œuvre de systèmes de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) et de surveillance dépendante automatique (ADS-C), qui seront installés au centre à Nairobi. On travaille également dans le cadre du projet sur les spécifications pour la mise en œuvre d'un VHF à portée étendue et d'un ADS-B, ce qui, ensemble avec le contrat CPDLC/ADS-C, répondra aux problèmes de sécurité mis en évidence dans le rapport sur l'analyse des carences.

SOUDAN

Services de consultation pour l'Autorité de l'aviation civile du Soudan

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement du Soudan, est d'assurer la conformité de l'Autorité de l'aviation civile du Soudan (SCAA) aux conventions sur l'aviation internationale, aux normes et pratiques recommandées de l'OACI (SARP) et aux éléments d'orientation connexes, ainsi que de renforcer la capacité de la SCAA de revoir, d'actualiser et d'appliquer efficacement les règlements, procédures, documents et manuels relatifs à la supervision de la sécurité, à la gestion du trafic aérien (ATM) et à la délivrance des licences du personnel, selon les normes et les exigences nationales et internationales. Entrepris en septembre 2011 pour une durée prévue de douze mois, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de septembre 2013.

Réalisations du projet

De l'appui a été apporté à la SCAA par des experts internationaux dans les domaines des opérations aériennes, de la délivrance des licences du personnel, de la médecine aéronautique et de la gestion du trafic aérien. Les experts de l'OACI ont aidé la SCAA à établir un manuel de la délivrance des licences du personnel. Une étude de faisabilité et des cartes ont été préparées pour le centre de médecine aéronautique proposé, qui sera un centre de référence pour la certification et la fourniture d'appui à la clinique de l'Aéroport international de Khartoum, afin de rationaliser ses tâches et ses fonctions en médecine d'urgence et environnementale. Une option pour la restructuration de l'espace aérien du Soudan basée sur les concepts GNSS/PBN de l'OACI, un manuel de sécurité d'aérodrome basé sur les orientations de l'OACI figurant dans le *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859), et un plan d'urgence d'aérodrome ont été élaborés.

SOUDAN DU SUD**Assistance pour l'examen de la Loi de l'aviation civile du Soudan du Sud*****Buts du projet***

L'objectif de ce projet, financé par le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI, était d'examiner le projet de Loi de l'aviation civile de la République du Soudan du Sud, nouvellement établie, et de présenter un rapport au ministère des Transports. Entrepris en 2012 pour une durée estimée de cinq jours, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Un expert en droit aérien a examiné le projet de Loi de l'aviation civile du Soudan du Sud et a présenté un rapport mettant en évidence les éléments positifs de la loi ainsi que ses insuffisances, avec des indications sur les corrections à apporter pour remédier à celles-ci.

Appui au programme de l'UNMISS de rénovation des champs d'aviation, d'amélioration des services de navigation aérienne et de développement d'un cadre réglementaire***Buts du projet***

L'objectif de ce projet, financé par la Mission des Nations Unies au Soudan du Sud (UNMISS), était la mise en œuvre de l'infrastructure d'aviation civile et des programmes connexes visant à améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de l'UNMISS au Soudan du Sud. La priorité immédiate est l'établissement d'un cadre juridique pour l'aviation civile dans le pays. Entrepris en août 2012 pour une durée prévue de cinq mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

L'expert en droit aérien a proposé d'apporter des amendements à la Loi de l'aviation civile pour l'optimisation du cadre opérationnel de l'Autorité de l'aviation civile du Soudan du Sud. Un projet de Loi de l'aviation civile, portant sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS), le contrôle de la qualité et les programmes nationaux de sécurité et de sûreté et incluant des dispositions détaillées pour une aviation civile sûre et efficace, a été mis au point. Un ensemble de règlements d'aviation civile a été recommandé, pour approbation.

THAÏLANDE**Assistance à la formation en matière de systèmes de gestion de la sécurité (SGS)*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par Airports of Thailand (AOT) Public Company Limited, était de donner un cours sur les systèmes de gestion de la sécurité (SGS) de l'OACI, avec des exemples relatifs à la gestion de la sécurité pour les aéroports. Entrepris en février 2012 pour une durée prévue d'une semaine, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Le cours a été donné à 34 cadres d'AOT ayant diverses responsabilités critiques pour une mise en œuvre réussie des SGS. Après le cours, un exposé à la haute direction sur les SGS, insistant sur leurs aspects de durabilité et d'engagement des dirigeants, a été présenté à une trentaine de dirigeants d'AOT.

Assistance à la formation en planification de masse d'aéroport***But du projet***

L'objectif du projet, financé par Airports of Thailand (AOT) Public Company Limited, était de donner un cours sur tous les aspects pertinents de l'établissement d'un plan de masse d'aéroport et sur les normes et pratiques recommandées (SARP) applicables de l'OACI. Entrepris en juillet 2012 pour une durée prévue d'une semaine, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Trente cadres intermédiaires et cadres de haut niveau de l'AOT et des représentants invités ont participé au cours avec succès.

URUGUAY**Renforcement de la Direction de l'aviation civile et de l'infrastructure (DINACIA)*****But du projet***

Les objectifs de ce projet, financé par le gouvernement de l'Uruguay, sont d'assurer la fourniture de ressources techniques, administratives et professionnelles permettant à l'Autorité de l'aviation civile d'assumer ses responsabilités de supervision de la sécurité en conformité avec les normes de l'OACI et les



Règlements aéronautiques d'Amérique latine (LAR), ainsi que de moderniser les services de la circulation aérienne. Le projet a été entrepris en 2009 et sa durée prévue est de quatre ans.

Réalisations du projet

Une assistance au renforcement institutionnel a été fournie par le recrutement d'experts internationaux et de huit professionnels nationaux spécialisés dans les domaines où l'autorité locale n'avait pas réussi à retenir le personnel. Une formation périodique en simulateurs de vol a été dispensée à des inspecteurs de l'exploitation aérienne. Avec le concours d'experts internationaux, 14 professionnels ont été entraînés localement comme inspecteurs de l'exploitation aérienne (OPS). Un système de communication très haute fréquence (VHF) a été installé et mis en service à l'aéroport international Carrasco.

Service des achats d'aviation civile (CAPS)

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Direction de l'aviation civile et de l'infrastructure (DINACIA), est d'acquérir de l'équipement pour renforcer les autorités aéronautiques. Entrepris en 2005, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Un contrat a été signé pour l'acquisition de radar primaire et secondaire, y compris un centre de contrôle d'approche. Un contrat a été signé pour la mise en place d'un réseau VHF à portée étendue (VHF-ER), qui a été mis en service récemment.

VENEZUELA (RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU)

Modernisation des aéroports et contrôle de la circulation aérienne

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de la République bolivarienne du Venezuela, est la modernisation du contrôle de la circulation aérienne et des services d'aéroport en vue d'assurer la sécurité et le développement de l'aviation civile au Venezuela. Entrepris en 2004, ce projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Un radiophare omnidirectionnel VHF/équipement de mesure de distance (CVOR/DME) conventionnel a été acquis, installé et mis en service sur l'île de Gran Roque. La fourniture d'équipement et de matériaux supplémentaires a été achevée. De l'équipement très haute fréquence/haute fréquence (VHF-AM/HF) pour les tours de contrôle d'aérodrome des aéroports de Maiquetía et de Santo Domingo a été installé. Avec l'installation de cet équipement, le contrat pour l'acquisition de 21 systèmes de tour de contrôle s'est achevé. De l'équipement terminal à très petite ouverture (VSAT) et très haute fréquence-portée étendue (VHF-ER) a été installé sur l'Isla de Aves.

LISTE DES PROJETS INTERNATIONAUX ET INTERRÉGIONAUX**RÉGION AFRIQUE****Assistance aux Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile (AAMAC) pour l'établissement d'une entité internationale de supervision de la sécurité*****But du projet***

L'objectif de ce projet, financé par les AAMAC (constituées par les États membres de l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) : Bénin, Burkina Faso, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Gabon, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Madagascar, Mali, Mauritanie, Niger, République centrafricaine, Sénégal, Tchad et Togo), est d'aider les AAMAC à passer de leur cadre coopératif actuel à celui d'une organisation internationale (organisme régional de supervision de la sécurité) qui aidera ses États membres à s'acquitter de leurs fonctions de supervision de la sécurité, selon les besoins. Entrepris en septembre 2010 pour une durée prévue de 12 mois, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Le responsable de l'équipe de projet a de nouveau été recruté pour des missions de courte durée. Le traité établissant les AAMAC, adopté lors d'une conférence diplomatique tenue à N'Djamena (Tchad), est maintenant en attente de ratification par les États membres. Un ensemble initial de projets de manuels (notamment manuel de politiques et procédures, règlement financier, organigramme et une proposition pour l'établissement de comités techniques), a été élaboré et soumis pour examen au Conseil des AAMAC et a été approuvé par les Directeurs généraux de l'aviation civile des États membres.

Assistance à l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)***Buts du projet***

L'objectif de ce projet, financé par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), (comprenant le Bénin, le Burkina Faso, le Cameroun, les Comores, le Congo, la Côte d'Ivoire, le Gabon, la Guinée-Bissau, la Guinée équatoriale, Madagascar, le Mali, la Mauritanie, le Niger, la République centrafricaine, le Sénégal, le Tchad, le Togo), et la France, est d'aider à l'acquisition de systèmes de radar secondaire de surveillance monopulse (MSSR) avec fonctionnalité Mode S et de gestion du trafic aérien (ATM) pour appuyer les opérations de contrôle du trafic aérien régional, d'approche et d'aérodrome et les services connexes, y compris tous les travaux de génie civil nécessaires à fournir à l'ASECNA dans le cadre de son projet

d'extension de la surveillance. Entrepris en décembre 2011, le projet a une durée prévue de 18 mois.

Réalisations du projet

Un expert CNS/ATM a été recruté pour aider à la mise en œuvre de ce projet. À la suite d'une mission de recherche des faits effectuée à Dakar (Sénégal), des spécifications techniques ont été préparées pour l'équipement mentionné ci-dessus. L'appel d'offres a été ouvert sur le site web de l'OACI en avril 2012, pour huit semaines. Au cours de cette période, une conférence de soumissionnaires a eu lieu à Dakar avec la participation de sept fournisseurs, de l'ASECNA et de l'OACI. À la clôture de l'appel d'offres, les soumissions reçues ont été évaluées par l'OACI et l'ASECNA, et le contrat a été attribué.

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

L'objectif de ce projet, financé par les États membres du Groupe de l'Accord de Banjul (BAG) (Cap-Vert, Gambie, Ghana, Guinée, Libéria, Nigéria et Sierra Leone), 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) et de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis 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. Entrepris en juillet 2010 pour une durée prévue initiale d'un an, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de mars 2013.

Réalisations du projet

Tous les cadres — administratif, institutionnel et de politique — nécessaires pour la mise en œuvre effective et efficiente des activités de la BAGASOO ont été établis et sont entièrement fonctionnels. Un cadre de politique/programme de formation commun pour la formation et la qualification d'inspecteurs nationaux du BAG est actuellement utilisé et appuyé par le logiciel de la base de données de formation d'inspecteurs de la BAGASOO, nouvellement créé. Avec la collaboration de la FAA et l'appui du programme *Safe Skies for Africa* (Initiative pour la sécurité des vols pour l'Afrique), 1 892 jours de cours de formation ont été dispensés à 170 personnels d'aviation, venant des autorités de l'aviation civile d'États membres du BAG et de l'industrie. La formation a porté sur divers domaines, notamment : systèmes de gestion de la sécurité (SGS), système de formation d'inspecteurs (ITS) et évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) et résolution des problèmes de sécurité. Un soutien technique a été apporté à la Guinée, à la Sierra Leone et au Libéria dans la résolution de carences identifiées par le Programme universel d'audits de supervision de la

sécurité (USOAP) de l'OACI. La BAGASOO a mis au point un site web pour l'Autorité de l'aviation civile de Sierra Leone (SLCAA) et a formé son personnel TIC (technologie de l'information et des communications) à sa gestion et à son fonctionnement. La BAGASOO a élargi le programme de formation du système de formation intégré (ITS) aux disciplines des opérations aériennes et de la navigabilité aux aérodromes, avec une base de données à l'appui. Il est procédé à la finalisation des travaux sur la mise au point de logiciels d'aviation régionaux comprenant un registre régional des aéronefs, un registre régional des aéronefs étrangers en location, un registre régional des détenteurs de permis d'exploitation aérienne, un registre national des organismes de maintenance agréés et un registre régional des organismes de formation aéronautique agréés.

Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) — Afrique

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), ainsi que par des contributions en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Autorité de l'aviation civile de Singapour, ainsi que d'autres États et organisations internationales, est, grâce à des arrangements de coopération entre les États participants et leur administration (Afrique du Sud, Angola, Bénin, Cap-Vert, Côte d'Ivoire, Gabon, Gambie, Kenya, Lesotho, Mali, Mauritanie, Mozambique, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Sénégal, Tchad, Togo, Zambie et Zimbabwe), de réduire le risque de propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme la grippe potentiellement pandémique. Le projet CAPSCA apporte une assistance aux États pour les mettre en mesure de respecter les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant dans les Annexes 6, 9, 11, 14 et 18 ainsi que dans les Procédures pour les services de navigation aérienne — *Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et les lignes directrices connexes relatives à l'établissement de plans d'urgence concernant les urgences de santé publique. Le projet, entrepris en mars 2008, a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Six États — Bénin, Mauritanie, Niger, Ouganda, République centrafricaine et Sénégal — se sont joints au projet, qui compte maintenant un total de 23 membres. Des visites d'assistance ont été réalisées à cinq aéroports internationaux. D'importantes conclusions ont été adoptées par la 18^e réunion du Groupe régional Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG) à Kampala (Ouganda), en ce qui concerne la conformité des règlements d'aviation civile des États avec les dispositions relatives aux urgences de santé publique figurant dans les Annexes et les éléments d'orientation de l'OACI, et l'établissement de Plans d'urgence de santé publique pour l'aviation intégrés dans les Plans d'urgence de

santé publique nationaux. Un atelier de formation pour conseillers techniques, en Côte d'Ivoire, a réuni 72 participants, de neuf États. Une réunion régionale a eu lieu à Nairobi (Kenya).

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

But du projet

Ce projet est financé par les États membres de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA), (Bénin, Burkina Faso, Côte d'Ivoire, Guinée-Bissau, Mali, Niger, Sénégal et Togo) et la Mauritanie, avec des contributions financières et en nature de la Banque africaine de développement, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Commission européenne et de la Coopération française. Ses objectifs sont de rehausser la sécurité du transport aérien, de développer les connaissances et les compétences techniques des inspecteurs nationaux grâce à une formation théorique et en cours d'emploi, d'exécuter des tâches de certification et de surveillance des exploitants aériens pour le compte des autorités de l'aviation civile dont les moyens de supervision sont actuellement limités, et d'établir un programme d'inspection et de certification des aéroports qui mènera à la création d'un organisme de sécurité aéronautique regroupant les États membres. Entrepris en 2004, avec une durée prévue de trois ans, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2013.

Réalisations du projet

Des actualisations du projet de règlements techniques communs ainsi que des manuels pour inspecteurs ont été mis au point dans les domaines de la délivrance des licences du personnel, des opérations, de la navigabilité et des aéroports. Des inspecteurs nationaux ont reçu une formation dans ces domaines. Avec la participation conjointe du projet et du COSCAP-SADC, le cours de navigabilité pour inspecteurs nationaux de la sécurité (GSI) a été donné dans la Région Afrique du Sud. Le personnel du projet a participé à des séminaires et ateliers de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de l'OACI dans les domaines des enquêtes sur les incidents, des règlements relatifs à la sécurité, du transport de marchandises dangereuses et de l'approche de surveillance continue. Des missions d'assistance ont été réalisées dans les États de l'UEMOA pour la mise en œuvre des plans d'action correctrice à la suite des audits du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI. Un audit de certification aéroportuaire a été réalisé.

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

But du projet

Ce projet est financé par les États membres de la CEMAC (Cameroun, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine, Tchad) et Sao Tomé-et-Principe, avec un apport financier et en nature de la Banque africaine de développement, d'Airbus, de la société Boeing, de la Direction générale de l'aviation civile de la France, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, de la Coopération française et de Transports Canada. Ses objectifs sont de renforcer 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 certification et de surveillance des exploitants pour le compte des autorités de l'aviation civile (AAC) dont les moyens de supervision sont actuellement limités et d'établir un programme d'inspection des aérodomes qui mènera à la création d'un organisme de sécurité de l'aviation regroupant les États membres. Entrepris en 2008 pour une durée prévue de 36 mois, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Une mission d'assistance technique a été effectuée au Tchad en préparation pour l'audit du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI. Une formation en cours d'emploi a été dispensée aux inspecteurs nationaux au Tchad et en République centrafricaine, respectivement dans les domaines de la certification des exploitants aériens, et de l'exploitation et de la navigabilité. Des propositions ont été faites pour l'harmonisation des règlements relatifs à la délivrance des licences du personnel, à l'exploitation, aux aérodomes et à la navigabilité au sein de la CEMAC.

Développement coopératif des services de météorologie aéronautique dans la région WACAF — Projet pilote

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par la Gambie, le Cap Vert, le Nigéria et le Cameroun, est de renforcer les capacités des instances de réglementation des États de réaliser la supervision de sécurité des services AeroMet par l'adoption d'une approche systémique globale. À la fin de ce projet pilote, la capacité et l'expertise renforcées au sein de la région seront la base soit de la poursuite du programme, soit de l'établissement d'un organisme qui lui succédera. Le projet a été entrepris en octobre 2012, pour une durée prévue de huit mois.

Réalisations du projet

Des règles et règlements AeroMet génériques, un manuel de procédures pour la mise en œuvre et la surveillance du système de gestion de la qualité AeroMet ainsi qu'un manuel de l'inspecteur/du formateur AeroMet ont été mis au point et introduits. Une analyse d'écart a été entreprise entre les règlements et éléments d'orientation des États et les normes internationales applicables, ainsi que les règlements/normes actuellement en usage des États ayant un régime de réglementation très développé et de l'Organisation météorologique mondiale (OMM).

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

Ce projet est financé par les États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) (Afrique du Sud, Angola, Botswana, Lesotho, Madagascar, Malawi, Maurice, Mozambique, Namibie, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Seychelles, Swaziland, Zambie et Zimbabwe), avec des apports financiers et en nature de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA) et de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis. 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 partiel, selon les besoins, 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. Entrepris en avril 2008, le projet a été prolongé jusqu'à la fin d'avril 2013.

Réalisations du projet

Le cadre juridique et institutionnel nécessaire pour établir la SASO a été mis au point. D'importantes avancées ont été réalisées dans l'élaboration d'un Manuel des politiques et procédures de la SASO. Le Comité de l'aviation civile de la SADC est parvenu à une entente sur des exigences minimales pour la SASO ainsi que sur un processus pour déterminer la localisation permanente de la SASO dans la région. Une assistance technique et de la formation ont été fournies aux États membres de la SADC et à des États voisins, notamment : trois cours d'inspecteur national de la sécurité (Exploitation) ; un cours d'inspecteur national de la sécurité (Navigabilité) ; trois missions d'assistance technique focalisées sur la préparation à la mission de validation coordonnée par l'OACI (ICVM) ; participation à une équipe de sécurité du Bureau régional (ROST) ; coordination de cours de formation régionaux donnés par un État donateur et d'un séminaire de formation du programme de maintenance des aéronefs vieillissants donné par un avionneur ;

surveillance du projet de certification d'un organisme de maintenance d'aéronefs (AMO) et une mission de recherche des faits réalisée par un organisme de formation agréé (OFA), en soutien au Bureau régional de l'OACI à Nairobi.

RÉGION AMÉRIQUES

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

But du projet

Les objectifs de ce projet, financé par les gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, de l'Équateur, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), sont de développer et d'appliquer les initiatives du Plan mondial de navigation aérienne, ce qui permettra de passer d'un système de gestion de la circulation aérienne basé sur des aides au sol à un système fondé sur les performances des aéronefs ; de mettre en œuvre un système d'assurance de la qualité des services d'information aéronautique et des systèmes de gestion de la sécurité qui soient conformes aux normes internationales ; et d'élaborer une stratégie pour la mise en œuvre et l'intégration de systèmes de gestion du trafic aérien automatisés dans la Région Caraïbes/Amériques du Sud (CAR/SAM) afin de faciliter l'échange de renseignements et la prise conjointe de décisions concernant tous les éléments du système de gestion du trafic aérien (ATM). Entrepris en 2007, avec une durée prévue de cinq ans, le projet a été prolongé jusqu'à décembre 2017.

Réalisations du projet

L'Équateur s'est joint au projet, ce qui a porté à dix États le nombre de ses membres. Des plans d'action pour l'élaboration du réseau de routes ATS Version 2 — Phase 3, un guide pour l'utilisation flexible de l'espace aérien (FUA), un guide sur les considérations techniques pour la mise en œuvre de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) et un plan de mise en œuvre pour des améliorations dans la fourniture de données sur le relief et les obstacles ont été mis au point. Des visites ont été faites au Panama et au Venezuela pour aider à la mise en œuvre d'un système d'assurance qualité pour les services météorologiques et les services d'information aéronautique (AIS). Des activités visant à mettre en œuvre un système de gestion de la qualité pour l'AIS ont été entreprises. Le projet a appuyé l'organisation de deux réunions du groupe de mise en œuvre SAM et a parrainé la fourniture de quatre programmes de formation sur l'ADSB et l'AIS, avec la participation de 217 spécialistes de 12 États de la Région SAM, d'un État de la Région CAR et de 16 organisations internationales, 55 bourses de perfectionnement étant octroyées.

Mise en œuvre de systèmes de navigation aérienne fondée sur les performances dans la Région Caraïbes

But du projet

Ce projet est financé par les États/Territoires et organisations participants (Antigua-et-Barbuda, Antilles néerlandaises, Aruba, Bahamas, Barbade, Belize, Costa Rica, Cuba, Dominique, El Salvador, États-Unis, France (Antilles françaises), Grenade, Guatemala, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, République dominicaine, Royaume-Uni (Anguilla, Bermudes, Îles Caïmanes, Îles Turques et Caïques, Îles Vierges britanniques et Montserrat), Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Trinité-et-Tobago, le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation des Caraïbes (CASSOS), la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) et l'Autorité de l'aviation civile des Caraïbes orientales (ECCAA). L'objectif est d'apporter une assistance aux États/Territoires/Organisations de la Région Caraïbes (CAR) pour stimuler la mise en œuvre de systèmes de navigation aérienne fondée sur les performances menant à un système ATM mondial sans discontinuité. Les systèmes de navigation aérienne seront appropriés sur le plan opérationnel, techniquement réalisables et économiquement viables ; ils seront harmonisés avec le Plan mondial de navigation aérienne (GANP), le Plan de navigation aérienne (ANP) régional CAR/SAM et le Plan régional de mise en œuvre de la navigation aérienne fondée sur les performances NAM/CAR (NAM/CAR RPBANIP). Ce projet a été entrepris en 2009 et sa durée prévue est de quatre ans.

Réalisations du projet

La première réunion du Comité directeur du projet a eu lieu à Punta Cana (République dominicaine) avec 29 participants de cinq États membres, quatre États observateurs et quatre organisations internationales. Les ateliers suivants ont été organisés avec l'appui du projet : atelier OACI sur le réaménagement de l'espace aérien PBN et la mise en œuvre du GNSS pour les régions NAM/CAR, avec 55 participants de 14 États et de quatre organisations internationales, et atelier régional OACI d'inspection et de certification des aérodromes, avec 34 participants de neuf États et d'une organisation internationale. Le coordonnateur du projet a participé aussi à l'atelier CAR/SAM de l'OACI sur l'utilisation d'études aéronautiques dans le processus de certification des aérodromes. La recherche initiale pour l'acquisition d'équipement ADS-B a été réalisée, avec la mise au point de spécifications techniques et d'un budget.

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

But du projet

Ce projet est financé par les gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, de la France,

du Guyana, du Paraguay, du Pérou, du Suriname, de Trinité-et-Tobago, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du). Son objectif est d'instaurer un mécanisme multinational pour gérer le réseau numérique de communications, navigation et surveillance (CNS) via le REDDIG et de moderniser les communications du service fixe aéronautique pour les rendre homogènes, interconnectables et interopérables avec d'autres réseaux numériques de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM). Depuis l'établissement du mécanisme multinational, le projet gère temporairement le réseau REDDIG et met en œuvre des applications dans le secteur CNS/ATM conformément aux dispositions du Plan régional de navigation aérienne — Document de mise en œuvre des installations et services pour la Région CAR/SAM. Entrepris en 2003 pour une durée prévue de cinq ans, le projet a été prolongé jusqu'en décembre 2018.

Réalisations du projet

Le projet a continué de gérer efficacement le réseau REDDIG et d'administrer le segment satellitaire en fournissant à tous les États membres un réseau solide et fiable qui appuie les services de télécommunications aéronautiques dans la région avec les normes les plus élevées de qualité et de disponibilité, et d'aider à la mise en œuvre de nouveaux services. Un total de huit opérations relatives à la logistique ont été réalisées, notamment l'expédition de pièces de rechange aux États membres, et l'achat des pièces de rechange supplémentaires nécessaires. Un cours a été donné sur les systèmes de traitement des messages ATS et les aspects d'interconnexion, avec la participation de 34 délégués de 11 États membres. La quinzième réunion du Comité de coordination du projet a examiné les résultats de l'évaluation des soumissions pour REDDIG II, menée par un groupe d'évaluation composé de représentants de l'Argentine, du Brésil, de la France (au nom de la Guyane française), du Paraguay et du Pérou, ainsi que de l'Administration du REDDIG, et elle a approuvé et entériné le résultat du processus d'évaluation.

Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) — Amériques

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), ainsi que par des contributions en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Autorité de l'aviation civile de Singapour ainsi que d'autres États et organisations internationales, est, grâce à des arrangements de coopération conclus entre les États participants [Argentine, Bahamas, Barbade, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Canada, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, Curaçao, Équateur, El Salvador, États-Unis, Grenade, Guatemala, Guyana, Haïti, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Royaume-Uni (Îles Turques et Caïques), Suriname, Trinité-et-Tobago, Uruguay et Venezuela (République

bolivarienne du]) et leurs administrations de l'aviation civile et autorités sanitaires, de réduire le risque de propagation de maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme la grippe potentiellement pandémique. Entrepris en décembre 2008, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Curaçao, la Grenade, le Paraguay, et les Îles Turques et Caïques se sont joints au projet, ce qui a porté le nombre de membres à 32 États, soit 90 % des États de la région. Dix visites d'assistance aux aéroports internationaux ont été effectuées. Plus de la moitié des visites d'assistance comprenaient un conseiller technique de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). Le projet CAPSCA — Amériques a été présenté à plusieurs réunions régionales, notamment le séminaire de facilitation régional OACI/CLAC à Santiago (Chili) ; le séminaire AVSEC régional OACI/CLAC à Antigua-et-Barbuda ; la réunion des DGAC d'Amérique centrale à Mexico (Mexique) et la réunion des Directeurs de l'aviation civile des Caraïbes centrales à Punta Cana (République dominicaine). La troisième réunion de coordination globale CAPSCA a eu lieu à Santiago (Chili) avec 110 participants de 32 États/Territoires, sept organisations internationales et deux membres de l'industrie.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par les Gouvernements de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de l'Espagne, du Guatemala, du Panama, de Trinité-et-Tobago, du Venezuela (République bolivarienne du) ainsi que par la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), est de planifier le développement des aspects techniques, financiers et opérationnels d'un système de renforcement satellitaire (SBAS) préopérationnel pour la Région Caraïbes/Amérique du Sud CAR/SAM, en tenant compte de l'évolution du GNSS, des recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne et des conclusions du Groupe régional CAR/SAM de planification et de mise en œuvre (GREPECAS). Entrepris en 2003, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2013.

Réalisations du projet

Trinité-et-Tobago a rejoint le projet. Une page web a été développée pour présenter le résultat des activités mises en œuvre sous contrats OACI, portant sur la mise en œuvre et la surveillance du réseau de communications, l'analyse de l'ionosphère et le fonctionnement du centre de traitement, et pour présenter en temps réel la performance de la SACCSA au moyen de cartes dynamiques.

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

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), est d'apporter une assistance administrative dans la gestion du Secrétariat de la CLAC. Ce projet découle des nouveaux arrangements de travail conclus le 21 décembre 2005 entre le Président du Conseil de l'OACI et le Président de la CLAC, qui tiennent compte de ce que cette organisation régionale est devenue administrativement et financièrement autonome. Ces arrangements de travail sont entrés en vigueur le 1^{er} janvier 2007. Entrepris en janvier 2007, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2014.

Réalisations du projet

Un soutien continu a été apporté par de nombreuses activités telles que formation à la gestion administrative, réunions, séminaires, traitement des bourses de perfectionnement et dispositions de voyage.

Système régional de supervision de la sécurité

But du projet

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

Réalisations du projet

Ce projet a continué de gérer l'harmonisation des règlements aéronautiques de l'Amérique latine (LAR) et des procédures connexes, ainsi que des réunions d'experts, des activités multinationales de certification et de surveillance, des programmes de formation et de l'appui technique aux États membres. La formation dispensée comprenait des ateliers et des cours pour inspecteurs d'aérodromes, des cours sur la délivrance des licences du personnel, l'exploitation et la navigabilité pour inspecteurs gouvernementaux, l'agrément d'aéronefs et d'exploitants pour les opérations RNAV/RNP (navigation de surface/qualité de navigation requise) et des cours sur le programme d'échange de données d'inspection de sécurité des aires de trafic (IDISR) qui ont attiré 185 participants. En rapport avec le programme IDISR, des informations sur 1 309 inspections d'aires de trafic ont été téléchargées dans la base de données. De plus, un appui a

été apporté à quatre États pour la formation d'inspecteurs de la sécurité et d'aérodromes dans différents domaines. Des LAR sur la délivrance des licences du personnel, la navigabilité, l'exploitation et les aérodromes, ainsi que des manuels d'inspecteur de la navigabilité et de l'exploitation ont été encore actualisés. La traduction des LAR en anglais et en portugais s'est poursuivie. Le processus d'adoption ou d'adaptation/harmonisation des LAR comme règlements nationaux par les États membres s'est poursuivi avec différents niveaux de mise en œuvre. Neuf États ont signé un accord de coopération multinationale entre autorités de l'aviation civile des États membres pour l'acceptation d'organismes de maintenance d'aéronefs et de composantes d'aéronefs sur la base du rapport d'audit de l'équipe multinationale du système.

Formation de personnel aéronautique dans la région CAR/SAM

But du projet

L'objectif de ce projet, financé par le gouvernement de l'Espagne, est d'améliorer la gestion opérationnelle des fournisseurs de services de navigation aérienne, des exploitants d'aéroports et d'autres fournisseurs de services, grâce à la participation à des conférences, séminaires et programmes de bourses de perfectionnement. Entrepris en 1997, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2014.

Réalisations du projet

Un séminaire international sur les aspects environnementaux du transport aérien s'est tenu avec la participation de 92 fonctionnaires des administrations de l'aviation civile de la région. Dans le domaine de la coopération internationale, six bourses d'une durée d'un an et cinquante bourses d'une durée de deux semaines ont été attribuées pour un programme de maîtrise en Aéroports, portant sur des domaines tels que les opérations aéroportuaires, les services de navigation aérienne et la gestion des aéroports.

RÉGION ASIE ET PACIFIQUE

Programme de procédures de vol Asie-Pacifique (FPP)

But du projet

Ce programme est financé par les États/administrations participants actifs — Australie, Chine (République populaire de, RAS de Hong Kong et RAS de Macao), France (Polynésie française), Mongolie, Philippines, République de Corée, République populaire démocratique de Corée, Singapour et Thaïlande). Son objectif est d'aider les États à développer une capacité durable dans le domaine des procédures de vol aux instruments, pour respecter leurs engagements au titre de la Résolution A36-23 de l'Assemblée sur la mise en

œuvre de la navigation fondée sur les performances et leurs obligations en matière de qualité de leurs procédures de vol aux instruments (IFP), renforcées selon la Résolution A37-11 de l'Assemblée. L'Afghanistan, le Bangladesh, le Cambodge, la Malaisie, les Maldives, le Myanmar, le Népal, le Pakistan, la République démocratique populaire lao, le Sri Lanka, le Timor-Leste et le Viet Nam participent au programme en qualité d'États usagers participants, mais n'apportent pas de contributions annuelles. Entrepris en janvier 2010, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2017.

Réalisations du projet

Une assistance à la conception de formations et de procédures a été apportée aux États membres, en coopération avec des organisations partenaires, telles que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et l'Association du transport aérien international (IATA). Douze cours et ateliers de formation qui ont attiré 300 participants de 18 États/Administrations ont été donnés, dont : un atelier de mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) ; un cours initial sur les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS) pour concepteur de procédures ; un cours de conception de procédures PBN ; une formation en cours d'emploi à la conception de procédures ; un cours de validation en vol pour pilotes ; et un atelier de conception de l'espace aérien PBN. Des consultations, une assistance à l'assurance qualité et un appui à la conception de procédures ont aussi été fournis à divers États membres.

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

But du projet

Ce projet est financé par une subvention de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) pour les États participants (Îles Marshall, Îles Salomon, Kiribati, Micronésie (États fédérés de), Nauru, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa et Tonga). Ses objectifs sont d'améliorer la capacité de supervision réglementaire des États et d'établir la base juridique pour les programmes de certification des aéroports et les programmes nationaux de sécurité (PNS), de manière à assurer que la mise en œuvre de toutes les activités de certification des aéroports et des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) soit faite en conformité avec l'Annexe 14 — *Aéroports*, Volume I, *Conception et exploitation technique des aéroports*, de l'OACI et autres éléments indicatifs pertinents, à renforcer la notion de gestion de la sécurité auprès des États participants, et à renforcer les capacités des États dans le cadre de leur PNS, en matière d'acceptation et de supervision des plans SGS des fournisseurs de services d'aéroports. Entrepris en septembre 2011, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Avec le soutien de l'Autorité de l'aviation civile de Nouvelle-Zélande, un cours SGS de l'OACI, pour lequel deux bourses ont été octroyées à chacun des États participants du Pacifique Sud, a été dispensé au Centre de formation en sûreté de l'aviation (CFSA) à Auckland (Nouvelle-Zélande). Ce cours a réuni 14 participants de sept États.

**Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) —
Asie et Pacifique****But du projet**

Ce projet est financé par l'Administration de l'aviation civile et les autorités aéroportuaires des États participants [Afghanistan, Chine (République populaire de, RAS de Hong Kong et RAS de Macao), Îles Salomon, Inde, Indonésie, Malaisie, Mongolie, Myanmar, Népal, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Philippines, Singapour, Thaïlande, Tonga et Viet Nam], avec une subvention du Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe, et des contributions en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Autorité de l'aviation civile de Singapour et d'autres organisations internationales. Son objectif est, grâce à des arrangements de coopération entre les États, les administrations et les aéroports participants, de réduire les risques de propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme la grippe potentiellement pandémique. Entrepris en septembre 2006, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

La Nouvelle-Zélande s'est jointe au projet, ce qui porte le nombre de membres à 18 États. La 23^e réunion du Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG), tenue à Bangkok, a formulé des recommandations concernant la nécessité que soient développés, actualisés et testés par les États leurs plans de préparation de l'aviation à des urgences de santé publique (PHE), en conformité avec les exigences de l'OACI et de l'OMS. La 49^e Conférence des Directeurs généraux de l'aviation civile Asie/Pacifique, tenue à New Delhi, a adopté des conclusions concernant l'avenir du projet, y compris des mécanismes de financement possibles. La cinquième réunion du projet CAPSCA-Asie/Pacifique s'est tenue à Oulan-Bator (Mongolie). Une visite d'assistance au Népal a été entreprise, suivie d'un séminaire de formation pour conseillers techniques au bureau régional de l'OACI à Bangkok.

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

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

Réalisations du projet

La législation et les règlements nationaux d'un État membre ont été évalués et un rapport d'évaluation juridique a été établi. Les éléments d'orientation requis relatifs à la ratification de la Convention AVSEC ont été diffusés. L'élaboration du contenu relatif à la certification des instructeurs d'un programme de formation a progressé, avec le concours d'un groupe de travail CASP-AP, tandis que les travaux ont été entrepris pour un atelier d'évaluation des risques. Un cours d'inspecteur national, un atelier de contrôle de la qualité et un séminaire sur les aspects juridiques AVSEC ont été fournis. Un membre a reçu de l'assistance dans la rédaction d'un plan d'action correctrice (CAP) en rapport avec son audit, et un membre a reçu des conseils sur l'actualisation de son CAP. Le CASP-AP ne pouvant pas répondre aux besoins de tous les membres avec ses propres ressources, le programme a entrepris une série de projets d'assistance autofinancés faisant appel à des experts AVSEC extérieurs. Des propositions pour deux projets d'assistance ont été préparées et soumises à l'approbation des États. Le programme a aidé le bureau régional pour la tenue de la Conférence régionale AVSEC à Kuala Lumpur. Il a également aidé le Programme ordinaire à mener deux ateliers régionaux sur la planification de la gestion de crise et pour achever un atelier sur le contrôle de la qualité dans un État non membre du CASP-AP.

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 reçoit des subventions d'Airbus et de la société Boeing et de Transports Canada, ainsi que des contributions en nature de l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et d'États membres. Ses objectifs sont d'améliorer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la région, ainsi que la formation et le perfectionnement professionnel d'inspecteurs nationaux de la navigabilité et de l'exploitation aérienne, d'harmoniser les politiques et les règlements, d'apporter une assistance en matière de certification et d'inspection aux États qui ne sont actuellement pas en mesure de satisfaire aux obligations réglementaires, de coordonner les programmes d'assistance technique et d'établir une équipe régionale de sécurité de l'aviation pour mettre en œuvre des solutions élaborées globalement aux problèmes de sécurité. Entrepris en février 2003, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de janvier 2018.

Réalisations du projet

Le comité directeur COSCAP-NA s'est réuni à Chengdu (Chine). L'équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie du Nord (NARAST) a participé à l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie-Pacifique (APRAST) de l'OACI pour identifier les problèmes de sécurité et proposer des mesures à l'attention du comité directeur COSCAP-NA. Des éléments d'orientation ont continué d'être élaborés et des ateliers et de la formation ont été donnés, à l'appui de la mise en œuvre des recommandations de l'équipe NARAST. Huit programmes de formation ont été donnés à 336 participants, sur les sujets suivants : surveillance des exploitants aériens étrangers, examinateur médical désigné, gestion des menaces et des erreurs, approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN), méthode de surveillance continue, vols à temps de déroutement prolongé (EDTO), systèmes de gestion des risques liés à la fatigue (FRMS), inspection des aérodromes, systèmes de gestion de la sécurité/ programmes nationaux de sécurité (SGS/PNS), ainsi qu'une formation périodique sur le minimum de séparation verticale réduit (RVSM), la liste minimale d'équipements (LME), l'approche finale en descente continue (CDFA) et l'examen des manuels. Douze missions ont été réalisées, en Chine, en République populaire démocratique de Corée, en Mongolie et en République de Corée, ce qui a inclus un appui pour la poursuite du développement et de la mise en œuvre des PNS.

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

Ce projet, financé par les gouvernements de l'Afghanistan, du Bangladesh, du Bhoutan, de l'Inde, des Maldives, du Népal, du Pakistan et du Sri Lanka, reçoit des subventions d'Airbus et de la société Boeing ainsi que des contributions en nature de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de France et d'États membres. 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 ; aider au développement d'un cadre réglementaire harmonisé ; promouvoir une approche systémique globale pour mener des activités de supervision de la sécurité basées sur l'application effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et sur des moyens efficaces de supervision de la sécurité ; mettre en place un système régional de partage de l'information pour améliorer l'accès aux renseignements relatifs à la sécurité ; aider les autorités de l'aviation civile des États membres dans leurs efforts pour se conformer aux normes internationales et nationales de l'aviation civile ; et appuyer le perfectionnement des ressources humaines de l'aviation civile. Entrepris en 1997, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2017.

Réalisations du projet

Le comité directeur COSCAP-SA s'est réuni à Dhaka, (Bangladesh). L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie du Sud (SARAST) a participé à l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie-Pacifique (APRAST) de l'OACI pour identifier les problèmes de sécurité et proposer des mesures à l'attention du comité directeur COSCAP-SA. Vingt-trois programmes de formation ont été donnés à 834 participants de sept États, dans les domaines suivants : approbation opérationnelle et mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) ; acheminement des marchandises dangereuses ; certification des aérodromes ; essais de friction sur piste ; supervision de la PBN ; et programme d'évaluation de sécurité des aéronefs étrangers (SAFA). Des règlements, normes et orientations types ont été créés et utilisés dans les programmes de formation connexes. Avec le concours du Programme de procédures de vol (FPP) de l'OACI, deux ateliers de mise en œuvre et cours d'approbation opérationnelle ont été donnés, aux Maldives et au Pakistan, avec l'appui d'Airbus. Vingt-neuf missions d'assistance technique ont été réalisées.

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 RAS 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 reçoit des subventions d'Airbus et de la société Boeing ainsi que des contributions en nature d'Airbus, de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de France, de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et d'États membres. 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 d'établir une équipe régionale de sécurité de l'aviation pour appliquer les solutions aux problèmes de sécurité élaborées à l'échelle mondiale. Entrepris en 2001, ce projet a été prolongé jusqu'à la fin de juin 2016.

Réalisations du projet

Le comité directeur COSCAP-SEA s'est réuni à Singapour. L'Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie du Sud-Est (SEARAST) a participé à l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie-Pacifique (APRAST) de l'OACI pour identifier les problèmes de sécurité et proposer des mesures à soumettre à l'attention du comité directeur COSCAP-SEA. Quinze cours, séminaires et ateliers, portant sur des questions telles que médecine aéronautique, marchandises dangereuses, base de données de surveillance des exploitants étrangers (FAOSD), navigation fondée sur les performances et systèmes de gestion de la sécurité (SGS), ont été donnés à 527 participants. Trente-sept missions et événements/réunions, dont 14 à l'appui du suivi de l'USOAP et de la mise en œuvre de mesures correctives, ainsi que de la transition à la méthode de surveillance continue (CMA), ont été organisés pour appuyer toutes les administrations membres.

RÉGION EUROPE ET MOYEN-ORIENT**Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) — Moyen-Orient*****But du projet***

Ce projet est financé par le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe (CFIA), ainsi que par des contributions en nature de l'Organisation mondiale de la santé (OMS), de l'Autorité de l'aviation civile de Singapour et d'autres États et organisations internationales. Son objectif est, grâce à des arrangements de coopération conclus entre États participants et administrations de ces États [(Arabie saoudite, Bahreïn, Égypte, Iran (République islamique d'), Jordanie, Liban, Oman, Qatar et Soudan)], de réduire le risque de propagation des maladies transmissibles par les voyageurs aériens, comme la grippe potentiellement pandémique. Le projet CAPSCA aide les États à respecter les normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l'OACI, contenues dans les Annexes 6, 9, 11, 14 et 18 ainsi que dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (PANS-ATM, Doc 4444) et les lignes directrices connexes relatives à l'établissement de plans d'urgence pour les urgences de santé publique. Entrepris en mai 2010 et d'une durée prévue de deux ans, le projet est terminé.

Réalisations du projet

Neuf États se sont joints au projet CAPSCA en 2012. Des visites d'assistance à trois aéroports internationaux ont été effectuées. Deux réunions régionales ont eu lieu au bureau régional de l'OACI au Caire. Pendant la 13^e réunion du Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG), tenue à Abou Dhabi, un appui à la CAPSCA de la part des États de la région a été obtenu.

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

Ce projet est financé par les gouvernements de Bahreïn, des Émirats arabes unis et du Koweït, avec l'appui d'Airbus, de la société Boeing, de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et d'Etihad Airways (Émirats arabes unis). Son objectif est de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans la sous-région des États du Golfe, par l'harmonisation et l'application efficace des normes internationales et des dispositions, règlements et procédures nationaux de supervision de la sécurité, pour contribuer au développement social et économique de la sous-région et stimuler la coopération entre les États

participants. Il vise aussi à créer une structure régionale pour la coopération et la coordination en matière de sûreté de l'aviation et pour la formation du personnel de sûreté. Entrepris en 2005 pour une durée prévue de cinq ans, le projet a été prolongé jusqu'à décembre 2015.

Réalisations du projet

Le projet a continué d'aider à l'élaboration et à la mise en œuvre de règlements de navigation aérienne harmonisés et des éléments d'orientation connexes. La formation de personnel technique et d'inspecteurs a été réalisée grâce à des cours dispensés par les experts du projet, à la fourniture d'appui dans l'organisation de formations menées par les partenaires en matière de sécurité, à savoir l'AESA, l'Association du transport aérien international (IATA) et la FAA, ainsi qu'à la fourniture de formation en cours d'emploi, à des manifestations de sensibilisation, à des ateliers et à des séminaires. Des règlements de navigation aérienne génériques et les procédures connexes ont été élaborés en conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et en adaptant certaines des exigences des règlements de l'AESA de la Commission européenne (CE). Un manuel d'orientation sur la navigation fondée sur les performances (PBN)-qualité de navigation requise (RNP), des règlements de validation et de surveillance des exploitants aériens étrangers ainsi que des manuels de procédures ont été élaborés et diffusés aux trois États membres, pour examen et approbation avant la publication finale.

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

But du projet

Ce projet est un accord de coopération entre les États de la Communauté d'États indépendants (CEI) (Arménie, Azerbaïdjan, Belarus, Fédération de Russie, Géorgie, Kazakhstan, Kirghizistan, Ouzbékistan, République de Moldova, Tadjikistan, Turkménistan et Ukraine), mis en œuvre avec des contributions en nature du Complexe aéronautique Iliouchine, du Comité aéronautique inter-États (CAI) et de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, et avec des contributions financières d'Airbus. Il a pour objectifs de renforcer les moyens de supervision de la sécurité dans les États participants, par l'établissement au Comité aéronautique inter-États (CAI) d'un centre régional de formation et de services consultatifs en matière de sécurité des vols ; 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. Entrepris en 2001 pour une durée prévue de 6 ans, le projet a été prolongé jusqu'à la fin de décembre 2013.

Réalisations du projet

Le coordinateur du projet a participé à diverses réunions et séminaires, notamment : Heli-Expo à Dallas, où il a présenté un exposé sur le projet et rencontré des constructeurs d'hélicoptères en vue de créer dans la région une équipe internationale de sécurité des hélicoptères (IHST-CIS) ; un atelier d'Airbus sur la performance des vols en région terminale de l'aéroport de Sochi pendant les Jeux olympiques de 2014 ; une réunion de liaison d'Airbus sur l'exploitation technique des aéronefs ; un séminaire de Boeing sur l'évaluation des risques et leur atténuation en cas de perte de contrôle en vol (LOC-I), d'impact sans perte de contrôle (CFIT) ou de sortie de piste (RE) ; séminaire d'Airbus sur le dégivrage ; séminaire sur le programme d'évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers (SAFA) de la Commission européenne (CE) ; et séminaire de haut niveau d'Airbus sur la sensibilisation à la gestion de la maintenance. Un groupe d'experts régionaux a été établi comme noyau pour de nouvelles initiatives dans la région. L'équipe de sécurité de l'aviation civile (CAST-CIS) a élaboré une note d'information avec des recommandations pratiques sur la prévention des accidents et incidents, en accord avec la décision du Groupe de coordination du Groupe régional de sécurité de l'aviation – Europe [RASG-EUR(COG-1)] qui a été soumise à RASG-EUR(COG-2). Un programme de sécurité aérienne dans la région pour 2013 a été élaboré et soumis pour approbation par le Conseil sur l'aviation civile et l'utilisation de l'espace aérien.

— FIN —

