50 years of ECAC...

La CEAC : 50 années d'existence ...

European Civil Aviation Conference

Yearbook

2005

Annuaire

Conférence européenne de l'Aviation civile

ECAC MEMBER STATES

50 years of ECAC...

La CEAC : 50 années d'existence ...

European Civil Aviation Conference

Yearbook

2005

Annuaire

Conférence européenne de l'Aviation civile

Sommaire

Message du Président du Conseil de l'OACI 4

Message du Secrétaire général du Conseil de l'Europe 6

Message du pays hôte — La France 8

Le mot du Président 10

Historique des 50 ans de travaux de la CEAC 12

Cinq décennies qui ont façonné l'aviation civile en Europe
1955-1965 16
1965-1975 18
1975-1985 20
1985-1995 22
1995-2005 24

Les États membres de la CEAC 28

Messages des Directeurs généraux de l'Aviation civile des États membres de la CEAC

Albanie 30
Arménie 31
Autriche 32
Azerbaïdjan 33
Belgique 34
Bosnie-Herzégovine 35
Bulgarie 36
Croatie 37
Chypre 38
République tchèque 39
Danemark 40
Estonie 41
Finlande 42
France 43
Géorgie 44
Allemagne 45
Grèce 46
Hongrie 47
Islande 48
Irlande 49
Italie 50
Lettonie 51
Lituanie 52
Luxembourg 53
Malte 54
Moldova 55
Monaco 56
Pays-Bas 57
Norvège 58
Pologne 59
Portugal 60
Roumanie 61
Serbie-et-Monténégro 62
Slovaquie 63
Slovénie 64
Espagne 65
Suède 66
Suisse 67
L'ex-République yougoslave de Macédoine 68
Turquie 69
Ukraine 70
Royaume-Uni 71

Messages de la
CAAC 73
CAFAC 74
CLAC 75

Les Présidents de la CEAC : 1955 à 2005 77

CEAC — Les 50 premières années... 78

Le Comité de coordination 82

Le Secrétariat 84

Activités de la CEAC

- Relations extérieures 88
- Questions liées à l'intégration 90
- Sûreté de l'aviation civile 94
- Sécurité 98
- Environnement 102
- Économique et Réglementaire 104
- Facilitation 106
- Questions liées à la santé des passagers aériens 108
- Enquêtes sur les accidents 112
- Activités juridiques 114
- Président(e)s 116

Contents

Message from the President of the ICAO Council 5

Message from the Secretary General of the Council of Europe 7

Message from the Host State — France 9

A Word from the President 11

Milestones in 50 Years of ECAC Work 13

Five Decades of Shaping Civil Aviation in Europe
1955-1965 17
1965-1975 19
1975-1985 21
1985-1995 23
1995-2005 25

ECAC Member States 28

Messages from Directors General of Civil Aviation of ECAC Member States

Albania 30
Armenia 31
Austria 32
Azerbaijan 33
Belgium 34
Bosnia and Herzegovina 35
Bulgaria 36
Croatia 37
Cyprus 38
Czech Republic 39
Denmark 40
Estonia 41
Finland 42
France 43
Georgia 44
Germany 45
Greece 46
Hungary 47
Iceland 48
Ireland 49
Italy 50
Latvia 51
Lithuania 52
Luxembourg 53
Malta 54
Moldova 55
Monaco 56
Netherlands 57
Norway 58
Poland 59
Portugal 60
Romania 61
Serbia and Montenegro 62
Slovakia 63
Slovenia 64
Spain 65
Sweden 66
Switzerland 67
The former Yugoslav Republic of Macedonia 68
Turkey 69
Ukraine 70
United Kingdom 71

Messages from
ACAC 73
AFCAC 74
LACAC 75

ECAC Presidents: 1955 to 2005 77

ECAC — The first 50 years... 78

The Co-ordinating Committee 83

The Secretariat 85

ECAC Activities

- External Relations 89
- Integration Matters 91
- Civil Aviation Security 95
- Safety 99
- Environment 103
- Economic and Regulatory 105
- Facilitation 107
- Air Passenger Health Issues 109
- Accident Investigation 113
- Legal Matters 115
- Chairpersons 116

Message du Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

M. Assad Kotaite

En avril 1954, à l'initiative du Conseil de l'Europe et de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), la Conférence de coordination des transports aériens européens créait la Commission européenne de l'Aviation civile (CEAC) (rebaptisée ultérieurement « Conférence européenne de l'Aviation civile »). La première session de la CEAC s'est tenue à Strasbourg en novembre 1955 et j'ai eu le privilège d'y assister comme observateur de mon pays, le Liban. J'étais aussi membre du Comité juridique de l'OACI depuis 1953. Pendant 50 ans, j'ai vu à l'œuvre et encouragé l'exceptionnel esprit de coopération mutuelle qui caractérise les relations entre nos deux organisations.

Signe de son succès, la CEAC a servi de modèle pour la création de la Commission africaine de l'Aviation civile (CAFAC) en 1964 et de la Commission latino-américaine de l'Aviation civile (CLAC) en 1973.

En liaison étroite avec l'OACI, la CEAC n'a pas cessé d'aider ses États membres à atteindre les buts et objectifs de la 'Convention relative à l'aviation civile internationale', charte de l'OACI, en encourageant la coordination et une meilleure utilisation des transports aériens intra-européens. Vu l'élargissement actuel de la Communauté européenne, ce rôle devient plus déterminant que jamais.

Le 50ème anniversaire de la CEAC est une occasion de se réjouir, de réfléchir à sa contribution vitale à la croissance du transport aérien en Europe et de s'enthousiasmer déjà pour les passionnants défis prochains. Au nom de l'OACI, je tiens à saluer la Conférence européenne de l'Aviation civile pour ses réalisations, sa coopération avec l'OACI ainsi que son engagement et son dévouement à notre but commun - le développement sûr et ordonné de l'aviation civile - et je tiens à lui présenter mes plus chaleureuses félicitations et mes meilleurs vœux de succès pour les années à venir.

Message from the President of the Council of the International Civil Aviation Organization (ICAO)

Dr Assad Kotaite

In April 1954, at the initiative of the Council of Europe and the International Civil Aviation Organization (ICAO), the Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe gave birth to the European Civil Aviation Conference (ECAC). In November 1955, I had the privilege to attend in Strasbourg the First Session of ECAC as observer of my country, Lebanon. I also was a member of the Legal Committee of ICAO since 1953. For 50 years, I have witnessed and supported the exceptional spirit of mutual co-operation which characterises the relationship between our two organisations.

As a measure of its success, ECAC became a model for the establishment of the African Civil Aviation Commission (AFCAC) in 1964 and the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) in 1973.

In close liaison with ICAO, ECAC has consistently assisted its Member States in achieving the aims and objectives of the 'Convention on International Civil Aviation', ICAO's charter, by promoting co-ordination and better utilisation of intra-European air transport. The current expansion of the European Community makes this role more critical than ever.

The 50th anniversary of ECAC is a time to rejoice, to reflect on its vital contribution to the growth of air transport in Europe, and to look ahead with excitement at the fascinating challenges to come. On behalf of ICAO, I wish to salute the European Civil Aviation Conference for all its realisations, its co-operation with ICAO and its commitment and dedication to our common goal - the safe and orderly development of civil aviation - and to address to ECAC my warmest congratulations and best wishes for success in the years to come.

Message du Secrétaire général du Conseil de l'Europe

M. Terry Davis

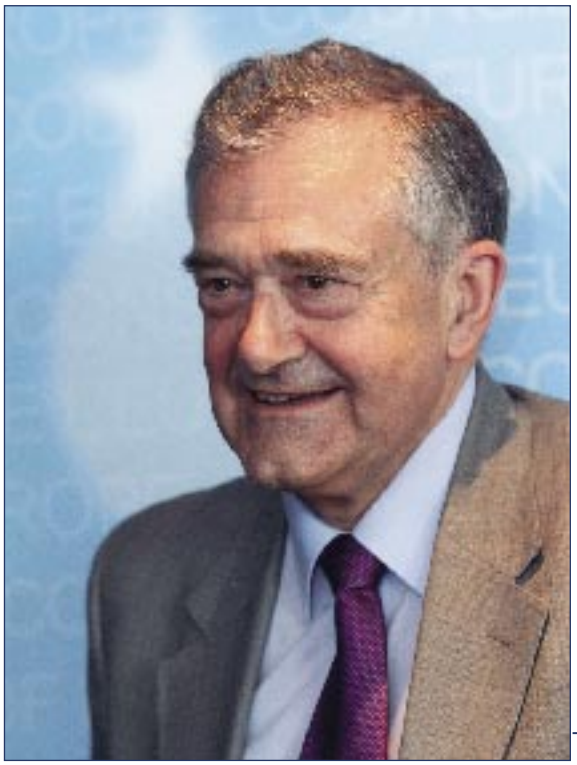
Le Conseil de l'Europe, avec ses 46 États membres, est le domicile commun à quelque 800 millions de personnes — depuis l'Islande au nord jusqu'à la Turquie au sud, depuis le Portugal à l'ouest jusqu'à la Russie à l'est. Notre organisation est également fière, à juste titre, d'être le « domicile spirituel » de la CEAC, qui a été créée au début des années 50, fruit d'une initiative de l'Assemblée parlementaire du Conseil de l'Europe.

Depuis ce moment-là, les relations entre la CEAC et le Conseil de l'Europe, et en particulier l'Assemblée, ont gardé un caractère exceptionnel. Nous maintenons par l'intermédiaire du Comité chargé des questions économiques et du développement de l'Assemblée la coopération la plus étroite possible sur les questions d'intérêt commun, telles que le combat contre le terrorisme, la migration, la libre circulation des personnes et la protection des réfugiés et des demandeurs d'asile.

Dans un monde où chacun devient de plus en plus dépendant de l'autre, il importe avant tout de pouvoir compter sur un système de transport aérien mondial sûr et efficace. Celui-ci contribue au renforcement des contacts et à une meilleure compréhension entre les gens, en ouvrant leurs horizons et en leur permettant de découvrir d'autres cultures. C'est pourquoi c'est un immense plaisir pour moi de saisir cette occasion pour vous féliciter à l'occasion de votre 50ème anniversaire. Je voudrais vous assurer que nous vous soutenons sans réserve dans vos efforts pour créer un système de transport aérien plus sûr et convivial en Europe, et je me réjouis de pouvoir poursuivre notre coopération fructueuse à l'avenir.

Message from the Secretary General of the Council of Europe

Mr Terry Davis



Council of Europe

The Council of Europe, with its 46 Member States, is the common home for some 800 million people – from Iceland in the North to Turkey in the South, from Portugal in the West to Russia in the East. Our Organisation is also justly proud of being the "spiritual home" of ECAC, which was created in the early 1950s as a result of an initiative of the Council of Europe Parliamentary Assembly.

Ever since that time, the Council of Europe, and in particular the Assembly, has enjoyed a very special relationship with ECAC. Through the Assembly's Committee on Economic Affairs and Development, we maintain the closest possible co-operation on issues of common concern, such as the fight against terrorism, migration, the free movement of people and the protection of refugees and asylum seekers.

In a globalising and ever more interdependent world, a safe and efficient air transport system is of key importance. It contributes to promoting contacts and a better understanding among people, opening their horizons and having them discover other cultures. That is why it is with great pleasure that I use this opportunity to greet you on your 50th anniversary. I should like to assure you of our full support for your efforts to create a safer, more secure and user-friendly air transport system in Europe, and I look forward to continuing our fruitful co-operation in the future.

La France est fière d'avoir vu naître à Strasbourg, il y a cinquante ans, la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) qu'elle accueille depuis lors à proximité immédiate de notre capitale. La France s'honore aussi d'avoir participé activement, aux côtés de dix-huit autres États européens, à la création de cette organisation sous le double patronage du Conseil de l'Europe et de l'Organisation de l'aviation civile internationale. Elle a toujours encouragé son action incessante en faveur d'un développement sûr et harmonieux de l'aviation civile européenne.

L'œuvre accomplie par la CEAC pendant le demi-siècle écoulé est en tous points remarquable et conforme à la vocation qui lui avait été donnée par la Résolution qui l'a créée : favoriser la coordination, la meilleure utilisation et le développement ordonné des transports aériens européens. Cette tâche est devenue plus importante encore lorsque l'Europe politique s'est élargie ; constituée de dix-neuf États en 1955, la CEAC en regroupe 42 en 2005.

Alors que le mouvement d'intégration du transport aérien européen s'accélère dans les domaines institutionnel, réglementaire et économique, la CEAC assure aujourd'hui un rôle de coordination indispensable, notamment en matière de sécurité et de sûreté, et assure un transfert d'expérience au-delà des frontières de l'Europe.

En tant que pays hôte, la France exprime aujourd'hui sa satisfaction de l'œuvre accomplie par la CEAC en cinquante années et souhaite rappeler son engagement à l'accueillir, l'assister et la soutenir pour le prochain demi-siècle.

Dominique Perben
Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Message from the Host State — France

France is proud to have been the birthplace, in Strasbourg, fifty years ago, of the European Civil Aviation Conference (ECAC), which it continues to host ever since close to our capital. France also prides itself on having actively participated, along with eighteen other European States, in the creation of this organisation under the dual patronage of the Council of Europe and the International Civil Aviation Organization. France has never ceased to encourage its continuous work towards the safe and harmonious development of European civil aviation.

The work ECAC has accomplished during this last half century is remarkable in every way and has been true to the role entrusted to it by the founding Resolution: to promote the co-ordination, the better use and the orderly development of European air transport. This became an even more important task with the political enlargement of Europe: from its 19 States in 1955, ECAC has increased to its present 42 in 2005.

As the European air transport integration process accelerates in the institutional, regulatory and economic fields, ECAC has an essential co-ordinating role to play today, in particular with regard to safety and security, and guarantees the transfer of experience beyond Europe's borders.

In its capacity as host State, France expresses today its satisfaction with ECAC's work over fifty years and wishes to reaffirm its commitment to hosting, assisting and supporting it in the next half century.

Dominique Perben
Ministre des Transports, de l'Équipement, du Tourisme et de la Mer

Le mot du Président

M. Laszlo Kiss

Ce qui avait commencé, il y a 50 ans, en 1955, par être une simple réunion sans lendemain qui devait régler quelques questions précises liées au transport aérien européen est devenu avec le temps l'histoire d'une réussite qui ne fléchit pas. La Conférence européenne de l'Aviation civile n'a jamais cessé depuis de fournir un pôle de convergence de la coopération intergouvernementale pour tout ce qui se rapporte aux questions de transport aérien en Europe et reste une organisation à l'échelle de l'Europe qui dispose d'une composition et d'une expertise lui permettant de répondre aux besoins complexes de l'industrie du transport aérien paneuropéen.

Lorsque l'aviation en Europe était sur le point de devenir un transport de masse moderne avec des taux de croissance spectaculaires, elle avait besoin d'un cadre harmonisé et flexible englobant l'environnement de l'aviation dans sa totalité couvrant les questions économiques, techniques et celles liées à la facilitation. C'est pourquoi le leitmotiv de la CEAC a toujours été le développement continu d'un système de transport aérien européen sûr, efficace et durable.

C'est une grande fierté pour moi de vivre ce jubilé au cours de mon mandat de Prèsident de cette organisation qui a su tenir cette position indispensable pendant les 50 dernières années de l'aviation civile en Europe.

Pendant plusieurs décennies, la CEAC était la seule organisation gouvernementale européenne à traiter des questions d'aviation civile. Lorsque l'Union européenne s'est impliquée progressivement dans la réglementation de l'aviation civile, elle a trouvé une base stable, une expertise et un soutien fiable. La CEAC a, grâce à ses premières études sur le sujet et l'élaboration d'accords sur les tarifs et la capacité, posé les bases de la libéralisation et elle a contribué pour une large part au développement de nombreux règlements, qu'il s'agisse de systèmes informatisés de réservation, de sécurité ou de droits des passagers. Mais avant tout, il faut retenir le rôle de chef de file qu'a joué la CEAC dans le domaine de la sûreté aérienne en développant une synthèse de politiques et de pratiques associées reproduite dans son Doc 30.

Les méthodes de travail de la CEAC ont toujours été flexibles et adaptées aux exigences de l'industrie, ce que vous pourrez constater lors de votre lecture du résumé des travaux des cinq décennies que contient cette édition commémorative de l'Annuaire de la CEAC.

Lors des bouleversements politiques de 1989, la CEAC a relevé un défi sans précédent : l'intégration réussie de 19 nouveaux États membres, un quasi doublement du nombre de ses États membres que comptait cette organisation depuis une trentaine d'années. Aujourd'hui, les travaux d'intégration continuent, et par une réussite remarquable, huit de ces États ont déjà accédé à l'Union européenne et d'autres sont en bonne voie.

Notre objectif aujourd'hui et pour l'avenir reste l'harmonisation, qui est plus que jamais nécessaire pour garantir un transport aérien homogène, et nous œuvrons pour atteindre les niveaux maximums de sécurité dans un environnement paneuropéen en évitant que le système de l'aviation civile européenne ne se développe à deux niveaux. La CEAC mettra toute son énergie dans la poursuite de cette tâche, en mettant l'accent sur les ateliers et les cours de formation, en y impliquant non seulement ses 42 États membres mais aussi les États des régions voisines. Elle continuera également à s'impliquer dans la recherche de solutions aux problèmes pressants liés à l'environnement et à la capacité, au renforcement de la sécurité et de la sûreté du transport aérien et sur le plan consultatif en ce qui concerne les questions économiques.

En même temps qu'elle se concentre sur les activités du transport aérien intra-européen, la CEAC entretiendra et poursuivra activement ses excellentes relations de travail transatlantiques avec le Canada et les États-Unis. Elle en fera de même avec d'autres États tels que la Fédération de Russie, avec laquelle elle entretient regulièrement d'étroites relations formelles. En outre, nous attachons une importance particulière à nos relations avec nos organisations sœurs en Afrique, en Amérique latine et dans le Monde arabe dont témoignent les Mémorandums d'Entente conclus avec chacune d'entre elles.

Enfin, je tiens à saluer la relation de la CEAC avec l'OACI au cours d'un demi-siècle. Le rôle que la CEAC a joué en tant que voix représentative de l'Europe dans les délibérations mondiales de l'OACI a toujours été, et continuera à être, au cœur de nos travaux et nous n'avons jamais sous-estimé l'importance de ce rôle.

A Word from the President

Dr Laszlo Kiss

What was intended 50 years ago, in 1955, to be a one-time meeting in order to sort out some specifically European air transport questions became a success story which is still going strong. The European Civil Aviation Conference has ever since provided the major focus for inter-governmental co-operation in air transport matters in Europe and remains a Europe-wide organisation with the membership and expertise capable of responding to the complex needs of the pan-European air transport industry.

At the threshold of becoming a means of modern mass transport with tremendous growth rates, aviation in Europe needed a harmonised and flexible framework encompassing the complete environment of aviation: economic, facilitation, and technical issues. ECAC's leitmotif thus has always been the continued development of a safe, efficient and sustainable European air transport system.

I am particularly proud that this important Jubilee falls within my term as President of this organisation, which has held such an indispensable position during the last 50 years of civil aviation in Europe.

For decades ECAC has been the only European governmental organisation to deal with civil aviation questions. When the European Union gradually got involved in the regulation of civil aviation, it found a stable foundation, expertise and reliable support. ECAC has laid the ground for liberalisation by its early studies into the subject and the development of tariff and capacity agreements, and has been instrumental in the development of numerous regulations, be it on computer reservation systems, safety or passenger rights. Of the utmost importance is the pioneering role that ECAC has played in the field of aviation security by developing a comprehensive set of policies and guidance material, the so-called Doc 30.

ECAC's working methods have always been flexible and adapted to the requirements of the industry, as you can verify when reading the summary of five decades of work contained in this commemorative edition of the ECAC Yearbook.

With the dramatic political developments in 1989, ECAC took up an unprecedented challenge: the successful integration of 19 new Member States, nearly doubling the number of Member States that had composed this organisation for a good thirty years. Integration work continues, and in a remarkable achievement, eight of these States have already joined the European Union and others are on their way.

Our objective today and in the future remains harmonisation, which is needed more than ever to ensure seamless air travel, both in seeking maximum safety and security levels in a pan-European environment and avoiding a two-tier development of European civil aviation. ECAC will concentrate on this task with a strong emphasis on workshops and training courses, including not only all 42 Member States but also States from its neighbouring regions. And it will continue to be involved in finding solutions with regard to the pressing environmental and capacity problems, strengthening safety and security of air transport and giving guidance with regard to economic questions.

While concentrating on intra-European air transport developments, ECAC will maintain and actively pursue its excellent transatlantic working relations with Canada and the United States. Other States such as the Russian Federation, with which it has a close formal relationship, will continue to play an important role in ECAC's work. In addition, we attach great importance to our relations with our sister organisations in Africa, Latin America and the Arab world as evidenced by Memoranda of Understanding with each of these organisations.

Finally, I should salute ECAC's fifty-year-old relationship with ICAO. The role that ECAC has played as the representative voice of Europe in ICAO's worldwide deliberations has been and will continue to be at the heart of our work and one whose importance we have never underestimated.

Historique des 50 ans de travaux de la CEAC

1955
- Tenue de la session inaugurale de la CEAC (29 novembre – 16 décembre)

1956
- 'L'Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe' est ouvert à la signature (le 30 avril)

1959
- Le Comité sur la coordination et la libéralisation (COCOLI) est établi

1960
- 'L'Accord multilatéral relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs importés' est ouvert à la signature (le 22 avril)

1967
- Restructuration majeure des dispositions de travail de la CEAC : établissement d'un Comité de coordination et de quatre Comités permanents (ECO I, ECO II, Facilitation, Technique)
- 'L'Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers' est ouvert à la signature (le 10 juillet 1967)

1969
- Chypre devient le 20ème état membre de la CEAC

1974
- Le groupe d'experts ANCAT et le groupe ad hoc traitant des mesures de sûreté sont établis

1976
- Un amendement est apporté à la Constitution de la CEAC donnant aux réunions de Directeurs généraux un caractère institutionnel

1977
- La Yougoslavie devient membre de la CEAC

1979
- Malte adhère à la CEAC
- Le Groupe de travail EURPOL est établi
- Interdiction est faite aux aéronefs non conformes aux normes acoustiques de l'Annexe 16 de l'OACI d'exploiter en Europe, à partir du 1er janvier 1988
- Établissement de procédures européennes communes d'autorisation des vols de catégories II et III (Doc 17)
- Publication des prescriptions communes relatives aux équipements embarqués, à l'entraînement et aux procédures (Doc 18)

1982
- Premier Mémorandum d'Entente CEAC-États-Unis sur la tarification nord-atlantique
- Publication du rapport COMPAS sur la concurrence dans les services aériens intra-européens (Doc 25)

1985
- Publication du Doc 30, Parties I (Facilitation) et II (Sûreté)

1986
- Rapport sur la méthode normalisée de calcul de courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils (Doc 29)

1987
- 'L'Accord international sur la procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers intra-européens' est ouvert à la signature (le 16 juin)
- 'L'Accord international relatif au partage de la capacité sur les services aériens réguliers intra-européens' est ouvert à la signature (le 16 juin)

1988
- Première réunion CEAC au niveau ministériel suivie de la publication, en 1990 et 1992, de la Stratégie CEAC pour les années 1990
- Élaboration d'un 'Code de conduite pour les Systèmes informatisés de réservation'
- Les JAA deviennent organe associé de la CEAC

1989
- Symposium CEAC sur l'avenir du transport aérien européen de loisir (23-25 octobre)
- Monaco adhère à la CEAC

1990
- Premier symposium CEAC sur la sûreté de l'aviation civile, à Paris (6-8 novembre)
- La Hongrie et la Pologne adhèrent à la CEAC

Milestones in 50 Years of ECAC Work

1955
- Inaugural Session of ECAC (29 November –16 December)

1956
- The 'Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe' was opened for signature (30 April)

1959
- The Committee on Co-ordination and Liberalisation (COCOLI) was established

1960
- The 'Multilateral Agreement relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft' was opened for signature (22 April)

1967
- Major restructuring of ECAC working arrangements: Establishment of a Co-ordinating Committee and four Standing Committees (ECO I, ECO II, Facilitation, Technical)
- The 'International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Scheduled Air Services' was opened for signature (10 July 1967)

1969
- Cyprus became ECAC's 20th Member State

1974
- The ANCAT group of experts and an ad hoc group dealing with security measures were established

1976
- Amendment of the ECAC Constitution, giving Directors General meetings an institutional character

1977
- Yugoslavia became a member of ECAC

1979
- Malta joined ECAC
- The EUROPOL Working Group was established
- An operating ban was agreed for Europe, as of 1 January 1988, of aircraft not complying with noise standards of ICAO Annex 16
- Establishment of common European procedures for the authorisation of Category II and III operations (Doc 17)
- Publication of joint requirements for emergency and safety airborne equipment, training and procedures (Doc 18)

1982
- First ECAC-US Memorandum of Understanding (MoU) on North Atlantic Pricing
- Publication of the COMPAS report on competition in intra-European air services (Doc 25)

1985
- Publication of Doc 30, Parts I (Facilitation) and II (Security)

1986
- Report on standard method of computing noise contours around civil airports (Doc 29)

1987
- The 'International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Intra-European Scheduled Air Services' was opened for signature (16 June)
- The 'International Agreement on the Sharing of Capacity on Intra-European Scheduled Air Services' was opened for signature (16 June)

1988
- First ECAC meeting at Ministerial level followed by the publication, in 1990 and 1992, of the ECAC Strategy for the 1990s
- Development of a 'Code of Conduct for Computer Reservation Systems'
- JAA became Associated Body of ECAC

1989
- ECAC Symposium on the Future of European Leisure Air Transport (23-25 October)
- Monaco joined ECAC

1990
- First ECAC Symposium on Civil Aviation Security, in Paris (6-8 November)
- Hungary and Poland became ECAC Member States

1991

- Élaboration et publication du 'Recueil CEAC de Lignes directrices sur les aéroports'
- La Bulgarie, la République tchèque, la Roumanie et la Slovaquie adhèrent à la CEAC

1992

- La Croatie, la Lituanie et la Slovénie adhèrent à la CEAC

1993

- La Lettonie adhère à la CEAC

1994

- Séminaire CEAC/ECMT sur l'accès au voyage par avion pour les personnes à mobilité réduite

1995

- Premier Dialogue CEAC/UE avec l'industrie du transport aérien européen (à Noordwijk, 6-7 juillet)
- L'Estonie adhère à la CEAC

1996

- Le Programme d'action SAFA de la CEAC devient opérationnel
- Première déclaration de la CEAC en matière d'environnement
- Deuxième symposium CEAC sur la sûreté de l'aviation civile, à Londres (22-24 mai)
- L'Arménie et la Moldova adhèrent à la CEAC
- Publication du premier numéro de CEAC infos (mars)

1997

- Finalisation de la 'Stratégie institutionnelle de la CEAC pour la gestion de la circulation aérienne en Europe'
- L'ex-République yougoslave de Macédoine adhère à la CEAC
- Inauguration de l'Institut régional européen OACI/CEAC de formation à la sûreté de l'aviation — EASTI (à Haren, le 19 novembre)

1998

- Signature de Mémorandums d'Entente (MoU) avec la CAFAC et la CLAC
- L'Albanie adhère à la CEAC

1999

- Les Directeurs généraux adoptent le rapport de l'Équipe de travail EMTO (Objectifs à moyen terme de la CEAC), définissant le rôle de la CEAC au début du nouveau millénaire et introduisant le concept de Points focaux
- L'Ukraine devient le 38ème État membre de la CEAC
- Mémorandum d'Entente entre la CEAC et l'OACI relatif à la coopération en matière d'audits de supervision de la sécurité et de questions afférentes (26 mai)

2000

- MATSE/6, pose les bases d'un Ciel Unique européen
- Signature d'un MoU avec la CAAC

2001

- Le Programme CEAC d'audits de sûreté de l'aviation devient opérationnel

2002

- Un Protocole d'Intention est signé avec la Fédération de Russie (le 1er février)
- Les engagements volontaires des compagnies aériennes et des aéroports à l'égard des services aux passagers aériens deviennent opérationnels (le 14 février)
- L'Azerbaïdjan, La Bosnie-Herzégovine, et la Serbie-et-Monténégro adhèrent à la CEAC
- Date butoir pour la mise en œuvre de l'inspection/filtrage à 100% des bagages de soute dans les États CEAC (le 31 décembre)

2003

- Adoption d'une déclaration de politique environnementales CEAC actualisée

2004

- Mémorandum d'Entente entre l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) concernant les audits de sûreté de l'aviation et les questions afférentes (27 septembre)

2005

- La Géorgie adhère à la CEAC en tant que 42ème État membre

1991
- Development and publication of the 'ECAC Handbook on Airport Guidelines'
- Bulgaria, the Czech Republic, Romania and Slovakia joined ECAC

1992
- Croatia, Lithuania and Slovenia became members of ECAC

1993
- Latvia joined ECAC

1994
- ECAC/ECMT Seminar on Access to Air Travel for People with Reduced Mobility

1995
- First ECAC/EU Dialogue with the European air transport industry (in Noordwijk, 6-7 July)
- Estonia joined ECAC

1996
- The ECAC SAFA Action Programme became operational
- First ECAC Environmental Policy Statement
- Second ECAC Symposium on Civil Aviation Security, in London (22-24 May)
- Armenia and Moldova became members of ECAC
- Publication of the first issue of ECAC news (March)

1997
- Finalisation of the 'ECAC Institutional Strategy for Air Traffic Management in Europe'
- The former Yugoslav Republic of Macedonia joined ECAC
- Inauguration of the ICAO/ECAC European Aviation Security Training Institute — EASTI (in Haren, 19 November)

1998
- Signature of MoUs with AFCAC and LACAC
- Albania joined ECAC

1999
- Directors General adopt the EMTO (ECAC's Medium Term Objectives) Task Force report, defining ECAC's role at the beginning of the new millennium and introducing the concept of Focal Points
- Ukraine became ECAC's 38th Member State
- Memorandum of Understanding between ECAC and ICAO for Co-operation on Safety Oversight Audits and Related Matters (26 May)

2000
- MATSE/6, laying the foundations for a Single European Sky
- Signature of MoU with ACAC

2001
- The ECAC Aviation Security Audit Programme became operational

2002
- Protocol of Intention signed with Russian Federation (1 February)
- Airline and Airport Voluntary Commitments on Air Passenger Services became operational (14 February)
- Azerbaijan, Bosnia and Herzegovina, and Serbia and Montenegro joined ECAC
- Target date for implementation of 100% screening of hold baggage in ECAC States (31 December)

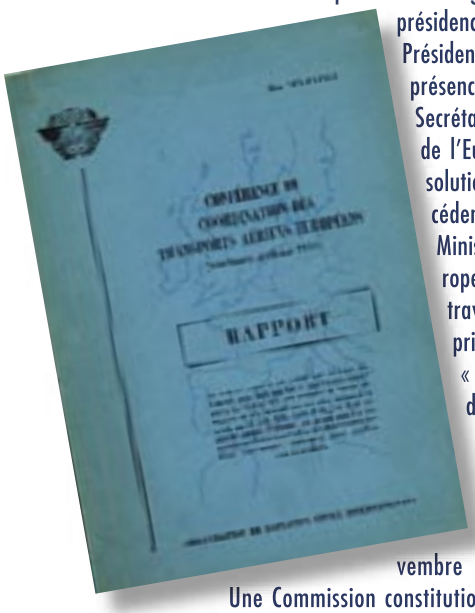
2003
- Adoption of a modernised ECAC Environmental Policy Statement

2004
- MoU between the European Civil Aviation Conference (ECAC) and the International Civil Aviation Conference (ICAO) Regarding Aviation Security Audits and Related Matters (27 September)

2005
- Georgia joined ECAC as 42nd Member State

1955-1965

La réunion de la Conférence de Coordination des Transports aériens en Europe (CATE) s'est ouverte dans la Salle des séances du Conseil de l'Europe à Strasbourg le 21 avril 1954, sous la présidence de M. Edward Warner, Président du Conseil de l'OACI, en présence de M. Léon Marchal, Secrétaire général du Conseil de l'Europe. Partant d'une résolution adoptée l'année précédente par le Comité des Ministres du Conseil de l'Europe, la CATE a conclu ses travaux le 8 mai 1954 ayant pris la décision d'instituer la « Commission européenne de l'Aviation civile ».



La CEAC a tenu sa session inaugurale à Strasbourg du 29 novembre au 16 décembre 1955. Une Commission constitutionnelle a examiné l'établissement formel et le statut de la « Commission[1] » (désignée ainsi par la suite), son Règlement intérieur et ses rapports avec l'OACI et les agences européennes gouvernementales et non gouvernementales dont les tâches étaient susceptibles d'être étroitement associées à celles de la CEAC. Dix-neuf États sont devenus membres de la CEAC lors de sa session inaugurale.

Les premières années, la plus grande partie des travaux de la CEAC a été traitée en Sessions plénières, tenues tous les ans avec une durée de deux à trois semaines. Entre ces sessions, les travaux étaient dirigés par ce qui était nommé « le Bureau de la CEAC », qui était composé au départ du Président et de trois Vice-présidents, ce nombre pouvant atteindre par la suite jusqu'à sept Vice-présidents.

Dès sa conception, la CEAC avait pour objectif l'élaboration d'un accord multilatéral pour les services réguliers. Malgré des efforts intensifs, des différences majeures quant à la manière de traiter les droits de trafic et le partage de la capacité ont abouti en 1959 à un objectif moins ambitieux. Un Comité de Coordination et de Libéralisation (COCOLI) a été mis sur pied, dont la tâche principale était d'étudier les mesures qui pourraient être prises au niveau gouvernemental pour faciliter et encourager la coordination et la coopération entre compagnies aériennes européennes et promouvoir la libéralisation. Le mandat de COCOLI a été élargi par la suite afin de traiter de toute question ayant un aspect économique et ce Comité a joué un rôle déterminant dans l'élaboration de plusieurs facettes de la politique de la CEAC avant son remplacement lors d'une restructuration entreprise en 1967.

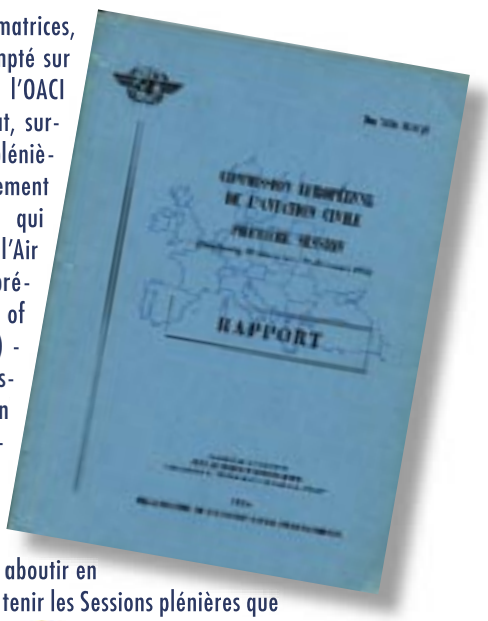
1 INT.S/22(SP)(22 avril 1993) a substitué « Conférence » à la dénomination française « Commission » afin d'éviter la confusion avec toute autre organisation.

Une réussite d'importance a été la conclusion en 1956 de l'Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe. Cet Accord a fourni un accès libéral à certaines catégories d'opérations non régulières. Par la suite ces catégories ont pu être élargies par l'intermédiaire de recommandations de la CEAC.

D'autres activités engagées dans le domaine économique comprenaient l'évaluation de l'incidence de la mise en service d'avions à réaction, la collecte de statistiques sur les transports non réguliers, la réglementation des services de transport de marchandises et la classification des différentes formes de vols non réguliers. L'introduction de services d'hélicoptères et leur réglementation figuraient également à l'ordre du jour des premières réunions.

Dès ses débuts, la CEAC a cherché activement à promouvoir l'harmonisation de politiques dans les domaines technique et de la facilitation. Les sujets techniques comprennent la réglementation sur la banalisation du matériel volant entre immatriculations, les critères de formation de base du personnel navigant et au sol, la validation des licences de pilotes et la vérification en vol des aides à la navigation et à l'atterrissage. À noter particulièrement, la conclusion en 1960 d'un Accord multilatéral relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs importés.

Dans le domaine de la facilitation, la CEAC a adopté plusieurs recommandations couvrant des sujets aussi différents que la suppression des cartes d'embarquement/de débarquement et l'amélioration des dispositions relatives à l'acheminement et au congé des bagages. Il est intéressant de noter qu'en 1957 une recommandation encourageait la création de magasins sous douane aux aéroports.



Pendant ses années formatrices, la CEAC a beaucoup compté sur le soutien apporté par l'OACI au niveau du Secrétariat, surtout lors des Sessions plénières. Il faut noter également la coopération étroite qui existait entre la CEAC et l'Air Research Bureau - le précurseur de l'Association of European Airlines (AEA) - et entre la CEAC et l'Institut du Transport Aérien (ITA). À la fin de la décennie, les dispositions de travail de la CEAC avaient considérablement évolué et devaient aboutir en 1964 à la décision de ne tenir les Sessions plénières que sur une base triennale.

1955-1965

The opening meeting of the Conference on Co-ordination of Air Transport in Europe (CATE) was convened in the Assembly Chamber of the Council of Europe, Strasbourg on 21 April 1954, by Dr Edward Warner, President of the Council of ICAO, in the presence of Mr Léon Marchal, Secretary General of the Council of Europe. Stemming from a resolution adopted the previous year by the Committee of Ministers of the Council of Europe, the CATE concluded on 8 May 1954 with a decision to set up the "European Civil Aviation Conference".

ECAC held its inaugural session in Strasbourg from 29 November to 16 December 1955. A Constitutional Commission considered the formal establishment and status of the "Conference" (as it came to be known), its Rules of Procedure and its relationship with ICAO and with those European governmental and non-governmental agencies whose tasks might be closely associated with those of ECAC. Nineteen States became members at ECAC's inaugural session.

In the early years, the bulk of ECAC's work was handled in Plenary Sessions, held annually and lasting between two and three weeks. In between those sessions, the work was guided by what was termed "the ECAC Bureau", comprised initially of the President and three Vice-Presidents and later increased to include up to seven Vice-Presidents.

A prime objective of ECAC from the outset was to develop a multilateral agreement for scheduled services. Despite intensive efforts, fundamental differences on how to deal with route rights and capacity sharing led to the setting in 1959 of a less ambitious goal. A Committee on Co-ordination and Liberalisation (COCOLI) was established, its main task being to study the measures of a governmental nature that could be taken to facilitate and encourage co-ordination and co-operation between European airlines and to promote liberalisation. COCOLI's remit was subsequently widened to deal with any matters of economic concern and the Committee played a highly influential role in developing many facets of ECAC policy, before it was replaced in a re-structuring undertaken in 1967.

A significant achievement was the conclusion in 1956 of the Multilateral Agreement on Commercial Rights of Non-Scheduled Air Services in Europe. This provided liberal access for certain categories of non-scheduled operations. These categories were subsequently expanded by way of ECAC recommendations.

Other activities undertaken in the economic field included assessment of the effects of jet aircraft, collection of statistics on non-scheduled operations, the regulation of cargo services and the categorisation of the different forms of charter operation. The introduction of helicopter services and their regulation was another item on the agenda in the early days.

From its establishment, ECAC took an active role in promoting the harmonisation of policies in the technical and facilitation fields. Technical subjects included rules governing the interchange of aircraft between registers, criteria for training air navigation and ground personnel, validation of pilots' licences and flight testing of navigational and landing aids. Particularly noteworthy was the conclusion in 1960 of a Multilateral Agreement relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft.

In the facilitation field, ECAC adopted many recommendations covering subjects as diverse as the elimination of embarkation/disembarkation cards and the streamlining of baggage-handling arrangements. An interesting recommendation dating back to 1957 encouraged the establishment of duty-free shops at airports.

During its formative years, ECAC relied heavily on Secretariat support provided by ICAO. This was particularly the case for Plenary Sessions. Noteworthy also was the close co-operation which existed between ECAC and the Air Research Bureau - a forerunner of the Association of European Airlines (AEA) - and between ECAC and the Institute of Air Transport (ITA). By the end of the decade, ECAC's working arrangements had evolved considerably, with the result that by 1964 it was agreed that the Plenary Session would only be needed on a triennial basis.

Cinq décennies qui ont façonné l'aviation civile en Europe

1965-1975

C'est cette décennie qui a vu la première augmentation du nombre d'États membres de la CEAC, Chypre ayant adhéré en 1969. Elle a également connu une restructuration importante de ses dispositions de travail, avec la création d'un Comité de coordination et l'établissement de quatre Comités permanents, dont deux comités économiques (pour le transport aérien régulier et non-régulier respectivement), un technique et un de facilitation. La première réunion formelle des Directeurs généraux a eu lieu en avril 1967. Des réunions de haut niveau de ce type avaient eu lieu auparavant, mais toujours à l'initiative d'un seul Directeur général, la réunion se tenant dans ses bureaux.

Le 10 juillet 1967 est une date à retenir dans l'histoire de la CEAC, marquée par l'ouverture à la signature à Paris de l'Accord international sur la Procédure applicable à l'établissement des tarifs des services aériens réguliers. L'Accord établissait des procédures qui devaient devenir la norme pour une bonne partie des vingt années à venir.

La première préoccupation de la CEAC au cours de cette décennie a été le développement rapide du marché des services non réguliers, particulièrement sur l'Atlantique nord. Une décision prise en 1966 par le Civil Aeronautics Board des États-Unis autorisant six transporteurs non réguliers des États-Unis à assurer des vols de voyage à forfait a déclenché une activité importante au sein de la CEAC. Des négociations intensives entre la CEAC, les États-Unis et le Canada ont continué sur plusieurs années et ont abouti à la « Déclaration d'Ottawa » de 1972, qui a établi un cadre convenu de principes pour l'exploitation des vols non réguliers sur l'Atlantique nord. En juin 1978, les États membres de la CEAC ont ajouté, en complément à la Déclaration, un Mémorandum d'Entente qui instaurait un cadre arrêté en commun pour la poursuite des négociations bilatérales avec les États-Unis.

L'ère du transport de masse était arrivée et la CEAC a dû faire face pour traiter les concepts novateurs tels que voyages à forfait, vols non réguliers à affinité, vols avec réservation à l'avance, vols étudiants et réservés aux événements spéciaux, à des défis considérables.

A l'intérieur de l'Europe, le non régulier s'imposait également et là aussi la CEAC a joué son rôle dans la définition d'un régime réglementaire acceptable.

Les questions qui ont marqué le domaine technique vont de l'étude des problèmes posés par le bang sonique à l'extension de l'Accord multilatéral de 1960 relatif aux certificats de navigabilité des aéronefs importés couvrant les accessoires et pièces de rechanges, moteurs, etc. importés séparément. Les opérations tous temps, la reconnaissance mutuelle des licences de pilote privé et les caractéristiques de performance des équipements de navigation et de communication des aéronefs embarqués sont quelques-uns des sujets abordés.

Vers la fin de la décennie, les travaux ont commencé à prendre une autre orientation en réponse à la préoccupation sur la protection de l'environnement. Ainsi, le groupe ANCAT a été mis sur pied en 1974, avec le mandat de couvrir non seulement la question du bruit, mais aussi celle de toutes les nuisances occasionnées par le transport aérien.

La navigation aérienne n'apparaissait pas comme un sujet prioritaire, malgré quelques préoccupations déjà exprimées sur l'encombrement aérien. Il est intéressant de noter dans cette perspective que dès le début des années 70 il a été estimé nécessaire de tenir des discussions avec l'Agence spatiale européenne au sujet d'un éventuel satellite européen de contrôle de la circulation aérienne.

L'activité dans le domaine de la facilitation s'est portée principalement sur la mise en œuvre de recommandations existantes. Le sabotage et la piraterie aérienne sont devenus des problèmes majeurs et la CEAC a joué un rôle significatif dans les différentes actions entreprises par l'OACI, y compris la préparation et la signature de plusieurs conventions internationales. Une augmentation du niveau d'activité dans ce domaine a abouti à ce que en 1974 les problèmes de sûreté soient rajoutés au programme de travail de la CEAC, cette tâche étant confiée à un groupe de travail ad hoc, sous la responsabilité du Comité de facilitation.

1965-1975

This decade saw the first increase in ECAC membership, with Cyprus joining in 1969. It also saw a major re-structuring of working arrangements, with the creation of a Co-ordinating Committee and the establishment of four Standing Committees, two economic (one each for scheduled and non-scheduled air transport) a technical and a facilitation committee. The first formal meeting of Directors General took place in April 1967. High-level meetings of this kind had taken place earlier, but always on the initiative of a single Director General, with the meeting being held in his office.

10 July 1967 was a significant day in ECAC's history, with the opening for signature in Paris of the International Agreement on the Procedure for the Establishment of Tariffs for Scheduled Air Services. The Agreement set down procedures which were to prove the norm for the best part of the following twenty years.

The major preoccupation of ECAC during the decade was the rapid development of the non-scheduled service market, particularly on the North Atlantic. A decision in 1966 by the US Civil Aeronautics Board to authorise inclusive tour traffic by six supplemental, non-scheduled US carriers sparked off major activity within ECAC. Intensive negotiations involving ECAC, the United States and Canada continued over several years and culminated in the "Ottawa Declaration" of 1972, which established a common set of principles for the operation of North Atlantic charters. In June 1978, ECAC Member States supplemented the Declaration with a Memorandum of Understanding which established an agreed framework within which bilateral negotiations with the United States were pursued.

The era of mass transportation had arrived and the challenges which ECAC faced in finding ways of handling innovative concepts such as Inclusive Tour, Affinity, Advance Booking, Student and Special Event charters were clearly formidable.

Within Europe, the charter mode was also making its mark and here, too, ECAC played its part in defining an acceptable regulatory regime.

Topics dealt with in the technical field ranged from consideration of the sonic boom to widening of the scope of the 1960 Multilateral Agreement relating to Certificates of Airworthiness for Imported Aircraft to cover the import of spare parts, engines, etc. All-weather operations, mutual recognition of private pilot licences and the performance characteristics of airborne navigation and communications equipment were amongst other issues considered.

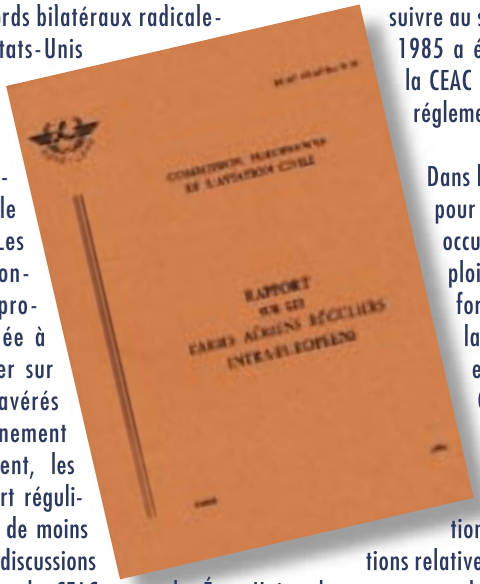
Towards the end of the decade, work began to take a new direction in response to concern for protection of the environment. Thus, the ANCAT group was set up in 1974, with terms of reference to cover the abatement not only of noise, but of all nuisances caused by air transport.

Air navigation did not feature as a major issue, though concerns were beginning to be expressed about congestion. Of interest from that perspective is the fact that by the early 1970s a need was seen for consultations with the European Space Agency about a possible European air traffic control satellite.

Activity in the facilitation field concentrated in the main on implementation of already existing recommendations. Sabotage and air piracy became major problems and ECAC played a significant role in various actions undertaken by ICAO, including the preparation and signature of several international conventions. The heightened level of activity led in 1974 to the inclusion of security problems in ECAC's work programme, with the task entrusted to an ad hoc working group under the Facilitation Committee.

1975-1985

La politique de déréglementation de « Ciel ouvert » poursuivie par les États-Unis à la fin des années 1970, la conclusion de types d'accords bilatéraux radicalement nouveaux entre les États-Unis et certains États CEAC, l'inauguration du train du ciel de Laker et l'arrivée de «guerres des prix» sur l'Atlantique nord ont marqué le début d'une nouvelle ère. Les efforts que la CEAC avait consacrés à s'assurer d'une approche multilatérale coordonnée à la politique du non régulier sur l'Atlantique nord se sont avérés futiles dans un environnement qui changeait si rapidement, les différences entre le transport régulier et non-régulier devenant de moins en moins marquées. Les discussions tripartites ont continué entre la CEAC, les États-Unis et le Canada, mais celles-ci portaient principalement sur des échanges de vues et le suivi statistique des résultats de la libéralisation des vols charters et la déréglementation des services réguliers.

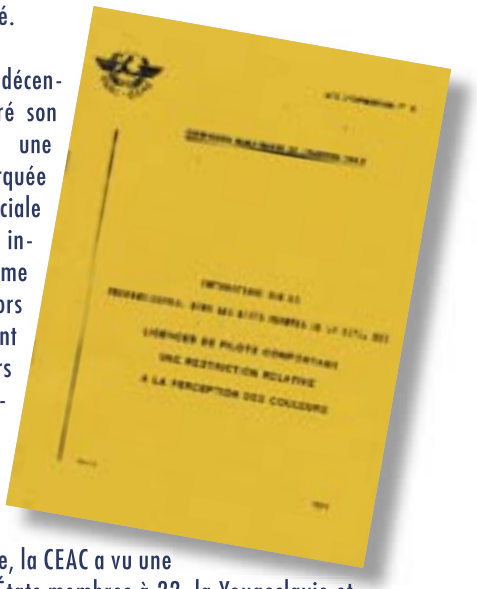


En juin 1978, le Civil Aeronautics Board des États-Unis a publié une Ordonnance avec exposé des motifs (Show Cause Order) au sujet des accords tarifaires IATA. Les services sur l'Atlantique nord étant spécialement visés, la CEAC a monté une puissante campagne contre cette démarche, qui était vue comme faisant partie d'une tentative de la part des États-Unis pour imposer sa politique de déréglementation à d'autres États. Après de nombreux efforts, la campagne de la CEAC a porté ses fruits et a abouti en mai 1982 au premier Mémorandum d'Entente CEAC-États-Unis sur la tarification nord-Atlantique. En combinant flexibilité, sous la forme de zones d'approbation automatique pour les tarifs, et stabilité, au moyen d'une garantie d'immunité antitrust pour la coordination des tarifs entre transporteurs, l'Entente expérimentale est devenue un instrument puissant. Mis en place à titre d'essai pour une période de six mois, le dispositif a duré presque dix ans.

Mais le climat ne changeait pas seulement sur l'Atlantique nord. À l'intérieur de l'Europe, des changements de politiques radicaux devaient également voir le jour. La Commission européenne commençait à avoir une influence importante, au moyen de son Mémorandum n° 1 publié en 1979, suivi de son n° 2 en 1984. Le pivot de ce processus de changement a été la décision prise par la CEAC d'établir un Groupe de travail EURPOL en 1979. Ce groupe a donné naissance à l'Équipe de travail COMPAS qui a eu pour mandat d'étudier l'état de la concurrence dans les services aériens intra-européens. Avec le rapport COMPAS, publié en 1982, l'aviation civile européenne a franchi une étape essentielle. Ce rapport a fourni pour une grande part la réflexion innovatrice à la base des mesures de libéralisation qui devaient suivre au sein de la CEAC et de la Communauté européenne. En 1985 a été publiée une déclaration de politique majeure de la CEAC qui a servi de rampe de lancement des changements réglementaires majeurs en Europe.

Dans le domaine de l'environnement, des mesures conçues pour atténuer les nuisances ont continué à être une préoccupation importante. Dès 1979, une interdiction d'exploiter avait été introduite pour les aéronefs ne se conformant pas aux normes acoustiques de l'Annexe 16 de la Convention de Chicago. Une importante étude a été effectuée sur les effets de la limitation des opérations Chapitre 2, devançant les politiques qui devaient être adoptées plus tard. D'autres travaux importants dans le domaine technique comprenaient la mise à jour de procédures pour l'autorisation d'opérations tous temps et l'adoption de plusieurs recommandations relatives aux équipements de bord de secours et de sécurité, un groupe de travail spécial (REMSA) ayant été crée dans ce sens en 1979.

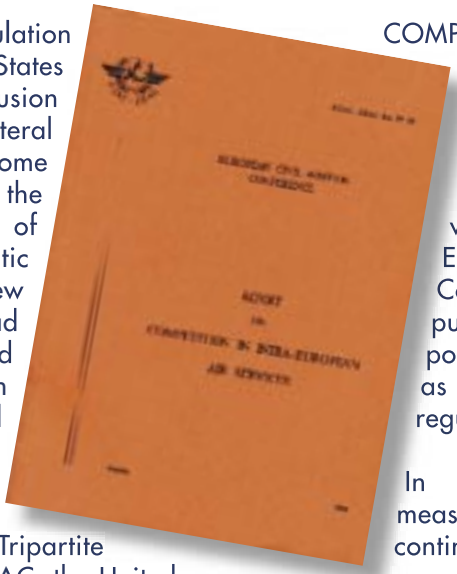
Dans les domaines de la facilitation et de la sûreté les travaux se sont accélérés. Un fait marquant dans le domaine de la facilitation a été la décision de publier en 1985 un Manuel des recommandations de la CEAC. Cette année-là a également vu l'adoption d'une importante déclaration de politique de la CEAC dans le domaine de la sûreté de l'aviation, s'ajoutant au manuel de facilitation pour former plus tard le Doc 30, un document de politique complet de la CEAC sur les questions concernant la facilitation et la sûreté.



À mi-chemin de cette décennie, la CEAC a célébré son 25ème anniversaire, une occasion qui a été marquée par une réunion spéciale qui a compté comme invités d'honneurs Madame Simone Veil, alors Présidente du Parlement européen, et M. Anders Björck, alors Vice-Président de l'Assemblée Parlementaire du Conseil de l'Europe.

Pendant cette décennie, la CEAC a vu une augmentation de ses États membres à 22, la Yougoslavie et Malte ayant adhéré en 1977 et 1979.

1975-1985



The "Open Skies" deregulation policy pursued by the United States in the late 1970s, the conclusion of radically new types of bilateral agreements between the US and some ECAC States, the inauguration of the Laker Skytrain and the arrival of "price wars" on the North Atlantic marked the beginning of a new era. The efforts which ECAC had devoted to securing a co-ordinated multilateral approach to North Atlantic charter policy proved futile in the rapidly changing environment, with the differences between scheduled and charter transport becoming less and less. Tripartite discussions continued between ECAC, the United States and Canada, but concentrated largely on exchanging views and monitoring statistically the results of charter liberalisation and scheduled service deregulation.

June 1978 saw the publication of the US Civil Aeronautics Board's Show Cause Order on the subject of IATA tariff agreements. With North Atlantic services specially targeted, ECAC mounted a strong campaign against the move, which was seen as forming part of an attempt by the United States to impose its policy of deregulation on other States. After much effort, the ECAC campaign bore fruit with the conclusion in May 1982 of the first ECAC-US Memorandum of Understanding on North Atlantic pricing. Combining flexibility, in the form of automatic approval zones for fares, with stability in the shape of assurances of anti-trust immunity for inter-carrier tariff co-ordination, the experimental MOU turned into a formidable instrument. What was initially agreed as an experiment for six months lasted for almost ten years.

The climate of change was not confined to the North Atlantic. Within Europe, radical policy changes were also to emerge. The European Commission was beginning to have an important influence, publishing in 1979 its Memorandum No. 1, followed by Memorandum No. 2 in 1984. Pivotal in the process of change was a decision taken by ECAC to establish the EURPOL Working Group in 1979. From this stemmed the COMPAS Task Force with a remit to study the state of competition in intra-European air services. The COMPAS report, published in 1982, was a milestone in European civil aviation and provided much of the innovative thinking for the liberalisation measures that were to follow both within ECAC and in the European Community. 1985 saw the publication of a major ECAC policy statement which served as the launching pad for major regulatory changes in Europe.

In the environmental field, measures to mitigate nuisances continued to be a major preoccupation. By 1979, a prohibition had been introduced on the operation of aircraft not complying with the noise standards of Annex 16 to the Chicago Convention. A major study was undertaken on the effects of limiting Chapter 2 operations, foreshadowing policies to be adopted later on. Other notable work in the technical field included the up-dating of procedures for authorisation of all-weather operations and the adoption of several recommendations for emergency and safety airborne equipment for which a special working group (REMSA) had been created in 1979.

Work in the facilitation and security areas intensified. Of particular significance in the facilitation field was a decision taken in 1985 to publish a Manual of ECAC recommendations. That year also saw the adoption of a major ECAC policy statement in the field of aviation security, which was later added to the facilitation manual to form Doc 30, ECAC's comprehensive policy document on facilitation and security matters.

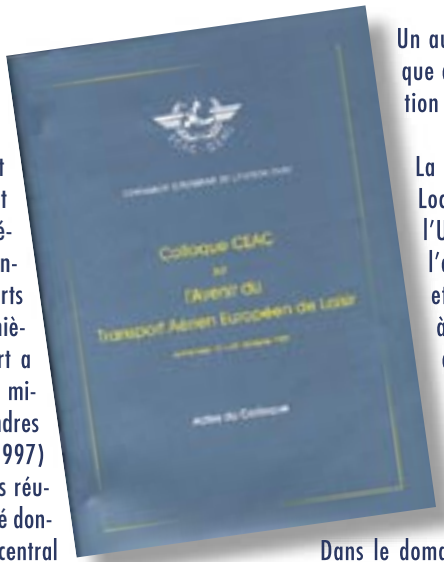
Midway through this decade, ECAC celebrated its 25th anniversary, an occasion that was marked by a special meeting at which keynote addresses were made by Madame Simone Veil, then President of the European Parliament, and by Mr Anders Björck, at that time Vice-President of the Parliamentary Assembly of the Council of Europe.

During this decade, ECAC's membership grew to 22 States, Yugoslavia and Malta having joined in 1977 and 1979.

Cinq décennies qui ont façonné l'aviation civile en Europe

1985-1995

Les changements politiques dont l'Europe a été témoin ont entraîné dans leur sillage des conséquences très importantes pour la CEAC. L'accession de plusieurs États d'Europe centrale et orientale a porté le nombre des États membres à 33. Elle a dû faire face au défi consistant à aider les nouveaux États membres à s'adapter aux circonstances nouvelles, tâche qui s'est poursuivie pendant toute la cinquième décennie.



La tenue, pour la première fois d'une réunion de niveau ministériel a été un autre tournant dans l'histoire de la CEAC. La situation grave créée par l'encombrement de la circulation aérienne appelait une action de redressement immédiate et a motivé en 1988 une rencontre des Ministres des transports dans le cadre de la CEAC. La première réunion ainsi tenue à Francfort a été suivie de cinq autres réunions ministérielles, à Paris (1990), à Londres (1992), à Copenhague (1994 et 1997) et à Bruxelles (2000). Grâce à ces réunions, une impulsion politique à été donnée à la création d'un Organisme central de gestion des courants de trafic aérien pour l'Europe tandis qu'étaient adoptées les stratégies EATCHIP et APATSI, suivies de la stratégie ATM 2000+, conduisant à la mise en place du « Ciel Unique européen ».

Sur le plan des questions économiques, la décennie a vu la conclusion en 1987 de deux accords internationaux, l'un sur le partage de la capacité, l'autre sur les tarifs. Ces accords ont fait avancer de manière significative le processus de libéralisation en Europe, et aussi bien la CEAC que la Communauté européenne ont continué de construire en partant de cette base ainsi constituée pendant les années qui ont suivi. La CEAC a encore fait œuvre de pionnière lorsque le groupe TARPOL a mis au point un Code de conduite pour les systèmes informatisés de réservation.

Le dialogue nord-atlantique s'est poursuivi, avec pour thème principal la politique de réglementation des systèmes informatisés de réservation. Le Mémorandum d'Entente sur la tarification nord-atlantique a été actualisé et renouvelé plusieurs fois avant de devenir caduc en octobre 1991 du fait notamment des régimes libéraux d'approbation tarifaire issus de négociations bilatérales entre plusieurs États membres de la CEAC et les États-Unis.

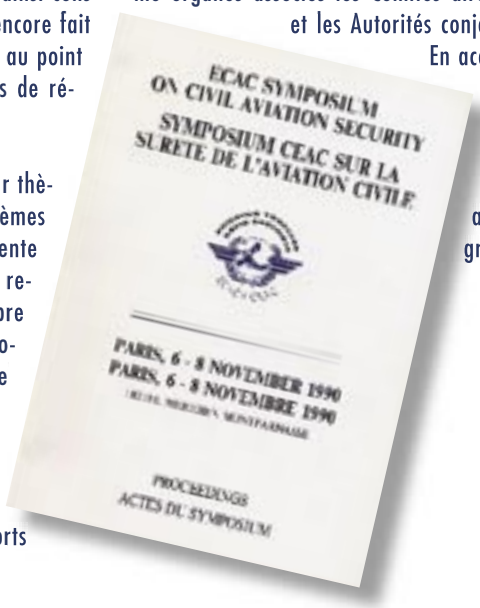
Parmi les questions techniques, celles relatives à l'environnement ont continué d'occuper le devant de la scène. Au bout de plusieurs années d'efforts intensifs, sous la forme entre autres de consultations étroites avec la Commission africaine de l'Aviation civile (CAFAC) et la Commission latino-américaine de l'Aviation civile (CLAC) et avec d'autres États, la CEAC a réussi à mettre au point une formule de compromis en vue de la suppression progressive des avions chapitre 2. Cette formule a servi de base à la solution adoptée mondialement en 1990 par la 28ème Assemblée de l'OACI.

Un autre événement marquant dans le domaine technique a été l'accession des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) au rang d'organe associé de la CEAC.

La perte du vol 103 de la Pan Am au-dessus de Lockerbie en décembre 1988, celle du vol 772 de l'UTA au-dessus de l'Afrique en septembre 1989, et l'accroissement des tensions internationales pendant et après la première guerre du Golfe ont conduit à l'intensification des activités de la CEAC dans le domaine de la sûreté. C'est ainsi qu'a été organisé en 1990 un important Symposium qui a réuni à Paris quelque 600 participants venus de 50 pays du monde entier en même temps qu'une vingtaine de fabricants d'équipements de sûreté.

Dans le domaine de la facilitation, le défi posé par le Marché unique et l'Accord de Schengen a été relevé tandis que d'autres travaux visaient les questions soulevées par l'élargissement de la CEAC vers l'Europe centrale et orientale. Par ailleurs, en coopération avec la Conférence européenne des ministres des transports (CEMT), la CEAC a organisé en 1994 une conférence très réussie sur l'accès des personnes à mobilité réduite au transport aérien.

Une version révisée de la Constitution de la CEAC a été adoptée en 1993. Plus souple, cette nouvelle version reconnaît comme organes associés les Comités directeurs EATCHIP et APATSI et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA). En accord avec les termes de sa Constitution révisée, la CEAC a adopté en 1994 une déclaration d'objectifs à moyen terme, qui a servi de base à son programme de travail.



1985-1995

The political changes witnessed in Europe brought with them consequences of great significance to ECAC. With the admission of several Central and Eastern European States, membership grew to 33 States. ECAC was faced with the challenge of assisting its new Member States to adapt to their new circumstances, a task that continued throughout its fifth decade.

Another landmark in ECAC's history was the holding, for the first time, of a meeting at Ministerial level. Serious air traffic congestion called for urgent remedial action and led in 1988 to the bringing together of Ministers of Transport in an ECAC framework. This first meeting, held in Frankfurt, was followed by five further Ministerial meetings, Paris (1990), London (1992), Copenhagen (1994 and 1997) and Brussels (2000). Through these meetings, a political impetus was given to the establishment of a European Central Flow Management Unit, the EATCHIP and APATSI strategies were adopted, followed by the ATM 2000+ strategy leading to the construction of the 'Single European Sky'.

In the economic area, the decade was marked by the completion in 1987 of two International Agreements, dealing respectively with capacity sharing and tariffs. These agreements constituted a significant step in the European liberalisation process, one that both ECAC and the European Community built on in the years that followed. Another piece of pioneering work was the development within the TARPOL group of a Code of Conduct for Computer Reservation Systems.

The North Atlantic dialogue continued, with policy on computer reservation system regulation becoming the major theme. The MOU on North Atlantic pricing was revised and renewed a number of times, until in October 1991 it lapsed, largely as a result of liberal tariff approval regimes concluded bilaterally between several ECAC Member States and the United States.

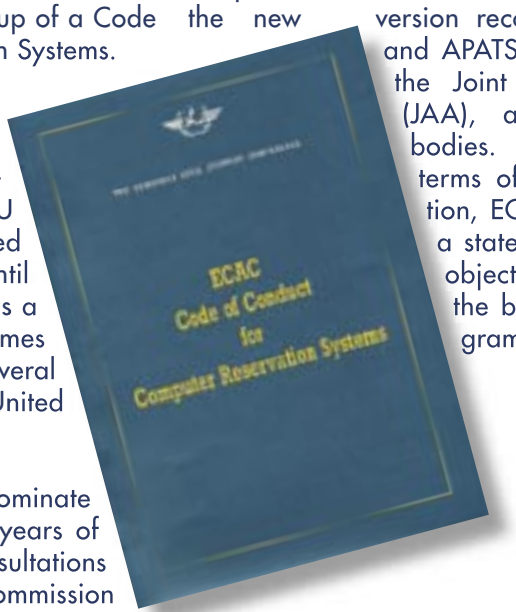
Environmental issues continued to dominate the technical scene. After several years of intensive effort, including close consultations with the African Civil Aviation Commission (AFCAC) and the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC) and with other States, ECAC managed to develop a compromise formula for the phasing-out of Chapter 2 aircraft. This formed the basis for a worldwide solution adopted by the 28th Assembly of ICAO in 1990.

Also of significance in the technical area was the granting to the Joint Aviation Authorities (JAA) of the status of Associated Body of ECAC.

The loss of Pan Am flight 103 over Lockerbie in December 1988, the loss of UTA flight 772 over Africa in September 1989 and the heightened international tension during and following the first Gulf War led to a stepping up of ECAC's activity in the security field. This included the organisation in 1990 of a major Symposium which brought together in Paris some 600 participants from 50 countries worldwide, and some 20 manufacturers of security equipment.

Work in the facilitation field took up the challenge of the Single Market and the Schengen Agreement, and issues associated with ECAC's wider membership in Central and Eastern Europe. ECAC, in co-operation with the European Conference of Ministers of Transport (ECMT), also organised in 1994 a very successful conference dealing with the question of access to air travel for people with reduced mobility.

A revised version of ECAC's Constitution was adopted in 1993. Introducing greater flexibility, the new version recognised the EATCHIP and APATSI Project Boards, and the Joint Aviation Authorities (JAA), as associated ECAC bodies. In keeping with the terms of its revised Constitution, ECAC adopted in 1994 a statement of medium-term objectives, which formed the basis for its work programme.



1995-2005

Les adhésions à la CEAC se sont poursuivies. Neuf États supplémentaires (Arménie, Moldova, L'ex-République yougoslave de Macédoine, Albanie, Ukraine, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Serbie-et-Monténégro et Géorgie) ont rejoint la Conférence entre 1995 et 2005, portant à 42 le nombre total d'adhésions à ce jour. La conséquence naturelle de cette situation était que l'intégration continuait à compter parmi les priorités les plus élevées du programme de travail de l'organisation. La participation aux activités de la CEAC, les visites présidentielles et celles axées sur l'intégration, ainsi que les cours de formation et les ateliers ont jeté les bases de l'intégration réussie de tous les États membres les plus récents au cours de cette dernière décennie. À cet égard, il convient de rappeler que les activités portent non seulement sur des États individuels mais aussi sur des régions. À titre d'exemple, une Conférence ministérielle en Europe du sud-est a été organisée à Zagreb, au cours de l'été 2004, en coopération avec l'AEA, l'ACI EUROPE et l'ERA, offrant un forum de discussion sur le rôle d'assistance que joue l'industrie du transport aérien en matière de développement économique régional.

Les activités de sécurité et de sûreté ont continué à être des tâches majeures de la CEAC au cours de cette dernière décennie. Le Programme d'action SAFA (Évaluation de sécurité des aéronefs étrangers) a été lancé le 3 juillet 1996. Afin de compléter le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI, qui avait été établi la même année, la CEAC a porté ses efforts sur les inspections sur l'aire de trafic d'aéronefs atterrissant dans les États membres de la CEAC. Ces inspections avaient pour vocation d'être non discriminatoires, s'adressant tant aux transporteurs aériens des pays membres qu'à ceux des autres États. Le Programme SAFA n'a pas cessé de faire l'objet d'examen, d'être révisé et amélioré depuis, avec la création d'une base de données pour recueillir les rapports de toutes les inspections, l'élaboration d'un Manuel de procédures pour inspections SAFA sur l'aire de trafic, le lancement d'un programme d'échange pour inspecteurs SAFA et, plus récemment, un système d'alerte. Dans le domaine des enquêtes sur les accidents, la CEAC a tenu, en 2000 à Tallinn, un Symposium sur l'Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

Le 19 novembre 1997, l'Institut régional européen CEAC/OACI de formation à la sûreté de l'aviation a été inauguré à Bruxelles-Haren. Ce centre d'excellence offre depuis lors de nombreux stages de formation et ateliers sur les questions liées à la sûreté et à d'autres sujets de l'aviation civile. Il continuera à jouer un rôle essentiel dans le futur programme CEAC de formation, notamment dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile.

Évaluer la mise en œuvre des recommandations du Doc 30 et assister les États membres de la CEAC en leur fournissant des conseils et une expertise technique sont autant de raisons qui ont motivé le développement d'un programme CEAC d'audit de la sûreté de l'aviation qui a été lancé officiellement en 2001. Un nombre suffisant d'auditeurs a maintenant été formé et homologué par la CEAC et environ 50 aéroports européens ont été audités. Il est évident que les événements du 11 septembre 2001 ont eu un impact énorme sur les activités de la CEAC dans le domaine de la sûreté. La CEAC a réagi immédiatement et a entamé des travaux complémentaires sur des questions telles que le contrôle de l'accès au poste de pilotage, la sûreté du personnel en vol et la communication efficace sol–air. Dans le domaine technique, une bibliothèque TIP (Projection d'images fictives) a été développée et une coopération étroite a été établie avec les fabricants d'équipements européens concernant l'élaboration d'un système européen de certification pour les appareils radioscopiques, les détecteurs de métaux et les équipements PEDS/EDS/EDDS. Tous ces travaux ont été effectués en étroite coordination avec l'Union européenne, qui a publié pour la première fois en 2002 une réglementation dans le domaine de la sûreté. Cette coopération garantit véritablement une politique européenne unique dans 42 États en matière de sûreté de l'aviation.

Les questions environnementales ont continué à jouer un rôle important. En 1997, les Directeurs généraux de l'Aviation civile ont demandé un renforcement des mesures visant à réduire le bruit des aéronefs en Europe et sur le plan mondial, et ils continuent depuis de tendre vers cet objectif, également dans des forums internationaux tels que l'OACI. Cet objectif est également reflété dans une nouvelle Déclaration de politique sur l'environnement, arrêtée en 2003, qui confirmait l'objectif de la CEAC de limiter ou de réduire l'impact environnemental de l'aviation et, en particulier, de stabiliser, ou mieux de réduire, le nombre de personnes affectées par le bruit des aéronefs afin que ce nombre ne dépasse pas le niveau obtenu le 1er avril 2002 (lorsque les opérations normales utilisant des appareils répondant aux normes OACI « Chapitre 2 » avaient cessé) ; et de limiter ou de réduire les émissions produites par l'aviation. Sur ce dernier sujet, une méthodologie commune pour le calcul des émissions d'aéronefs et un schéma de classification NOx ont été élaborés et mis en place en 2003.

Le premier d'une série de plusieurs dialogues CEAC/UE avec l'industrie du transport aérien a eu pour titre « Une Industrie du

1995-2005

ECAC membership has continued to grow considerably. Nine more States (Armenia, Moldova, the former Yugoslav Republic of Macedonia, Albania, Ukraine, Azerbaijan, Bosnia and Herzegovina, Serbia and Montenegro and Georgia) joined the Conference between 1995 and 2005, bringing it to its current membership of 42 States. From this it naturally follows that integration continued to rank among the highest priorities on the organisation's work programme. Participation in ECAC activities, Presidential and integration visits, as well as training courses and workshops have laid the foundation for successful integration of all newer Member States in the last decade. In this connection, it is worth mentioning that activities not only concentrate on individual States but also on regions. A Ministerial conference in South-East Europe, organised in Zagreb, in Summer 2004, in co-operation with AEA, ACI EUROPE and ERA, and offering a forum to discuss the role of the air transport industry in assisting economic regional development, is an example of this.

Safety and security remained major tasks in the most recent decade of ECAC activities. The SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) Action Programme was launched on 3 July 1996. Complementing the ICAO Universal Safety Oversight Audit Programme, which had been established the same year, ECAC has concentrated on ramp inspections of aircraft landing in ECAC Member States to be carried out in a non-discriminatory manner with regard to Member air carriers and those from other States. The SAFA Programme has been under constant scrutiny and has been revised and improved since, including the creation of a database collecting the reports of all inspections, the development of a Handbook of SAFA Ramp Inspection Procedures, the launching of an exchange programme for SAFA inspectors, and, most recently, an alert system. In the field of accident investigation, ECAC held, in 2000 in Tallinn, a Symposium on Assistance to Victims of Aviation Accidents and their Families.

On 19 November 1997, the ECAC/ICAO European Regional Aviation Security Training Institute was inaugurated in Brussels-Haren. This centre of excellence has since offered numerous training courses and workshops on security-related and other civil aviation-related issues. It will continue to play a key role in ECAC's future training programme in particular in the field of civil aviation security.

Assessing the implementation of Doc 30 recommendations and assisting ECAC Member States by providing advice and technical expertise were the reasons for developing an ECAC aviation security audit programme, which was officially started in 2001. A sufficient number of auditors have since been trained and certificated by ECAC, and about 50 European airports have been audited. The events of 11 September 2001 obviously had an enormous impact on ECAC activities in the security field. ECAC reacted immediately and initiated supplementary work on issues such as control of access to the cockpit, in-flight security personnel and effective air-ground communication. In the technical area, a TIP (Threat Image Projection) library was developed and there is close co-operation with the European equipment manufacturers with regard to the development of a European certification system for X-ray equipment, metal detectors, and PEDS/EDS/EDDS equipment. All this work has been carried out in close co-ordination with the European Union, which in 2002 for the first time issued regulations in the security area. This co-operation effectively ensures a single 42-State European aviation security policy.

Environmental issues continued to play an important role. In 1997, Directors General of Civil Aviation demanded stronger measures to reduce aircraft noise in Europe and worldwide, and they continue to strive for this objective,

transport aérien européen compétitive dans un environnement global ». Celui-ci s'est tenu à Noordwijk, aux Pays-Bas, les 6 et 7 juillet 1995. Cinq dialogues réussis ont eu lieu par la suite à intervalles de deux ans, permettant à la fois aux régulateurs et à l'industrie de procéder à des échanges de vues utiles sur les questions préoccupantes du moment en matière d'aviation. Les droits des passagers ont fait partie de celles-ci et suite au dialogue qui a eu lieu en mai 2001 à Lisbonne, les compagnies aériennes et les aéroports se sont entendus sur des engagements volontaires à l'égard des passagers aériens. Ces engagements ont été officiellement mis en œuvre le 14 février 2002.

Toujours dans le domaine économique, il convient de noter la Recommandation CEAC sur la location d'aéronefs, qui date de 1997, et la Résolution sur le niveau minimum de couverture d'assurance pour les passagers et pour la responsabilité à l'égard des dommages causés aux tiers (de 1994, modifiée en 2002), élaborée afin d'harmoniser les exigences minimales en matière d'assurance en Europe.

Les questions liées à la capacité et la gestion du trafic aérien ont continué à figurer en bonne place sur l'ordre du jour de cette cinquième décennie de la CEAC. En 1996, les Directeurs généraux de l'Aviation civile de la CEAC ont décidé d'établir un Bureau central d'analyse des retards (CODA), structure visant à identifier les goulets d'étranglement dans la gestion du trafic aérien européen. Une réunion ministérielle en 1997 (MATSE/5) a adopté une nouvelle stratégie institutionnelle pour l'ATM en Europe, jetant les bases d'une structure unique, à l'échelle de l'Europe pour une politique de l'ATM et de planification, sous l'égide d'EUROCONTROL. La dernière réunion MATSE en janvier 2000, tenue à l'invitation d'EUROCONTROL, a complété celle-ci, ouvrant la voie au Ciel Unique européen. Un Forum de collaboration des partenaires, dont la CEAC avait pris l'initiative, s'est réuni une première fois le 22 mars 2001 pour discuter de la première édition d'une Étude CEAC/EUROCONTROL sur les Contraintes à la croissance, publiée en 2001. Une suite à cette étude, tournée cette fois-ci vers l'évolution du trafic aérien à l'horizon 2025, a été publiée par EUROCONTROL en 2004.

Les relations extérieures ont demeuré un domaine important des travaux de la CEAC. Des réunions régulières avec nos partenaires transatlantiques au Canada et aux États-Unis, les relations formelles avec la Fédération de Russie et nos organisations sœurs sont autant d'exemples des activités dans ce domaine. En 1998, la CEAC a signé un Mémorandum d'Entente avec la CAFAC et la CLAC, suivi en mai 2000 d'un MoU CEAC/CAAC. Le 1er février 2002, la CEAC et la Fédération de Russie ont signé un Protocole d'intention qui permet d'envisager une éventuelle adhésion future de la Fédération de Russie à la CEAC.

Un Symposium sur Certains aspects de la santé des passagers lors du voyage aérien, tenu en octobre 2002, a été le point de départ de travaux dans ce domaine qui ont conduit à l'élaboration d'un manuel CEAC contenant des recommandations et des éléments d'orientation harmonisés à l'usage des exploitants et des autorités.

also in international fora such as ICAO. This is also reflected in a new Environmental Policy Statement, agreed in 2003, which confirms ECAC's objective to limit or reduce the environmental impact of aviation and, in particular, to stabilise or preferably reduce the number of people affected by aircraft noise to the level achieved on 1 April 2002 (when normal operations using aircraft that met ICAO "Chapter 2" noise standards ceased in Europe); and to limit or reduce emissions from aviation. On the last topic, a common methodology for aircraft emissions calculations and a NOx classification scheme were developed and put in place in 2003.

"A Competitive European Air Transport Industry in a Global Environment" was the title of the first in a series of ECAC/EU Dialogues with the European air transport industry, which was held in Noordwijk, in the Netherlands, on 6 and 7 July 1995. Five equally successful Dialogues followed at two year intervals, each one presenting both regulators and those regulated an opportunity for a useful exchange of views on aviation topics of current concern. Passenger rights were among these and as a result of the dialogue held in May 2001 in Lisbon, airlines and airports agreed on voluntary air passenger commitments, which were officially implemented on 14 February 2002.

Still in the economic field, ECAC's Recommendation on Leasing of Aircraft, dated 1997, and the Resolution on Minimum Level of Insurance Cover for Passenger and Third-Party Liability (of 1994, modified in 2002), developed to harmonise minimum insurance requirements in Europe, are worth noting.

Capacity and air traffic management issues continued to be high on the agenda in the first half of this fifth decade of ECAC's existence. In 1996, ECAC Directors General of Civil Aviation decided to establish a Central Office for Delay Analysis (CODA) a structure to identify bottlenecks in European air traffic management. A Ministerial meeting in 1997 (MATSE/5) adopted a new institutional strategy for ATM in Europe, laying the grounds for a single, Europe-wide structure for ATM policy and planning, under the auspices of EUROCONTROL. This was completed by the latest MATSE meeting in January 2000, hosted by EUROCONTROL, which paved the way for the Single European Sky. A Collaborative Forum of Stakeholders, initiated by ECAC, met first on 22 March 2001 to discuss the first edition of an ECAC/EUROCONTROL Study on Constraints to Growth, published in 2001. A follow-up to this study, extending the time horizon for air traffic development to the year 2025 was released by EUROCONTROL in 2004.

External relations remained an important area of ECAC's work. Regular meetings with our trans-atlantic partners Canada and the United States, formal relations with the Russian Federation and our sister organisations are an example of this. In 1998, ECAC signed Memoranda of Understanding with AFCAC and LACAC, followed, in May 2000, by an ECAC/ACAC MoU. On 1 February 2002, ECAC and the Russian Federation signed a Protocol of Intention which allows the consideration of possible future membership of the Russian Federation in ECAC.

A Symposium on Selected Aspects of Passenger Health in Air Travel, held in October 2002, initiated work in the area and led to the development of an ECAC manual containing harmonised recommendations and guidance material for the use of operators and authorities alike.

ECAC Member States/Les États membres de la CEAC

	Austria/Autriche Belgium/Belgique Denmark/Danemark Finland/Finlande France Germany/Allemagne
1955	Greece/Grèce Iceland/Islande Ireland/Irlande Italy/Italie Luxembourg Netherlands/Pays-Bas Norway/Norvège Portugal Spain/Espagne Sweden/Suède Switzerland/Suisse Turkey/Turquie United Kingdom/Royaume-Uni
1969	Cyprus/Chypre
1979	Malta/Malte
1989	Monaco
1990	Hungary/Hongrie Poland/Pologne
1991	Bulgaria/Bulgarie Czech Republic/République tchèque Romania/Roumanie Slovakia/Slovaquie
1992	Croatia/Croatie Lithuania/Lituanie Slovenia/Slovénie
1993	Latvia/Lettonie
1995	Estonia/Estonie
1996	Armenia/Arménie Moldova
1997	The former Yugoslav Republic of Macedonia/ L'ex-République yougoslave de Macédoine
1998	Albania/Albanie
1999	Ukraine
2002	Azerbaijan/Azerbaïdjan Bosnia and Herzegovina/Bosnie-Herzégovine Serbia and Montenegro/Serbie-et-Monténégro
2005	Georgia/Géorgie

Messages from Directors General of Civil Aviation of ECAC Member States

Messages des Directeurs généraux de l'Aviation civile des États membres de la CEAC

ALBANIA/ALBANIE

ADMISSION : **JULY/JUILLET 1998**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **3 324 000**
AREA/SUPERFICIE : **28 728 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

VASIL PILO

ADDRESS/ADRESSE Ministry of Transport & Telecommunications
General Directorate of Civil Aviation
Rr. "Kavajes", Perballe Xhamise
POB 205
Tirana
Albania/Albanie

TEL./TÉL. +355 4 25 12 20
FAX +355 4 22 39 69
E-MAIL/COURRIEL vasil.pilo@dgca.gov.al

J'ai l'honneur de féliciter la Conférence européenne de l'Aviation civile à l'occasion de la commémoration de son 50ème anniversaire. En ma qualité de Directeur général de l'Aviation civile, je voudrais insister sur le fait que notre Direction est une Direction indépendante sous l'autorité du Ministre des transports et des télécommunications. Durant sa courte existence, la CAA albanaise a réussi, en partant de pratiquement rien, à construire son organisation, à élargir la portée de ses activités et à mettre en place les installations liées à l'aviation. Le 11 novembre 1997, grâce à la ratification par le Parlement de la République d'Albanie, nous pouvions devenir membre à part entière de cette organisation de l'aviation civile européenne. Nous avons établi d'étroites relations bilatérales en matière de services de transport aérien avec de nombreux pays européens. Il reste à l'aviation civile albanaise un long chemin à parcourir pour améliorer sa propre organisation et pour contribuer au développement de l'aviation dans notre pays. Nous devrions être fiers de tout ce que nous avons accompli à ce stade en si peu de temps car, dans la plupart des cas, ce que nous avons accompli nous l'avons fait grâce à nos propres efforts, compétences et investissements. Toute notre documentation et la législation aéronautiques sont maintenant prêtes et nous nous employons avec ardeur à améliorer notre mission à l'avenir.

Exprimant notre plus grand respect, je voudrais faire part de ma gratitude envers la CEAC pour l'assistance et le soutien que nous avons reçus jusqu'à présent, et je suis convaincu que notre coopération se renforcera à l'avenir au bénéfice de l'aviation civile albanaise.

I have the honour to congratulate the European Civil Aviation Conference on the commemoration of its 50th anniversary. In my capacity as Director General of Civil Aviation, I would like to emphasise the fact that our Directorate is an independent Directorate under the Minister of Transport and Telecommunications. During the short period of its existence, the Albanian CAA built up its organisation, the scope of its activities and aviation facilities nearly from the bottom. On 11 November 1997, with the ratification by the Parliament of the Republic of Albania, we could become a full member of this European civil aviation organisation. We have established close bilateral relations with many European countries relating to air transport services. Albanian civil aviation has a lot of hard work ahead to improve its own organisation and to contribute to the development of aviation in our country. We should be proud of all we have done so far in this short period as most of it was done through our own efforts, abilities and investments. We have prepared all aviation documentation, legislation and are working hard to improve our mission in the future.

Expressing our highest consideration, I would like to express my gratitude to ECAC for the assistance and support we have received so far and I am convinced that we shall strengthen our co-operation in the future for the benefit of Albanian Civil Aviation.

ARMENIA/ARMÉNIE

ADMISSION : **DECEMBER/DÉCEMBRE 1996**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **3 800 000**
AREA/SUPERFICIE : **29 800 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

ARTYOM MOVSESYAN

ADDRESS/ADRESSE
General Department of Civil Aviation
"Zvartnots", International Airport
375042 Yerevan
Armenia/Arménie

TEL./TÉL. +374 1 282 066
FAX +374 1 285 345
E-MAIL/COURRIEL kzadoyan@web.am

L'Arménie a été le premier pays de la CEI à adhérer à la CEAC en 1996. La CEAC a réussi au cours des 50 dernières années à réconcilier tous les nouveaux défis et les intérêts rivaux. Elle a contribué de manière efficace et constructive à la mise en place d'un environnement réglementaire dans les États membres dans les domaines de la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, de l'environnement, de la facilitation et de la santé des passagers aériens.

Le point fort de l'organisation est son caractère paneuropéen qui est la base sur laquelle les États membres peuvent s'appuyer pour avoir confiance dans le futur développement du transport aérien en Europe. C'est dans cet esprit de coopération paneuropéenne que nous réussirons à rendre le transport aérien plus sûr pour les voyageurs aériens. Cet esprit de coopération paneuropéenne nous motive suffisamment pour trouver des solutions durables pour le développement efficace de l'aviation civile dans tous les États membres.

La CEAC devrait poursuivre son rôle dans lequel elle formule et coordonne les politiques européennes de l'aviation civile, en étroite coopération avec l'OACI et d'autres organisations internationales.

Je souhaite un heureux 50ème anniversaire à la CEAC !

Armenia was the first CIS country to join ECAC in 1996. ECAC has successfully faced and reconciled all new challenges and competing demands over the past 50 years. ECAC has contributed in an efficient and constructive way to the establishment of a regulatory environment in Member States in the fields of civil aviation safety and security, environment, facilitation and air passenger health.

The main value of the Organisation is its pan-European nature which is the basis for its Member States to have confidence in the future development of air transport in Europe. In this spirit of pan-European co-operation, we can make air transport safer and more secure for the travelling public. The spirit of pan-European co-operation gives us the necessary incentives to find sustainable solutions for the effective development of civil aviation in all Member States.

ECAC should continue its role of formulating and co-ordinating European civil aviation policy in close co-operation with ICAO and other international organisations.

Happy 50th anniversary to ECAC!

AUSTRIA/AUTRICHE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **8 033 000**
AREA/SUPERFICIE : **83 858 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

MANFRED BIALONCZYK

ADDRESS/ADRESSE — Federal Ministry of Transport, Innovation and Technology
Civil Aviation Administration
Radetzkystrasse 2
1030 Wien
Austria/Autriche

TEL./TÉL. — +43 1 711 62 9900
FAX — +43 1 711 62 9998
E-MAIL/COURRIEL — manfred.bialonczyk@bmvit.gv.at
WEB SITE/SITE INTERNET — www.bmvit.gv.at

La CEAC est, depuis 50 ans maintenant, un forum de coopération européenne et de travail d'équipe entre ses États membres avec l'objectif d'améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du ciel et de l'espace aérien européens.

La République autrichienne apprécie particulièrement les travaux réalisés par la CEAC pour améliorer l'aviation civile internationale.

En tant que membre fondateur de la CEAC, l'Autriche a toujours fondé sa politique aéronautique sur la participation active aux processus décisionnels européens et internationaux et sur une étroite coopération avec les partenaires afin d'atteindre les niveaux des sécurité les plus élevés possibles.

L'amélioration continue de la sécurité et le renforcement de la sûreté, la demande grandissante de services aériens directs vers de nombreux États et destinations ainsi que les nouveaux développements réglementaires sont autant de défis pour l'avenir que la CEAC, les autorités nationales et les parties concernées devront traiter. Afin de parvenir aux objectifs que nous partageons tous, nous sommes d'avis qu'un transport aérien sûr et compétitif a besoin d'autorités nationales de l'aviation civile fortes.

Suite aux nouvelles réglementations, les nouveaux partenaires européens tels que EUROCONTROL et l'AESA permettront aux États membres de la CEAC d'atteindre leurs objectifs. Nos travaux s'appuieront à l'avenir sur le dialogue et des débats ouverts avec les parties prenantes et sur une étroite coopération entre États membres.

À l'occasion de notre célébration du 50ème anniversaire de la CEAC cette année, nous voulons saisir cette occasion pour remercier le Secrétariat de la CEAC pour les efforts qu'il fournit sans cesse. Nous sommes confiants qu'à l'avenir notre coopération étroite et harmonieuse au sein de la famille CEAC se poursuivra.

For 50 years now, ECAC has been the forum for European co-operation and global teamwork among its Member States to enhance safety, security and efficiency of European skies and airspace.

The Republic of Austria highly appreciates the work done by ECAC to improve international civil aviation.

As a founding member of ECAC, Austria's aviation policy has always been based on active participation in the European and international decision-making process and close co-operation with stakeholders in order to achieve highest possible safety standards.

The continuous improvement of safety and the strengthening of security, the continued demand for direct air services to numerous States and destinations as well as new regulatory developments are the challenges of the future that have to be handled by ECAC, national authorities and stakeholders. In order to achieve the aims that we all share, we are of the opinion that a safe and competitive air transport needs strong national civil aviation authorities.

As a result of new regulations, new European partners such as EUROCONTROL and EASA will help the Member States of ECAC to achieve their goals. Intensive dialogue, open debates with stakeholders and close co-operation within Member States will have to form the pillar of our future work.

As we celebrate the 50th anniversary of ECAC this year, we want to take this opportunity to thank the ECAC Secretariat for its ongoing efforts. We look forward with confidence to continuing our close and good co-operation within the ECAC family.

AZERBAIJAN/AZERBAÏDJAN

ADMISSION : **NOVEMBER/NOVEMBRE 2002**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **8 250 000**
AREA/SUPERFICIE : **86 600 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

JAHANGIR ASKEROV

ADDRESS/ADRESSE State Concern "Azerbaijan Hava Yollari"
11, Azadlig Avenue
1000 Baku
Republic of Azerbaijan/République d'Azerbaïdjan
TEL./TÉL. +994 12 498 34 71
FAX +994 12 498 52 37
E-MAIL/COURRIEL azal@az-avia.com
WEB SITE/SITE INTERNET www.azaviation.com

Je souhaite, au nom de l'aviation civile de l'Azerbaïdjan, féliciter tous les États membres à l'occasion du 50ème anniversaire de la Conférence européenne de l'Aviation civile, grande organisation intergouvernementale chargée de promouvoir le développement continu d'un système de transport aérien européen sûr, efficace et durable.

La CEAC a réussi, au cours de ses 50 ans d'existence, à être le principal pôle de convergence de la coopération intergouvernementale sur les questions de transport aérien en Europe. L'Azerbaïdjan, qui a été admise à la CEAC en novembre 2002, est particulièrement fière d'être membre de cette organisation dont l'expertise s'étend à l'échelle de l'Europe et qui est capable de faire face aux besoins croissants de l'industrie du transport aérien européen.

Nous envisageons avec plaisir de continuer notre coopération fructueuse avec la CEAC et ses États membres sur différents sujets portant principalement sur les questions de sûreté et de facilitation de l'aviation civile, la sécurité et la gestion de la circulation aérienne, les aéroports et l'environnement, et les enquêtes sur les accidents.

Je voudrais exprimer mes sincères remerciements au Comité de coordination de la CEAC et au Secrétariat pour l'énorme effort qu'ils consacrent à leur travail, et pour la planification exemplaire de celui-ci, faisant en sorte qu'une étroite coopération existe entre ses États membres, en répondant aux défis de l'industrie du transport aérien d'aujourd'hui, en se chargeant des tâches liées à la sécurité et de celles qu'imposent les dispositions de sûreté de l'aviation civile, et en facilitant le rapprochement sur d'autres questions de transport aérien en Europe.

On behalf of Azerbaijan civil aviation, I wish to congratulate all Member States on the 50th anniversary of the European Civil Aviation Conference, a great intergovernmental organisation destined to promote the continued development of a safe, efficient and sustainable European air transport system.

Throughout its 50 years of existence, ECAC has provided the main focus for intergovernmental co-operation in air transport matters in Europe. Having been admitted to ECAC in November 2002, Azerbaijan is especially proud of being a Member State of this Europe-wide organisation with extensive expertise, capable of responding to the growing needs of the European air transport industry.

We look forward to further fruitful co-operation with ECAC and its Member States on various subjects, focusing mainly on civil aviation security and facilitation, safety and air traffic management, airports and environment, and accident investigation.

I wish to express my sincere gratitude to ECAC's Co-ordinating Committee and Secretariat for their well-planned and exhaustive work devoted to ensuring close co-operation between its Member States, to responding to challenges of today's air transport industry, to coping with safety-related tasks and civil aviation security provisions, and to promoting understanding on other air transport matters in Europe.

BELGIUM/BELGIQUE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **10 309 725**
AREA/SUPERFICIE : **30 528 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

ERIK VAN NUFFEL

ADDRESS/ADRESSE
Service Public Fédéral Mobilité et Transports
Direction générale Transport aérien
Centre Communication Nord — 4ème étage
Rue du Progrès, 80 - Bte 5
1030 Bruxelles
Belgium/Belgique

TEL./TÉL. +32 2 206 32 00/+32 2 206 32 11
FAX +32 2 203 15 28
E-MAIL/COURRIEL erik.vannuffel@mobilit.fgov.be
WEB SITE/SITE INTERNET www.mobilit.fgov.be

La sécurité du transport aérien reste la préoccupation majeure et il est important de continuer à vérifier la viabilité économique des transporteurs aériens. Toutefois, un nouveau développement exige qu'on s'attelle à pouvoir donner une licence et une certification aux prestataires de services, tels qu' organismes de contrôle aérien et manutentionnaires aéroportuaires. Ceci pose un défi pour les autorités aéronautiques nationales, qui sont des régulateurs par nature et qui doivent à la fois concevoir les normes et contrôler leur application sans parti pris.

Les relations avec les usagers individuels se renforcent aussi : les autorités doivent se montrer accessibles pour vérifier et intervenir si les transporteurs et co-contractants ne répondent pas d'une manière adéquate aux plaintes qui leur sont adressées.

While the importance of promoting safety for air transport and assessing economic viability for air carriers needs to remain underlined, new emphasis has been placed on the requirement for licensing and certification of service providers, like air traffic control organisations and aviation ground handlers. This is certainly a challenging role for national aeronautical authorities, who are regulators by nature and must act conceptually in creating standards and, at the same time, see they are applied in an unbiased way.

The relationship with the individual user is also strengthening: authorities must be prepared when called upon to oversee and ensure adequate response by carriers and contractors in case of complaints addressed to them.

Bosnia and Herzegovina
Bosnie-Herzégovine

Admission : **November/novembre 2002**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **4 350 000**
Area/Superficie : **51 129 km²**

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Dorde Ratkovica

Address/Adresse — Bosnia and Herzegovina Directorate of Civil Aviation (BHDCA)
Fehima ef. Curcica 6
71 000 Sarajevo
Bosnia and Herzegovina/Bosnie-Herzégovine

Tel./Tél. +387 33 251 350
Fax +387 33 251 351
e-mail/Courriel bhdca@bhdca.gov.ba
Web site/Site Internet www.bhdca.gov.ba

À l'occasion du 50ème anniversaire de la CEAC il convient d'insister sur le rôle important que joue la CEAC dans le processus d'intégration en Europe.

La CEAC, qui est un forum respecté où tous les pays européens peuvent discuter des questions essentielles qui concernent l'aviation civile, sans faire de distinction entre le niveau de développement et la dimension politique et économique du pays, représente pour un pays comme la Bosnie-Herzégovine, une source irremplaçable d'information, de connaissances techniques et d'expérience.

La volonté sincère de partager des informations sur les meilleures pratiques et l'expertise disponibles dans les différents États au sein de sa famille a été le point fort de la CEAC au cours de ses 50 ans d'existence et nous sommes certains que cet esprit de coopération et d'unité restera dans les années à venir son image de marque.

On the occasion of the 50th anniversary of ECAC, it is important to underline the significant role that ECAC plays in the integration process in Europe.

Representing a respected forum, where all key issues concerning civil aviation are discussed among European countries, regardless of different levels of development and political and economical weight, ECAC represents for countries like Bosnia and Herzegovina an irreplaceable source of information, expert knowledge and experience.

Sincere readiness to share information on best practices and expertise available in individual States within the ECAC family has been ECAC`s major achievement in its 50 years of existence and we are certain that this spirit of co-operation and togetherness will, in the years to come, remain the trademark of ECAC.

BULGARIA/BULGARIE

ADMISSION : **JUNE/JUIN 1991**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **7 801 273**
AREA/SUPERFICIE : **110 994 KM²**

ACTING DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE PAR INTÉRIM :

GEORGI STOYANOV

ADDRESS/ADRESSE Ministry of Transport and Communications
Civil Aviation Administration
9 Dyakon Ignatii Str.
1000 Sofia
Bulgaria/Bulgarie

TEL./TÉL. +359 2 937 10 40/+359 2 937 10 47
FAX +359 2 980 53 37
E-MAIL/COURRIEL gstoyanov@caa.bg
WEB SITE/SITE INTERNET www.caa.bg

C'est un grand honneur pour moi et je suis très fier d'avoir l'occasion de féliciter la Conférence, au nom de la République de Bulgarie, à l'occasion de son 50ème anniversaire.

Depuis sa création, la CEAC, dont le nombre de ses États membres a plus que doublé, puisqu'elle comptait 19 membres au départ et en compte 42 actuellement, a toujours montré qu'elle jouait un rôle indispensable de chef de file de l'aviation civile paneuropéenne.

Dans une industrie de plus en plus globalisée, la CEAC cherche et encourage activement la coopération entre toutes les parties impliquées dans l'aviation civile, développe des propositions pour résoudre les problèmes liés au transport aérien, et fait en sorte de soutenir la croissance durable du système de transport aérien international.

Enfin, je voudrais mettre en avant le fait que, non seulement c'est un plaisir et un privilège important pour la Direction générale de l'administration de l'Aviation civile de Bulgarie de participer aux activités de la CEAC, mais que c'est également un moyen pour elle de partager la responsabilité du développement de l'aviation dans la continuité, afin de garantir un transport aérien sûr, efficace et respectueux de l'environnement, pour le plus grand avantage de tous les États membres et à l'échelle mondiale.

It is a great honour for me and I am very proud of the opportunity to congratulate the Conference, on behalf of the Republic of Bulgaria, on the occasion of its 50th anniversary.

Since its foundation, when the number of its Member States has more than doubled from 19 to 42 at the present time, ECAC has proven its indispensable and leading role as the representative of pan-European civil aviation.

In an increasingly global industry, ECAC actively seeks and promotes co-operation between all the parties involved in civil aviation, develops proposals for the solution of problems related to air transport, and takes the necessary steps to support the sustainable growth of the international air transport system.

Finally, I would like to give a special mention to the fact that playing a part in ECAC activities not only is a great pleasure and privilege for the Directorate General of Civil Aviation administration of Bulgaria, but it also means taking responsibility for the development of the aviation area in a continued manner, thus ensuring safe, secure, efficient and environment-friendly air transport for the benefit of all Member States and on a world scale.

CROATIA/CROATIE

ADMISSION : **JULY/JUILLET 1992**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **4 300 000**
AREA/SUPERFICIE : **56 542 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

PERO BILAS

ADDRESS/ADRESSE — Ministry of the Sea, Tourism,
Transport and Development
Civil Aviation Authority
Prisavlje 14 / P.O.B. 256
10000 Zagreb
Croatia/Croatie

TEL./TÉL. — +385 1 616 90 60/+385 1 619 64 92
FAX — +385 1 619 63 93
E-MAIL/COURRIEL — uprava@caacro.hr
WEB SITE/SITE INTERNET — www.caacro.hr

À l'occasion de ce 50ème anniversaire de la CEAC, c'est un grand plaisir pour moi d'exprimer la satisfaction personnelle que j'éprouve à l'égard de cette organisation qui a été établie peu de temps après la deuxième guerre mondiale par certains États européens pour le bien non seulement des États fondateurs mais aussi de nombreux autres États extérieurs à l'organisation à cette époque. Grâce à l'ouverture d'esprit dont elle a toujours fait preuve en matière d'aviation civile en Europe et à sa vision d'avenir, la CEAC n'a jamais fait figure de club fermé réservé à une élite de l'aviation. Pendant toute la période de son existence elle a contribué non seulement au développement de l'aviation civile dans ses États membres mais aussi à une meilleure compréhension entre tous les États européens, jouant par là un rôle politique très positif en Europe. Ensuite, la période après la guerre froide a permis à de nombreux États européens, dont certains étaient nouvellement établis, de devenir membres de la CEAC, ce qui a permis à l'organisation de s'agrandir considérablement et de renforcer son pouvoir et son importance sur le plan européen mais aussi sur le plan mondial.

Dans ce contexte, je n'oublie pas l'aide apportée par la CEAC à la République de Croatie depuis qu'elle est devenue État membre de la CEAC en juillet 1992. Il est important de reconnaître l'assistance précieuse et les contributions apportées à l'Autorité de l'aviation civile croate dans ses efforts pour développer correctement l'aviation civile croate. Cette assistance a joué un rôle très important en aidant la Croatie à adopter les normes et réglementations européennes en vigueur communes à toutes les autorités de l'aviation civile européennes. Jusqu'à présent la coopération entre la CEAC et la République de Croatie a évolué de manière importante et, je le pense sincèrement, à l'avantage mutuel des deux parties. La Croatie participe activement à la plupart des activités régulières et ad hoc de la CEAC.

Une période de cinquante années qui représente en réalité la moitié de la période depuis le premier vol des frères Wright, montre clairement à quel point la CEAC est profondément impliquée dans l'évolution de l'aviation civile en général. Ceci témoigne également du fait que la CEAC est un partenaire fiable et le restera pour tous ses États membres et pour le développement de l'aviation civile de chacun.

On the occasion of the 50th anniversary of ECAC, it is a great pleasure to express my personal satisfaction with this Organisation which was established not long after World War II by some European States, not only for the benefit of all Founding States but also for the benefit of many other States beyond the Organisation at that time. With its open-minded approach to civil aviation in Europe, and with a vision for the future, ECAC never considered itself as a closed club of aviation elite. From its beginnings until today it has contributed not only to the development of civil aviation in its Member States but also to a better understanding among all European States, thus playing a very positive political role in Europe. Following the post Cold War period when many European States, some of them newly established, became ECAC members, the Organisation grew and significantly strengthened its power and importance at a European but also at a global level.

In this context, I also have in mind the important role ECAC has played since the Republic of Croatia became an ECAC Member State in July 1992. It is important to mention its highly valuable assistance and contributions delivered to the Croatian Civil Aviation Authority in their efforts to properly develop Croation civil aviation. This assistance had the great value of helping Croatia to adopt the latest European standards and regulations common to all European civil aviation authorities. So far, co-operation between ECAC and the Republic of Croatia has developed significantly and I sincerely believe, to our mutual benefit. Croatia actively participates in most of ECAC's regular and ad hoc activities.

A period of fifty years, which actually represents half of the period since the first flight of the Wright brothers, clearly illustrates ECAC's deep involvement in the development of civil aviation in general. This fact also proves that ECAC is a reliable partner to all its Member States and will remain so for the further development of their civil aviation.

Cyprus/Chypre

Admission : **July/Juillet 1969**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **793 100**
Area/Superficie : **9 251 km²**

Acting Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile par intérim :

Iacovos Demetriou

Address/Adresse: Ministry of Communications and Works
Department of Civil Aviation
16, Grivas Dighenis Avenue
1429 Nicosia
Cyprus/Chypre

Tel./Tél. +357 22 404 102
Fax +357 22 766 552
e-mail/Courriel director@dca.mcw.gov.cy

La commémoration du 50ème anniversaire de la CEAC est assurément une date historique pour l'aviation civile européenne. L'aviation civile n'a pas cessé d'être confrontée à un nombre croissant de défis et la CEAC a systématiquement mis à la disposition de ses membres le forum adéquat et son soutien afin de répondre à ces défis. Avec l'élargissement de l'Union européenne, le rôle de la CEAC n'en deviendra que plus important car il offrira la plate-forme permettant d'atteindre un degré d'intégration et de coordination optimal sur les questions qui concernent le transport aérien intra-européen, telles que la sûreté, la sécurité, la viabilité économique, les préoccupations environnementales, la santé des passagers aériens, la gestion du trafic aérien, entre autres.

Si Chypre n'a adhéré à la CEAC qu'en 1969, elle commémore pour sa part le 50ème anniversaire de la création du Département de l'aviation civile. L'année 2004 fut une année historique pour Chypre. Non seulement elle accédait à l'Union européenne, mais elle mettait en œuvre l'acquis communautaire sur le transport aérien, et devenait membre à part entière des JAA.

À cette occasion, Chypre exprime son appréciation pour l'assistance et le soutien qu'elle reçoit de la CEAC depuis tant d'années. Je donne l'assurance à mes collègues que Chypre continuera à jouer, à travers la CEAC, son rôle dans les questions liées à l'aviation civile.

The commemoration of the 50th anniversary of ECAC is indeed a landmark for European civil aviation. Over the years, the challenges facing civil aviation have grown and ECAC has consistently offered the forum and support for its members to successfully overcome them. As enlargement of the European Union proceeds, the role of ECAC will further grow in importance as it will offer the platform on which to achieve the greatest possible degree of integration and co-ordination in inter-European air transport issues, such as security, safety, economic viability, environmental concerns, air passenger health, air traffic management, to name but a few.

Although Cyprus joined ECAC in 1969, it also commemorates the 50th anniversary of the establishment of the Department of Civil Aviation. The year 2004 was a historic year for Cyprus. With its accession to the European Union, Cyprus implemented the acquis communautaire on air transport and became a full member of JAA.

On this occasion, Cyprus expresses its appreciation for the assistance and support it has received from ECAC over the past years. I assure my colleagues that Cyprus will continue to contribute its part in civil aviation issues through ECAC.

Czech Republic/République tchèque

Admission : **June/juin 1991**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **10 216 000**
Area/Superficie : **78 846 km²**

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Josef Turecky

Address/Adresse
Ministry of Transport
Civil Aviation Department
Nabrezi L. Svobody 12/P.O. Box 9
110 15 Praha 1
Czech Republic/République tchèque
Tel./Tél. +420 2 9722 31 357
Fax +420 2 9722 31 032
e-mail/Courriel josef.turecky@mdcr.cz
Web site/Site Internet www.mdcr.cz

L'accession de la République tchèque à la CEAC en 1991 a marqué une étape décisive dans le développement de l'aviation civile tchèque. Les experts tchèques se sont unis à la famille des États membres de la CEAC qui continue à s'agrandir, et qui est soucieuse de créer un système de transport aérien européen sûr et efficace.

L'adhésion de la République tchèque à la CEAC s'est révélée d'une importance cruciale pour la récente accession de la République tchèque à l'Union européenne.

Le 50ème anniversaire de la CEAC fournit l'occasion d'apprécier rétrospectivement le développement durable qui a été mis en place dans les domaines de l'aviation civile touchant la sécurité, la sûreté et l'environnement, et en particulier le rôle de la CEAC dans ces développements. Les événements de ces dernières années n'ont fait que confirmer que ces questions figurent parmi les plus grands défis que l'aviation civile aura eu à relever au cours du 21ème siècle.

The Czech Republic's accession to ECAC in 1991 has become an important milestone in the development of Czech civil aviation. Czech experts have joined the constantly growing family of ECAC Member States in their effort to create a safe, secure and efficient European air transport system.

Membership of the Czech Republic in ECAC has also proven to be of crucial significance for the recent Czech accession to the European Union.

The 50th anniversary of ECAC is a great opportunity to look back and to appreciate the sustainable development achieved in the areas of civil aviation safety, security and environment, and, in particular, the role of ECAC in these developments. The events of the last few years have only confirmed that these issues will remain among the greatest challenges for European civil aviation in the 21st century.

DENMARK/DANEMARK

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **5 400 000**
AREA/SUPERFICIE : **50 000 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

KURT LYKSTOFT LARSEN

ADDRESS/ADRESSE
Civil Aviation Administration
Luftfartshuset
Box 744
Ellebjergvej 50
2450 Copenhagen SV
Denmark/Danemark

TEL./TÉL. +45 36 18 60 60
FAX +45 36 18 60 01
E-MAIL/COURRIEL dcaa@slv.dk
WEB SITE/SITE INTERNET www.slv.dk

L'administration de l'aviation danoise a donné la définition suivante du niveau de sécurité qui est visé : « L'aviation au Danemark et l'aviation danoise à l'étranger ne doit pas occasionner de perte de vie humaine ou de graves blessures personnelles. La sécurité d'exploitation doit, par conséquent, être constamment améliorée. Le crime contre la sûreté de l'aviation doit être empêché. »

L'histoire nous a montré que les règlements qui gouvernent la sécurité des vols doivent être fondés sur les normes internationales ; ils doivent être simples et clairs et améliorer le niveau global de la sécurité.

Depuis 1955, la Conférence européenne de l'Aviation civile contribue à la sécurité d'exploitation des vols et inspire les États membres en les obligeant à maintenir des niveaux de sécurité et de sûreté élevés.

En fixant les normes et en définissant des recommandations concernant les questions de sécurité et de sûreté, la Conférence européenne de l'Aviation civile a depuis un demi-siècle démontré qu'en tant qu'organisation importante elle contribue à l'instauration d'un transport aérien sûr et efficace pour le bénéfice des passagers aériens et de la société.

Il reste tout de même des défis à relever. Les événements du 11 septembre 2001 ont montré au monde combien il est important de développer des mesures de sûreté afin d'empêcher des attaques contre l'aviation civile. En outre, l'essor considérable du transport aérien nous oblige à continuer à nous focaliser sur les questions de sécurité afin de respecter les objectifs fixés par l'OACI pour réduire encore le taux d'accidents et de fatalités de l'aviation civile.

Les travaux de la CEAC constituent une partie essentielle de ce processus et la CEAC continuera ainsi à jouer un rôle important dans les années à venir.

The Danish Aviation Administration has defined the following target level of safety: "Aviation in Denmark and Danish aviation abroad must not cause loss of human life or serious personal injury. Flight safety must therefore be constantly improved. Crime against aviation security must be prevented."

History has shown that the regulations governing flight safety must be based on international norms and standards; they must be simple and clear and they must improve the overall level of safety.

Since 1955, the European Civil Aviation Conference has contributed to flight safety and has inspired its Member States to maintain a high target level of both safety and security.

By setting standards and promoting recommendations regarding both safety and security issues, the European Civil Aviation Conference throughout half a century has proved its worth as an important organisation that contributes to the creation of safe and efficient air traffic for the benefit of air passengers and society alike.

However, there are still challenges to be met. The events of 11 September 2001 showed the world that the development of security measures to prevent attacks on civil aviation continues to be a matter of great importance. And with the considerable growth in air traffic, there must also be a continued focus on safety issues in order to meet the objectives set by ICAO to further bring down the accident and fatality rate within civil aviation.

The work of ECAC is an essential part in this process and thus ECAC will continue to play an important role in the years to come.

ESTONIA/ESTONIE

ADMISSION : **MARCH/MARS 1995**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **1 400 000**
AREA/SUPERFICIE : **45 000 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

KOIT KASKEL

ADDRESS/ADRESSE
Civil Aviation Administration
Rävala Pst 8
10143 Tallinn
Estonia/Estonie

TEL./TÉL. +37 2 694 96 76
FAX +37 2 694 96 67
E-MAIL/COURRIEL ecaa@ecaa.ee
WEB SITE/SITE INTERNET www.ecaa.ee

La CEAC est, et reste, un très bon exemple de coopération paneuropéenne œuvrant vers un objectif commun — un système de transport aérien sûr, efficace et durable. La célébration du 50ème anniversaire de cette instance internationale parfaitement rodée montre qu'il est difficile de surestimer le rôle de la CEAC, surtout en matière de partage d'information entre États membres et de concentration de connaissances et d'expérience.

Pour l'Estonie, qui est un État relativement petit, il est évident qu'il lui est bénéfique d'unir ses forces et de coopérer avec les autres. Il est très important de traiter conjointement et correctement les problèmes d'aujourd'hui pour assurer la prospérité de demain, surtout maintenant que l'aviation s'est remise, dans l'ensemble, des événements de 2001 et montre une croissance remarquable.

Dans ce contexte, l'Estonie estime que le travail de la CEAC est extrêmement fructueux et nécessaire. La coordination de la sécurité dans l'Europe tout entière doit être assurée de la meilleure manière possible et c'est pourquoi la CEAC doit continuer à jouer son rôle de chef de file dans ce domaine.

ECAC has been and remains a very good example of pan-European co-operation aimed at a joint goal – a safe, efficient and sustainable air transport system. The 50th anniversary celebration of this well-functioning international body shows that it is difficult to overestimate ECAC's role, especially in sharing information between Member States and in concentrating relevant know-how.

For Estonia, as a relatively small state, the benefit of joining forces and co-operation is clearly evident. It is very important to address today's problems jointly and adequately in view of tomorrow's prosperity, especially taking into account that aviation has generally recovered from the 2001 events and shows remarkable growth.

Bearing all this in mind, Estonia considers the work of ECAC to be extremely fruitful and necessary. The best way to promote safety all over Europe is to do so in a co-ordinated way, and ECAC has to continue its leading role in this.

FINLAND/FINLANDE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **5 236 000**
AREA/SUPERFICIE : **338 000 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

MIKKO TALVITIE (IN MEMORIAM 17 MARCH/MARS 2005)

ADDRESS/ADRESSE — Civil Aviation Administration
P.O. Box 50
01531 Vantaa
Finland/Finlande

TEL./TÉL. +358 9 82 771
FAX +358 9 82 77 20 90
E-MAIL/COURRIEL raija.perolahti@fcaa.fi
WEB SITE/SITE INTERNET www.ilmailulaitos.fi

Le trafic aérien en 2004 s'est nettement amélioré par rapport aux années précédentes.

Le chiffre d'affaires de la CAA était positif cette année, ce qui facilitera la fourniture de niveaux de services élevés et l'augmentation de la capacité pour repondre à la demande à venir.

Notre participation à toutes les activités de la CEAC se poursuivra.

Air traffic in 2004 was much better than in the previous few years.

The CAA turnover developed positively which will facilitate the provision of a high level of services and the increase of capacity for future needs.

We will continue our active participation in all ECAC activities.

France

Admission : 1955
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : 59 600 000
Area/Superficie : 550 000 km²

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Michel Wachenheim

Address/Adresse: Direction générale de l'Aviation civile (DGAC)
50, rue Henry Farman
75720 Paris cedex 15
France
Tel./Tél. +33 1 58 09 36 94
Fax +33 1 58 09 38 64
e-mail/Courriel michel.wachenheim@aviation-civile.gouv.fr
Web Site/Site Internet www.dgac.fr

Pays hôte, la France entretient depuis sa création des liens étroits avec la CEAC. Notre pays croit en la capacité de cette organisation à accompagner et orienter le développement du transport aérien en Europe.

La CEAC est un forum indispensable qui nous permet de travailler de concert avec nos voisins et partenaires européens, contribuant ainsi par ses travaux à la stabilité d'une Europe pacifiée.

La France a toujours activement participé aux différents organes décisionnels et groupes de travail de la CEAC, plusieurs Directeurs généraux de l'aviation civile française ayant notamment occupé la fonction de Point focal.

J'ai pu mesurer, depuis ma nomination, et plus encore depuis mon élection comme Vice-président, la faculté de la CEAC à faire face aux nouveaux enjeux du transport aérien et à de nouvelles exigences, particulièrement en matière de sûreté. La CEAC est une enceinte de réflexion et de décision souple, concrète et irremplaçable, qui complète efficacement les institutions de l'Union européenne.

Je tiens personnellement à remercier les membres de la CEAC, son Secrétariat et tous ceux qui ont su nous rapprocher au sein de cette organisation. Je lui souhaite longue vie, et un prochain demi-siècle à la mesure de celui qui vient de s'achever.

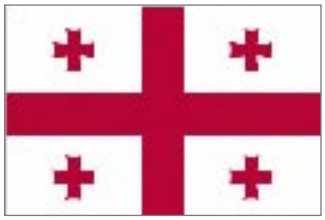
France, as host country, has always had close ties with ECAC since it was established. Our country believes in that organisation's capacity to accompany and shape the development of air transport in Europe.

ECAC is an indispensable forum thanks to which we are able to work together with our European neighbours and partners, contributing thereby to the stability of a pacified Europe.

France has always actively participated in ECAC's various decision-making bodies and working groups, several French Directors General of Civil Aviation having in particular held the position of Focal Point.

Since my nomination as Focal Point, and all the more so since I became Vice-President, I have been able to measure ECAC's ability to meet new air transport challenges and new requirements, particularly in the field of security. ECAC is a flexible, positive and irreplaceable forum where exchanges take place and decisions are taken and, as such, it complements efficiently the institutions of the European Union.

I should like to extend a personal word of thanks to the members of ECAC, its Secretariat and all those who have managed to bring us closer together within this organisation. I wish ECAC a long life, and may the next 50 years match the half-century which has just elapsed.



GEORGIA/GÉORGIE

ADMISSION : **APRIL/AVRIL 2005**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **5 427 000**
AREA/SUPERFICIE : **69 700 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

GIORGI MZHAVANADZE

ADDRESS/ADRESSE — Civil Aviation Administration
12, Al. Kazbegi ave.
0160 Tbilisi
Georgia/Géorgie

TEL./TÉL. — +995 32 36 30 29
FAX — +995 32 36 42 54
E-MAIL/COURRIEL — g.mzhavanadze@gcaa.org.ge

L'Administration de l'aviation civile de la Géorgie est l'agence de réglementation du transport aérien dans le pays. Elle est chargée d'un grand nombre de fonctions opérationnelles et réglementaires et des services liés à la sécurité et la sûreté, aux aspects techniques et à la formation.

La principale fonction de la CAA est de gouverner, de réglementer, de surveiller et de contrôler le système de transport aérien. Les services réglementaires comprennent la mise en place de règles, de décrets, et d'instructions applicables ; délivrer les licences et permis des services aériens ; les services de sécurité ; la supervision opérationnelle du transport aérien ; les services de recherches et de sauvetage ; les services météorologiques aéronautiques, etc. La CAA est également responsable de la coordination des activités des différentes compagnies aériennes qui exploitent en Géorgie. La CAA de la Géorgie s'appuie sur les normes et pratiques recommandées de l'OACI.

Aujourd'hui, la Géorgie est reliée à 20 États par 30 routes internationales. Environ 1 000 passagers par jour bénéficient du transport aérien : la demande des consommateurs est satisfaite dans presque toutes les directions dans le monde. Elle emploie dans ce domaine environ quatre mille personnes, y compris des pilotes hautement qualifiés, des ingénieurs, des contrôleurs aériens, etc.

La Géorgie compte maintenant 6 compagnies aériennes. Les services de contrôle du trafic aérien dans l'espace aérien de Géorgie, et les services de contrôle d'approche et d'aérodrome à l'aéroport de Tbilisi sont fournis par « Sakaeronavigatsia » Ltd.

La Géorgie est devenue récemment État membre de la CEAC. L'administration de l'aviation civile de Géorgie a bien compris que devenir membre de la CEAC n'est pas seulement un grand honneur, mais comporte des responsabilités accrues que nous devons assumer dès maintenant, et la Géorgie deviendra un membre méritant de cette grande organisation importante dans le domaine de l'aviation.

The Civil Aviation Administration of Georgia is the regulatory agency on air transportation in the country. It carries out a range of operational and regulatory functions and services relating to safety, security, technical aspects and training.

The main function of the CAA is to govern, regulate, supervise and control the air transport system. The regulatory services include making applicable rules, orders, instructions; granting air service licenses and permits; safety services; operational oversight of air transport; search and rescue services; aeronautical meteorology services, etc. The CAA is also responsible for the co-ordination of the activities of the various airline companies operating in Georgia. The CAA of Georgia is guided by ICAO Standards and Recommended Practices.

Today, Georgia is linked with 20 States by means of 30 international routes. About 1,000 passengers are being served daily by air transport meeting the consumers' interests with regard to nearly all directions of the world. This branch involves about four thousand employees, including highly qualified pilots, engineers, air controllers etc.

Nowadays, six air companies are functioning in Georgia. Air traffic control in the airspace of Georgia, approach and aerodrome control services at Tbilisi Airport are provided by "Sakaeronavigatsia" Ltd.

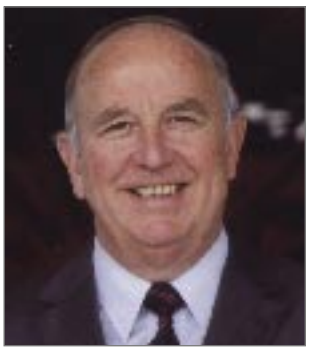
Georgia has recently become a Member State of ECAC. The Civil Aviation Administration of Georgia understands quite well that membership of ECAC not only is a great honour but also means increased responsibilities which we assume as from now. Georgia will be a deserving member of this greatly significant Organisation in the field of aviation.

GERMANY/ALLEMAGNE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **81 000 000**
AREA/SUPERFICIE : **357 000 KM²**

DIRECTOR GENERAL FOR CIVIL AVIATION, AEROSPACE AND SHIPPING
DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE, DES AFFAIRES AÉROSPATIALES ET MARITIMES :

HANS-JÜRGEN FROBÖSE



ADDRESS/ADRESSE Federal Ministry of Transport, Building and Housing
Directorate General for Civil Aviation
Aerospace and Shipping
Postfach 20 01 00
53170 Bonn
Germany/Allemagne

TEL./TÉL. +49 228 300 45 00
FAX +49 228 300 45 99
E-MAIL/COURRIEL ref-ls13@bmvbw.bund.de/al-ls@bmvbw.bund.de
WEB SITE/SITE INTERNET www.bmvbw.de

Je félicite la CEAC à l'occasion de son 50ème anniversaire. Depuis un demi-siècle, la Conférence européenne de l'Aviation civile poursuit avec succès son objectif qui est de promouvoir la coordination, la meilleure utilisation et le développement ordonné du transport aérien européen, car elle est toujours prête à traiter tout problème particulier susceptible de se présenter dans ce domaine. La CEAC a été confrontée depuis sa création à d'énormes défis dans les différents domaines de l'aviation civile et a joué un rôle important dans la coordination des questions fondamentales qui concernent le transport aérien intra-européen.

Si les enjeux du début étaient ceux posés par la remise en état de l'aviation civile européenne après la fin de la deuxième guerre mondiale, l'extension vers l'est suite aux changements politiques radicaux des 15 dernières années demandait encore des efforts surtout en ce qui concerne l'intégration des États d'Europe centrale et orientale. La CEAC a contribué de manière importante à ce que ces États se rapprochent des normes occidentales. En moins de 15 ans, la CEAC a réussi à presque doubler le nombre de ses membres, passant ainsi de 23 à 42 administrations de l'aviation. Le Programme d'intégration de la CEAC a permis de réaliser l'intégration totale des « nouveaux » États membres, ce programme ayant été conçu afin d'aider les États à mettre en œuvre les normes CEAC communes.

Je suis convaincu que, forte de son expertise de longue date en matière d'aviation, cette importante organisation saura affronter les problèmes qu'elle rencontre aujourd'hui de la même manière efficace qu'elle l'a toujours fait dans le passé. Je suis sûr que la CEAC continuera à remplir son mandat en veillant à ce que l'aviation civile en Europe et dans le monde continue à se développer de manière sûre et ordonnée.

I congratulate ECAC on its 50th anniversary. For half a century, the European Civil Aviation Conference has successfully pursued its objective to promote the co-ordination, the better utilisation and the orderly development of European air transport and has been prepared to deal with any special problem that may arise in this field. ECAC has faced right from its foundation enormous challenges in the various fields of civil aviation and has played an important role regarding the co-ordination of basic issues of intra-European air transport.

Whereas in the beginning the challenges had been posed by the state of European civil aviation after the end of World War II, the eastward expansion as a consequence of the radical political changes in the last 15 years demanded further efforts, especially with regard to the integration of States in Central and Eastern Europe. ECAC has made important contributions in making these States approach Western standards. In less than 15 years it has been possible to nearly double the number of ECAC members from 23 to 42 aviation administrations. The full integration of the "new" Member States has been achieved due to the ECAC Integration Programme which has helped States to implement common ECAC standards.

I am convinced that due to its long-established expertise in aviation matters, this important organisation will tackle the problems it is confronted with today in the same efficient manner as it has done in the past. I am confident that ECAC will continue its fruitful work in order to ensure that civil aviation in Europe, and throughout the world, will continue to develop in a safe, sound and orderly manner.

GREECE/GRÈCE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **10 939 771**
AREA/SUPERFICIE : **131 957 KM²**

GOVERNOR OF THE HELLENIC CIVIL AVIATION AUTHORITY/GOUVERNEUR DE L'AUTORITÉ HELLENIQUE DE L'AVIATION CIVILE :

DIMITRIOS STAMATIS

ADDRESS/ADRESSE — Ministry of Transport and Communications
Hellenic Civil Aviation Authority
Vas. Georgiou 1 / P.O. Box 70360
16610 Glyfada
Greece/Grèce

TEL./TÉL. — +30 210 89 44 263/+30 210 89 44 243
FAX — +30 210 89 44 279
E-MAIL/COURRIEL — governor@hcaa.gr
WEB SITE/SITE INTERNET — www.hcaa.gr

À l'occasion de la célébration du 50ème anniversaire de la CEAC, je voudrais exprimer mes vœux les plus sincères à la Conférence européenne de l'Aviation civile et l'encourager à poursuivre son parcours pour le plus grand bien de l'aviation civile internationale.

La Grèce, en tant que l'un des 19 membres fondateurs de la CEAC, a eu l'occasion de participer activement à toutes les initiatives entreprises par cette organisation internationale pour veiller à la réalisation d'un système de transport aérien européen sûr, efficace et compétitif.

Je crois sincèrement que la CEAC, face aux nouveaux enjeux, saura continuer à remplir son rôle de premier plan en matière de réglementation et d'orientation politique au sein de la communauté internationale de l'aviation.

On the occasion of the celebration of ECAC's 50th anniversary, I would like to extend my best and sincere wishes to the European Civil Aviation Conference to continue its successful and effective course for the benefit of international civil aviation.

Greece, as one of the nineteen founding Member States of ECAC, has had the opportunity to participate actively in all the initiatives undertaken by this international organisation for the achievement of a safe, secure, efficient and competitive European air transport system.

I do believe that ECAC, in the light of the new challenges, will continue to fulfil its leading regulatory and policy-making role within the international aviation community.

HUNGARY/HONGRIE

ADMISSION : **JUNE/JUIN 1990**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **10 310 000**
AREA/SUPERFICIE : **93 036 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

LASZLO KISS

ADDRESS/ADRESSE Ministry of Economy and Transport
General Directorate of Civil Aviation
Margit körut. 85
1024 Budapest
Hungary/Hongrie

TEL./TÉL. +36 1 336 79 80
FAX +36 1 336 79 98
E-MAIL/COURRIEL dgca@gkm.gov.hu

Si nous replaçons les années d'appartenance de la Hongrie à la CEAC dans le contexte des 50 années d'histoire de celle-ci, nous nous rappelons que la Hongrie avait déjà cherché à se lier à l'organisation à travers des contacts informels bien avant les changements sociopolitiques qui se sont produits dans les pays d'Europe centrale (1989-1990).

La Hongrie a eu la grande satisfaction de compter parmi les premiers pays de la région à adhérer à la CEAC en 1990. La CEAC et ses États membres ont joué un rôle important et ont eu une grande influence sur le développement de l'aviation civile hongroise. Permettez-moi de saisir l'occasion du jubilé de la CEAC pour exprimer la reconnaissance de toute la communauté de l'aviation civile hongroise pour l'atmosphère chaleureuse et amicale qui a toujours caractérisé les relations que nous avons eues avec les experts actuels de la CEAC et leurs prédécesseurs, les États membres, les Directeurs généraux et leur personnel. Je voudrais ici faire part de mes remerciements particuliers, en tant que Président de la CEAC, pour le soutien que j'ai reçu des Directeurs généraux et du personnel de la CEAC qui a permis à la Hongrie d'être élue Membre du Conseil de l'OACI, pour la première fois en 60 ans d'histoire de l'OACI.

La Hongrie a reçu un soutien conséquent, dans le cadre du Programme d'intégration de la CEAC, pour mener à bien des questions concrètes lui permettant de respecter les exigences de l'aviation européenne et d'harmoniser son système juridique avec l'acquis communautaire. Je puis affirmer qu'en 15 ans d'appartenance de la Hongrie à la CEAC nous avons réussi à atteindre le niveau requis et avons bénéficié de l'assistance remarquable de nombreuses organisations internationales de l'aviation civile, aux travaux desquelles nous avons participé activement.

Plusieurs documents attestent ce que j'affirme, parmi lesquels je peux même citer un document qui a un caractère informel – je veux parler du « Livre de recettes de cuisine » de la CEAC, et je pense même que le temps est venu de préparer les Chroniques illustrées de la CEAC qui couvrent l'histoire riche et mouvementée des 50 années d'activité qui ont modelé les pratiques et les politiques de l'aviation civile européenne, représentant celle-ci également sur la scène mondiale.

Calling up the memories of the years connected to the membership of Hungary in the context of the 50 years of ECAC history, we might remember that Hungary had begun to seek a relationship with the organisation through informal contacts even before the socio-political changes in the Central European countries (1989-1990).

Hungary was rewarded with the great opportunity to join ECAC in 1990, amongst the first countries of the region. ECAC and its Member States have played a significant role in, and had a large influence on, the development of the Hungarian civil aviation. Let me avail myself of the opportunity presented by the jubilee of ECAC to express the acknowledgement of the whole Hungarian civil aviation community of the amicable and warm-hearted atmosphere and companionship we have continuously been enjoying with the current officers of ECAC and their predecessors, Member States, Directors General and their staff members. I would like also to render special thanks, as President of ECAC, to Directors General and ECAC staff for their support by which Hungary was elected as a Council Member of ICAO, for the first time in the 60-year history of ICAO.

In the framework of the ECAC Integration Programme for newer Member States, Hungary received considerable support for concrete issues to meet the European aviation requirements and to harmonise its legal background with the acquis communautaire. I can declare that during the 15 years of ECAC membership, Hungary has reached the level required and we enjoyed remarkable assistance from several international civil aviation organisations, and have made our best efforts to play an active role in their work.

There are several documents proving my words, amongst which there is even an informal one, the "ECAC Cookery Book", and I think that the time has arrived to prepare the illustrated chronicles of ECAC covering the colourful and rich history of the 50 years of its unique activity in shaping European civil aviation practice and policy and representing it on the global scene.

ICELAND/ISLANDE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **290 000**
AREA/SUPERFICIE : **103 000 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

THORGEIR PÁLSSON

ADDRESS/ADRESSE — Civil Aviation Administration
Reykjavik Airport
101 Reykjavik
Iceland/Islande

TEL./TÉL. — +354 5 69 41 00
FAX — +354 5 62 36 19
E-MAIL/COURRIEL — fms@caa.is
WEB SITE/SITE INTERNET — www.caa.is

Le secteur du transport aérien de l'Islande a fait ses preuves en tant qu'industrie qui a connu un des plus fort taux de croissance de l'Islande. Sur son registre, l'Islande compte maintenant plus de quatre-vingts gros-porteurs exploités par des transporteurs aériens islandais à travers le monde. Son réseau de routes continue de croître et de s'étendre, reliant treize villes en Europe à six destinations aux États-Unis par l'intermédiaire de la plate-forme aéroportuaire de Keflavik. La compagnie a placé dernièrement une commande Boeing 787 qui lui permettra de proposer des services encore plus étendus. Les services avec équipage et non réguliers occupent une partie importante des activités d'autres exploitants aériens islandais. Une nouvelle entité, Avion Group, a été établie en Islande à la fin de 2004 avec la fusion entre Air Atlanta Icelandic et Islandsflug et comprenant Air Atlantic Europe et Excel Airlines, les deux étant immatriculés au Royaume-Uni. La participation active de l'Islande aux institutions européennes de l'aviation a été la condition vitale qui a permis aux transporteurs aériens islandais de connaître une telle réussite mondiale ces dernières années. La mise en œuvre des Codes communs de l'aviation doit être mentionnée dans ce contexte. Tous les partenaires reconnaissent que la participation active aux Autorités conjointes de l'aviation (JAA), et maintenant à l'AESA, est un facteur essentiel pour l'avenir de l'industrie du transport aérien de l'Islande. Dans ce contexte, il convient de rendre hommage à la CEAC pour le rôle essentiel que cette organisation a joué dans l'aviation européenne au cours des cinquante dernières années. L'instauration des JAA est un des meilleurs exemples de réussite de la CEAC. Ces dernières années, au fur et à mesure que l'Union européenne a exercé un mandat de plus en plus important en matière d'aviation, la CEAC a pris une nouvelle importance pour les États qui ne sont pas membres de l'UE en fournissant un forum paneuropéen servant à traiter de questions liées à l'aviation. En conséquence, il continue à être nécessaire que la CEAC joue son rôle en tant que forum de discussion et de débat paneuropéen sur la politique aéronautique et en tant que cellule de réflexion capable de maintenir une vision indépendante de l'aviation européenne pour l'avenir, comme elle a toujours su le faire avec talent par le passé.

The Icelandic air transport sector has established itself as one of the major growth industries in Iceland. Over eighty large jet transport aircraft are now on the Icelandic registry that are operated by Icelandic air carriers worldwide. The route network of Icelandair continues to grow and expand connecting up to thirteen cities in Europe with six destinations in the United States through its hub at Keflavik Airport. The company has recently placed an order for Boeing 787 aircraft that will allow it to further extend its services. Wet-lease and charter services constitute the primary business of other Icelandic air operators. A new entity, Avion Group, was established in Iceland at the end of 2004 with the merger of Air Atlanta Icelandic and Islandsflug and including Air Atlanta Europe and Excel Airlines, both of which are registered in the United Kingdom. Active participation of Iceland in European institutions of aviation is a vital prerequisite for the success that has been enjoyed by Icelandic air carriers on a worldwide basis in recent years. The implementation of the Joint Aviation Requirements comes to mind in this context. All stakeholders are in agreement that active participation in the Joint Aviation Authorities (JAA) and now EASA is a key factor for the future of the Icelandic air transport industry. In this context tribute should be paid to ECAC for the essential role that this organisation has played in European aviation for the past fifty years. The establishment of the JAA is a primary example of the achievements of ECAC. In recent years, as the European Union has increasingly exercised its mandate in aviation, ECAC has assumed new importance for those States that are not EU members by providing a pan-European forum for addressing aviation issues. Consequently, there is a need for ECAC to continue its role as a forum for discussing and debating pan-European aviation policy and as a think-tank that can maintain an independent vision for the future of European aviation as it has done so successfully in the past.

IRELAND/IRLANDE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **4 040 000**
AREA/SUPERFICIE : **70 282 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

JOHN MURPHY

ADDRESS/ADRESSE
Department of Transport
Aviation Regulation and
International Relations Division
44 Kildare Street
Dublin 2
Ireland/Irlande

TEL./TÉL. +353 1 604 10 28
FAX +353 1 604 11 80
E-MAIL/COURRIEL johnmurphy@transport.ie
eoindinan@transport.ie
WEB SITE/SITE INTERNET www.transport.ie

En tant que représentant de l'Irlande au moment où la CEAC fête son 50ème anniversaire, je suis heureux d'apporter mon soutien aux efforts continus de celle-ci pour promouvoir des normes de plus en plus élevées en aviation et le développement sûr et ordonné des routes aériennes de, vers et à l'intérieur de l'Europe.

Comme je viens juste de succéder, à ce poste, à mon collègue John Lumsden, je voudrais saisir cette occasion pour dire combien je me réjouis de la perspective de faire la connaissance de mes collègues de la CEAC, et de participer aux efforts entrepris pour répondre aux défis et aux problèmes qui se posent à l'aviation dans un environnement stimulant et en constante évolution.

Dédiée à la construction de la coopération, la CEAC, première instance européenne en matière d'aviation civile, s'est consolidée au cours des cinquante dernières années. Je félicite toute la CEAC en lui formulant mes meilleurs vœux pour l'avenir.

As Ireland's representative to ECAC during this, its 50th anniversary, I am happy to support its continuing efforts in advancing higher standards in aviation and in the promotion of a safe and orderly development of air routes within, to and from Europe.

Having just recently taken over this position from my colleague John Lumsden, I would like to take this opportunity to express how much I am looking forward to getting to know my ECAC colleagues, and participating in dealing with the challenges and issues facing aviation in an exciting and much changing environment.

Dedicated to building co-operation, ECAC, Europe's first body for civil aviation, has grown strongly over the last fifty years. Congratulations to all at ECAC and best wishes for the future.

ITALY/ITALIE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **58 215 311**
AREA/SUPERFICIE : **301 401 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

CAPT. SILVANO MANERA

ADDRESS/ADRESSE Ente Nazionale per l'Aviazione Civile (ENAC)
Viale del Castro Pretorio, 118
00185 Roma
Italy/Italie

TEL./TÉL. +39 06 44 59 63 02/5
FAX +39 06 44 59 63 01
E-MAIL/COURRIEL segreteria.dg@enac.rupa.it
WEB SITE/SITE INTERNET www.enac-italia.it

Ces 50 dernières années, d'importants efforts ont été déployés pour améliorer les normes de sécurité et de sûreté de l'aviation civile dans un scénario mondial d'importants changements politiques, économiques, technologiques et culturels au niveau mondial.

Dans ce contexte, le partenariat entre tant de pays en Europe que permet la CEAC nous a fourni l'occasion de mettre au défi notre capacité à soutenir les engagements pris au niveau mondial par l'organisation l'OACI.

L'ENAC, qui a toujours appuyé la mission de la CEAC, a contribué à ce scénario afin de mettre en évidence le rôle pertinent joué par l'organisation sur le plan régional avec l'objectif de parvenir à une croissance sûre, efficace et durable du transport européen.

L'ENAC partage avec les administrations de l'aviation civile de la CEAC une satisfaction devant les objectifs atteints et les attentes mutuelles de collaboration encore plus proche au sein de la communauté aéronautique.

During the past 50 years many efforts have been made to improve safety and security standards in the civil aviation community in a global scenario of important political, economic, technological and cultural changes at world level.

In this light, the ECAC partnership of so many countries within Europe has given us a challenging opportunity of supporting closely the commitments undertaken at world level by the ICAO organisation.

ENAC, expressing its support of the ECAC mission, has contributed in this scenario to highlighting the relevant role played by the Organisation at regional level with the aim of achieving a safe, secure, efficient and sustainable growth of European transportation.

ENAC shares with fellow ECAC Civil Aviation Administrations the satisfaction at the objectives achieved and the mutual expectations for an even closer collaboration within the aeronautical community.

LATVIA/LETTONIE

ADMISSION : **APRIL/AVRIL 1993**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **2 338 000**
AREA/SUPERFICIE : **64 589 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

MARIS GORODCOVS

ADDRESS/ADRESSE
Ministry of Transport
Civil Aviation Administration
Riga Airport
1053 Riga
Latvia/Lettonie

TEL./TÉL. +371 7 830 936
FAX +371 7 830 967
E-MAIL/COURRIEL latcaa@latcaa.gov.lv
WEB SITE/SITE INTERNET www.caa.lv

L'aviation civile de Lettonie a connu au cours de l'année 2004, et connaît encore, un développement qui a dépassé toutes nos prévisions. Cette situation est principalement à mettre au compte de la levée des barrières qui étaient en place auparavant empêchant l'accès au marché, et a conduit à l'ouverture de nombreuses nouvelles routes par des nouveaux et anciens entrants.

C'est à nous, la CAA, qu'est revenue la responsabilité de traiter ces développements rapides et de s'adapter également aux changements dans les relations de travail avec la Commission européenne et l'AESA en particulier. Nous apprenons petit à petit en acquérant de l'expérience.

Notre industrie et infrastructure s'élargissent et se développent également. Des projets et des travaux de construction importants suivent leur cours à l'Aéroport international de Riga ainsi que l'organisation de nos services de navigation aérienne. Notre compagnie aérienne nationale Air Baltic a renouvelé sa flotte et augmenté le nombre de destinations qu'elle dessert.

Certaines questions concernant notre flotte d'aéronefs immatriculés sont toujours à l'étude chez nous comme à l'AESA en attente de décisions finales. Néanmoins, nous restons optimistes concernant le développement de notre système d'aviation à l'avenir.

The development of civil aviation in Latvia during the year 2004 continues to outstrip all forecasts. This is primarily due to removal of earlier market barriers, which led to opening of many new routes by existing and new market entrants.

We, the CAA, had to cope with these rapid developments and also adapt to changes in working relationships with the European Commission and EASA particularly. This is something one can only learn from experience.

Our industry and infrastructure are also expanding and developing. We have major projects and construction work going on at Riga International Airport and our ANS Organisation. Our national airline AirBaltic has changed its fleet and increased the number of destinations it serves.

Certain issues regarding our registered aircraft fleet still remain on our desks as they do on EASA's, awaiting final decisions. Nevertheless, we remain optimistic regarding our aviation system's development in the future.

LITHUANIA/LITUANIE

ADMISSION : **JULY/JUILLET 1992**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **3 483 000**
AREA/SUPERFICIE : **65 300 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

KESTUTIS AURYLA

ADDRESS/ADRESSE — Civil Aviation Administration
Rodunes kelias 2
02188 Vilnius
Lithuania/Lituanie

TEL./TÉL. +370 5 273 92 60
FAX +370 5 273 92 37
E-MAIL/COURRIEL caa@caa.lt
WEB SITE/SITE INTERNET www.caa.lt

En 2005, la Lituanie célèbre le 15ème anniversaire de la restitution de son indépendance.

Cette année encore marque le 13ème anniversaire de l'adhésion de la Lituanie à la Conférence européenne de l'Aviation civile le 2 juillet 1992.

Après un peu plus d'une décennie, la Lituanie peut attester, en tant que membre de la CEAC, combien cette organisation est un exemple de bonne coopération dans un esprit à la fois amical et pragmatique, tout en apportant un soutien appuyé grâce à l'assistance du personnel et des collègues de la CEAC. Elle n'a pas suffisamment de recul, toutefois, pour pouvoir apprécier et saisir pleinement la contribution que la CEAC a apportée à l'aviation au cours de ses 50 ans d'histoire.

En nous fondant sur les événements déterminants de la CEAC, nous avons créé notre système national d'aviation civile. La participation à différents programmes et réunions nous a donné la possibilité de bénéficier de l'expérience d'autres pays. Nous sommes reconnaissants aux experts intégration de la CEAC, dont les visites en Lituanie ont contribué, de manière importante, à apporter l'assistance technique nécessaire pour que nous puissions mettre en œuvre l'acquis de l'UE dans le domaine de l'aviation civile en nous apportant leurs précieux conseils.

L'unification de l'Europe, les importants changements dans la gestion de l'aviation civile, la sûreté, la mise en application des normes de sécurité en vol, la fourniture de services de trafic aérien, la libéralisation du transport aérien et la protection de l'environnement, sont autant de défis importants qui se posent aux États membres de la CEAC. En cette occasion solennelle, nous leur souhaitons ainsi qu'au Secrétariat de la CEAC tous nos vœux de réussite et une coopération productive dans la poursuite de leurs activités dans ces domaines.

In 2005, Lithuania celebrates the 15th anniversary of the restitution of its independence.

This year is also distinguishable by the fact that 13 years ago, on 2 July 1992, Lithuania joined the European Civil Aviation Conference.

Slightly more than a decade of Lithuanian membership in ECAC is a good example of friendly co-operation and business-like atmosphere in the organisation with a great support from ECAC staff and colleagues. It is not, however, sufficient to fully appreciate and apprehend the ECAC input to aviation in its history of 50 years.

Based on ECAC milestones, we created the national civil aviation system. Participation in various meetings and programmes provided us with a possibility to take experience from other countries. We are grateful to the ECAC integration officers whose visits to Lithuania greatly contributed to providing the technical assistance necessary for us to implement the EU acquis in the field of civil aviation and also for their valuable advice.

Unification of Europe, significant changes in civil aviation management, security, application of flight safety standards, provision of air traffic services, liberalisation of air transport, and the protection of the environment are great challenges for ECAC Member States. On this solemn occasion, may we wish to them and ECAC's Secretariat a lot of success and productive co-operation in these areas in their further activities.

LUXEMBOURG

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **450 000**
AREA/SUPERFICIE : **2 586 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

HENRI KLEIN

ADDRESS/ADRESSE
Ministère des Transports
Direction de l'Aviation civile
16 Boulevard Royal
Boîte postale 283
2012 Luxembourg
Luxembourg

TEL./TÉL. +352 478 44 12
FAX +352 46 77 90
E-MAIL/COURRIEL civilair@tr.etat.lu

Confrontés à la fulgurante évolution des choses de l'air, les États européens, après avoir signé la charte fondamentale que constitue la Convention de Chicago, ainsi que leur adhésion à l'Organisation de l'aviation civile internationale, ont réuni leurs efforts pour donner corps à cette charte, autrement importante qu'est devenue celle de la Conférence européenne de l'Aviation civile dans l'intérêt des transporteurs, des entreprises et des autorités opérant sur le terrain aéronautique du vieux continent.

Issue d'une genèse trépidante, la CEAC a su s'ériger en un organisme on ne peut plus exemplaire et efficace pour assumer les intérêts économiques européens sur un marché aéronautique mondial en pleine expansion et accompagner le développement politique, technique et opérationnel de l'aviation européenne, marqué par une accélération déconcertante depuis la fin de la 2ème guerre mondial.

Aussi, pour avoir le plaisir de se faire fêter comme une cinquantenaire, la CEAC n'a pour autant ni le désir ni le choix de se laisser enliser dans une phase de vieillissement progressif. Bien au contraire, elle devra continuer à faire preuve de persévérance et de conviction pour continuer à jouer son rôle important de catalyseur de la cohésion et du raffermissement des liens politiques entre ses États membres. En effet, les défis présents dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation au niveau mondial constituent en eux-mêmes le garant le plus décisif pour une continuité allant même bien au-delà d'un centième anniversaire en 2055.

Faced with the spectacular expansion of aviation, European States, having signed the founding charter, the Chicago Convention, and having joined the International Civil Aviation Organisation, then agreed to join their efforts by adhering to the other important charter, the European Civil Aviation Conference, for the benefit of carriers, operators and authorities involved in aviation activities on the European continent.

ECAC, although born into a family which already had experienced some trepidation, found a way to set itself up as an exemplary efficient organisation capable of taking responsibility for European economic interests in a fully-expanding world aviation market and of accompanying the political, technical and operational development of European aviation, and its disconcerting boost after the end of World War II.

Therefore, in order to enjoy being a fifty-year-old, ECAC does not intend to be considered as growing old, nor can it afford to. On the contrary, it has a duty to show perseverance and determination in order to continue playing its important catalytic role harmonising and reinforcing political ties between Member States. One only needs to see the present challenges which have to be faced in the areas of aviation safety and security to understand how decisive that role continues to be and will perhaps carry on being right up to its hundredth anniversary in 2055 and after.

MALTA/MALTE

ADMISSION : **JUNE/JUIN 1979**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **382 000**
AREA/SUPERFICIE : **316 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

JOSEPH SULTANA

ADDRESS/ADRESSE
Civil Aviation Department
Luqa Airport
Luqa LQA 05
Malta/Malte

TEL./TÉL. +356 21 22 29 36
FAX +356 21 23 92 78
E-MAIL/COURRIEL joseph.sultana@gov.mt
WEB SITE/SITE INTERNET www.dca.gov.mt

La CEAC a connu au cours des cinquante dernières années de nombreuses réussites dans les différents secteurs de l'aviation et, dans certains domaines, elles ont été remarquables. La CEAC a apporté énormément à la communauté internationale et régionale du transport aérien. Mais avant tout, elle a, par ses activités, rapproché les autorités nationales de l'aviation civile de la région européenne, permettant ainsi un niveau de collaboration, de coopération et de coordination qui est supérieur à tout ce qui était imaginable avant sa naissance.

L'aviation continuera à l'avenir à développer et à réaliser des activités et avancées technologiques inenvisageables aujourd'hui. De tels développements continueront, n'en doutons pas, à poser des problèmes à la CEAC à l'avenir, mais elle continuera certainement à trouver et à proposer les meilleures solutions permettant au transport aérien, en particulier, d'être à la hauteur des enjeux tout en respectant la plus grande sécurité.

The achievements of ECAC over the past fifty years in the various aviation sectors are numerous and in some areas they have been outstanding. ECAC has contributed much to the international as well as to the regional air transport community. It has, perhaps more importantly through its activities, brought the national civil aviation authorities of the European region closer together thus permitting a higher level of collaboration, co-operation and co-ordination which was undreamt of before its birth.

Aviation will in future continue to develop and bring about activities and technological advances which cannot be visualised today. Such developments will undoubtedly continue to present challenges to ECAC which surely will continue to find and propose the best solutions to allow air transportation, especially, to meet the growing needs ever more safely.

Moldova

Admission : **December/décembre 1996**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **3 386 000**
Area/Superficie : **33 700 km²**

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Vitalie Mrug

Address/Adresse: Civil Aviation Administration
Airport
2026 Chisinau
Republic of Moldova/République de Moldova
Tel./Tél. +373 22 52 40 64
Fax +373 22 52 91 18
e-mail/Courriel info@caa.md
Web site/Site Internet www.caa.md

Cela fait 50 ans que l'OACI et le Conseil de l'Europe ont fondé la Conférence européenne de l'Aviation civile. Depuis lors, la CEAC a contribué pour beaucoup à la réalisation d'une politique commune de l'aviation en veillant au déroulement sûr, efficace et ordonné de l'aviation civile ainsi qu'à la mise en œuvre et à l'élaboration des SARPS de l'OACI dans la région européenne.

Beaucoup de choses ont été accomplies et en même temps beaucoup reste à faire dans cet environnement international qui change si rapidement.

Nous sommes très fiers de faire partie de cet important forum européen et souhaitons à la CEAC qu'elle consolide ses ressources afin de pouvoir relever les nouveaux défis auxquels la communauté de l'aviation civile européenne doit faire face.

It has been 50 years since ICAO and the Council of Europe founded the European Civil Aviation Conference. During this time, ECAC became an important instrument in the realisation of a common aviation policy, maintaining the safe, efficient and orderly development of civil aviation as well as implementing and developing the ICAO SARPS in the European region.

Much has been done and, at the same time, much remains to be done in this rapidly changing international environment.

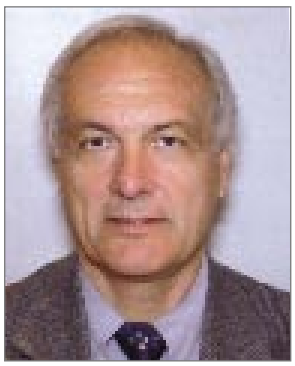
We are very proud to be a part of this important European forum and wish ECAC to consolidate its resources in order to meet the new challenges that the European civil aviation community is facing.

MONACO

ADMISSION : **JUNE/JUIN 1989**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **33 000**
AREA/SUPERFICIE : **1.97 KM²**

HEAD OF DEPARTMENT/CHEF DE SERVICE :

HENRI BAYOL



ADDRESS/ADRESSE
Aviation civile
Héliport de Monaco
Terre-Plein de Fontvieille
98000 Monaco
Monaco

TEL./TÉL. +377 93 15 80 24
FAX +377 93 15 87 08
E-MAIL/COURRIEL hbayol@gouv.mc

Depuis sa création voici 50 ans, la CEAC a su conduire et accompagner les évolutions nécessaires pour que les services offerts par l'aviation civile européenne à ses usagers soient toujours plus efficaces et plus sûrs.

Cette évolution s'est faite naturellement pour tenir compte des progrès technologiques immenses qui ont marqué ces 50 années, mais aussi, avec une réactivité remarquable qu'il convient de souligner, pour faire face aux nombreuses crises qui ont secoué l'aviation civile internationale au cours de cette même période.

La Principauté de Monaco a activement participé aux travaux de la Conférence depuis plus de 15 ans et continuera de le faire pour apporter sa contribution à l'amélioration des règlements spécifiques.

since its creation 50 years ago, ECAC has never failed to lead and steer the changes needed in order to make European civil aviation services safer and more and more efficient for users.

These changes came about naturally as the vast technological progress which marked these 50 years was taken into account and at the same time with the remarkable ability to react fast, in order to cope with the considerable number of crises which international civil aviation had to overcome during that same period.

The Principality of Monaco has actively participated in the Conference's work for over 15 years and will continue to do so in order to provide its contribution to the improvement of specific regulations.

NETHERLANDS/PAYS-BAS

ADMISSION : 1955
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : 15 860 000
AREA/SUPERFICIE : 41 526 KM²

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

JACQUELINE TAMMENOMS-BAKKER

ADDRESS/ADRESSE: Ministry of Transport, Public Works and Water Management
Directorate-General for Civil Aviation and Freight Transport
Nieuwe Uitleg 1 / P.O. Box 20904
2500 EX Den Haag
Netherlands/Pays-Bas

TEL./TÉL. +31 70 351 73 40
FAX +31 70 356 34 50
E-MAIL/COURRIEL darja.hoogendoorn@minvenw.nl
WEB SITE/SITE INTERNET www.minvenw.nl

En tant qu'un des membres fondateurs, les Pays-Bas sont fiers de faire un rappel des réalisations de la Conférence européenne de l'Aviation civile. Cette organisation a joué un rôle décisif en faveur de l'unité en Europe dans le domaine de l'aviation civile. Elle y est parvenu en établissant les normes les plus élevées dans toutes ses activités dans les domaines suivants : sécurité, sûreté, facilitation, environnement et questions économiques. Au cours des 50 dernières années, la CEAC a démontré qu'elle est un partenaire international actif et fiable. Elle bénéficie d'une réputation et d'une expertise considérables et respectées.

Ses travaux se poursuivront à l'avenir car cette maison paneuropéenne a été bien construite sur des fondations solides, mais sa construction n'est pas terminée. Qui plus est, elle aura besoin d'être constamment adaptée et améliorée, parfois de subir une révision majeure. Maintenant que l'Union européenne a clairement pris en charge les questions relatives à l'aviation, il va falloir se pencher plus avant sur les futures relations entre les institutions européennes et la position des intérêts de l'aviation européenne sur la scène internationale.

Comme il a été dit, la CEAC est bâtie sur des fondations solides. Pour prendre quelques exemples ; le Programme SAFA dont la CEAC a pris l'initiative a non seulement amélioré la confiance du public dans la sécurité de l'aviation, mais il a également fourni un catalyseur permettant d'améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde entier. En ce qui concerne la sécurité de l'aviation, les Autorités conjointes de l'aviation ont créé une coopération saine entre États européens sur l'harmonisation de la politique et des règlements de sécurité. Elle a jeté les bases de normes mondiales et établi un environnement aéronautique qui est un des plus sûrs du monde. La mise en place de l'Agence européenne de sécurité de l'aviation a constitué la prochaine étape logique de ce processus. Dans le domaine de la gestion et du contrôle de la circulation aérienne, la coopération avec l'organisation EUROCONTROL qui a atteint les normes les plus élevées est très largement établie. C'est en partant de cette base que le concept de Ciel Unique européen a été construit et apporte un nouveau défi qui est celui de continuer à optimiser l'espace aérien européen et de parvenir à une démarche européenne qui soit véritablement une démarche intégrée.

La liste est loin d'être exhaustive. L'amélioration de la coopération en matière de sûreté au sein de l'Europe et avec nos partenaires internationaux est en bonne voie et constitue une nouvelle étape essentielle qui sera franchie avec l'UE. Nous considérons que la CEAC a un rôle déterminant à jouer dans la définition d'une stratégie garantissant une politique paneuropéenne œuvrant pour une aviation plus sûre et plus saine et une bonne coopération à l'avenir.

La CEAC a de bonnes lettres de créance, ses résultats ne sont plus à démontrer. Elle peut regarder l'avenir avec confiance. Les Pays-Bas estiment que c'est un honneur pour eux de participer aux travaux et à l'avenir de la CEAC !

As one of the founding Members, the Netherlands is proud to look back at the achievements of the European Civil Aviation Conference. The organisation has been instrumental in promoting unity in Europe in the field of civil aviation. It has done this by establishing the highest standards in all its activities: safety, security, facilitation, the environment and economic issues. Over the past 50 years, ECAC has proven to be an active and reliable international partner. Its reputation and expertise are considerable and respected.

Work will continue in the future. This pan-European house is built on strong foundations and is well constructed, but not finished. Furthermore, constant adaptations, improvements and sometimes major overhaul will be needed. With the firm establishment of the European Union in aviation affairs, it will be necessary to further reflect on the future of European institutional relations and the position of European aviation interests in the international arena.

As stated, the foundations established by ECAC are strong. Taking some examples: the SAFA Programme initiated by ECAC has not only improved public confidence in aviation safety, it has also provided a catalyst for enhancing aviation safety all over the world. Regarding aviation safety, the Joint Aviation Authorities have created sound co-operation between European States on harmonisation of safety policy and regulations. It has set world standards and established one of the safest aviation environments in the world. Establishing the European Aviation Safety Agency has been a logical next step in this process. In the area of air traffic management and control, EUROCONTROL has achieved the highest standards and broadest of co-operation. The Single European Sky concept has been built on this basis and brings in a new challenge to further optimise European airspace and to achieve a truly integrated European approach.

The list goes well beyond that. Further enhancing security co-operation, both within Europe and with our international partners, is already progressing well and will set another milestone that will be achieved together with the EU. We consider ECAC to have a strong role to play in setting the strategy for a safe, secure and healthy pan-European aviation policy and co-operation in the future.

The credentials of ECAC are strong, it has a proven track record. It is with some confidence that ECAC can look to the future. The Netherlands considers it an honour to take part in this work and in the future of ECAC!

NORWAY/NORVÈGE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **4 524 000**
AREA/SUPERFICIE : **323 877 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

OTTO LAGARHUS

ADDRESS/ADRESSE — Civil Aviation Authority
P.O. Box 8050 Dep.
0031 Oslo
Norway/Norvège

TEL./TÉL. — +47 23 31 78 00
FAX — +47 23 31 79 95
E-MAIL/COURRIEL — otl@caa.no
WEB SITE/SITE INTERNET — www.luftfartstilsynet.no

Tout d'abord, je voudrais féliciter la CEAC à l'occasion de son 50ème anniversaire. Je suis fier que la Norvège ait compté parmi les États membres fondateurs de cette importante organisation.

La CEAC n'a jamais cessé de s'agrandir, et compte maintenant 42 États membres. L'intégration des États voisins en Europe orientale a été couronnée de succès et est une réalisation importante pour la coopération paneuropéenne en matière d'aviation civile.

Grâce à ses liens étroits avec l'OACI, la coopération avec d'autres organisations internationales telles que les JAA et EUROCONTROL, avec l'Union européenne et les organisations de l'industrie telles que l'AEA, la CEAC a joué un rôle majeur dans l'aviation civile européenne.

Je prévois que, pendant de nombreuses années encore, la CEAC continuera à contribuer de manière importante aux questions d'aviation concernant la sûreté, la sécurité, l'environnement et l'ATM. La CEAC aura également à jouer le rôle important de l'organisation qui assure une unité paneuropéenne continue dans le domaine de l'aviation civile entre ses États non membres de l'UE et l'UE.

First of all, I would like to congratulate ECAC on its 50th anniversary. I am proud of the fact that Norway was one of the founding Member States of this important organisation.

ECAC has been steadily growing, and now counts 42 Member States. The integration of neighbouring countries in Eastern Europe has been a successful and important achievement for pan-European co-operation in civil aviation.

Through the close liaison with ICAO, co-operation with other international organisations such as JAA and EUROCONTROL, the European Union and with industry organisations such as AEA, ECAC has played a major role in European civil aviation.

For years to come, I see ECAC as an important contributor to - among others - matters regarding aviation security, safety, environment and ATM. ECAC will also play the important role of the organisation that secures a continued pan-European unity in the area of civil aviation between its non-EU Member States and the EU.

POLAND/POLOGNE

ADMISSION : **JUNE/JUIN 1990**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **38 632 000**
AREA/SUPERFICIE : **322 577 KM²**

PRESIDENT OF THE CIVIL AVIATION OFFICE/PRÉSIDENT DU BUREAU DE L'AVIATION CIVILE :

KRZYSZTOF KAPIS

ADDRESS/ADRESSE
Civil Aviation Office
59, Zelazna Str.
00-848 Warszawa
Poland/Pologne

TEL./TÉL. +48 22 520 72 00
FAX +48 22 520 73 00
E-MAIL/COURRIEL krzysztof.kapis@ulc.gov.pl
WEB SITE/SITE INTERNET www.ulc.gov.pl

Cette année nous célébrons le 50ème anniversaire de la CEAC, ce qui nous fournit l'occasion d'insister sur le travail remarquable que celle-ci continue à produire en matière d'aviation civile. Pendant toutes ces années, la CEAC a joué un rôle important pour favoriser la compréhension de l'aviation et pour faire prévaloir les normes de sécurité en Europe et dans le monde.

Je suis pleinement convaincu que si elles ne disposaient pas de procédures, normes et règlements préparés sous les auspices de la CEAC, plusieurs organisations éprouveraient plus de difficultés à s'acquitter efficacement de leurs obligations en matière d'aviation.

Cet événement me donne l'occasion d'exprimer notre gratitude envers la CEAC non seulement pour le rôle important qu'elle joue dans la structure de l'OACI, qui a abouti à la mise en œuvre de principes européens dans un cadre international, mais aussi pour sa contribution à l'instauration de bases solides et d'un cadre pour le système européen de sécurité et de sûreté.

Personnellement, je pense que la CEAC dispose de toutes les capacités lui permettant de continuer en tant qu'institution jouant un rôle de chef de file à faciliter et à coordonner le processus de libéralisation économique, tout en garantissant la sécurité, la sûreté et la protection environnementale du transport aérien international en Europe.

Je pense, néanmoins, que nos travaux doivent se poursuivre encore et que, dans la période à venir, la famille CEAC devrait fournir un lien efficace avec les États européens non membres de l'UE, établissant ainsi une compréhension commune de l'approche libérale au développement de l'aviation civile tout en acceptant les normes de sécurité les plus élevées.

This year we celebrate the 50th anniversary of ECAC, which offers an opportunity to emphasise its continuing remarkable work in civil aviation. During that time, ECAC has played a significant role in creating aviation understanding and promoting safety standards in Europe and worldwide.

I am fully convinced that without procedures, standards and regulations prepared under the auspices of ECAC, it would be more difficult for many organisations to efficiently perform their aviation activities.

Taking this opportunity, I think it is worthwhile to express our gratitude to ECAC not only for playing the important role in the ICAO structure, which resulted in the implementation of European values at the international level but also for its contribution in establishing a solid base and framework for the European safety and security system.

I personally believe that ECAC is capable and on the right path to continue as a leading institution in facilitating and co-ordinating the process of economic liberalisation, ensuring the safety, security and environmental protection of international air transport in Europe.

However, I think that our work has to go further and, in the coming period, the ECAC family should provide an efficient link with non-EU European States, building a common understanding of a liberal approach to the development of civil aviation together with acceptance of highest safety standards.

PORTUGAL

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **10 318 084**
AREA/SUPERFICIE : **91 905 KM²**

CHAIRMAN OF THE BOARD/PRÉSIDENT DU CONSEIL :

LUIS A. FONSECA DE ALMEIDA

ADDRESS/ADRESSE Ministerio do Equipamento, do Planeamento e da Administraçao do Territorio
Instituto Nacional de Aviação Civil (INAC)
Rua B - Edificio 4, Aeroporto de Lisboa
1749-034 Lisboa
Portugal

TEL./TÉL. +351 21 842 35 61/ +351 21 842 35 73
FAX +351 21 847 35 85
E-MAIL/COURRIEL luis.almeida@inac.pt
WEB SITE/SITE INTERNET www.inac.pt

La Conférence européenne de l'Aviation civile a réussi un exploit remarquable qui est celui d'arriver à réglementer une activité qui joue un rôle d'une telle importance dans une stratégie de développement économique grâce à ses liens avec le transport des biens et des personnes.

Ses efforts en matière d'harmonisation des politiques et pratiques de l'aviation civile sont entrepris dans le cadre d'un processus de coopération impliquant 42 États européens et leurs autorités nationales dans le but de promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile.

Je pense sincèrement que la CEAC continuera à être l'organisation de l'aviation civile européenne qui couvre la plus grande surface géographique, le nombre actuel de ses États membres s'accroissant encore, avec une légitimité de plus en plus grande et apportant son expertise et son expérience. Elle sera ainsi définitivement liée aux stratégies de développement en Europe et dans le monde entier.

Je voudrais saisir cette occasion, au moment de la célébration du 50ème anniversaire de la CEAC, pour dire combien je suis honoré d'avoir le privilège de travailler étroitement avec des personnalités, des directeurs et des experts dont l'exemple, tant sur le plan professionnel que personnel, restera dans ma mémoire pour toujours.

The European Civil Aviation Conference has achieved an outstanding feat, managing to regulate an activity that plays such an important role in any economic development strategy taking into account its linkages to the transport of goods and people.

Its efforts to harmonise civil aviation policies and practices are made in a co-operation process involving 42 European States and their National Authorities with the objective of promoting the safe and orderly development of civil aviation.

I do believe ECAC will continue to have the widest geographical coverage of the European civil aviation organisations, enlarging the actual number of Member States, achieving thus a more and more legitimate status, with its expertise and experience. It will, therefore, be ever linked to the development strategies of Europe which also serve the world.

I would like to take this opportunity – at the moment of celebrating the 50th anniversary of ECAC – to say how honoured I am to have the privilege to work closely with a number of personalities, directors and experts, whose example, both professionally and personally, will stay forever in my memories.

ROMANIA/ROUMANIE

ADMISSION : **JUNE/JUIN 1991**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **21 794 793**
AREA/SUPERFICIE : **238 391 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

SORIN STOICESCU

ADDRESS/ADRESSE Ministry of Transport, Construction and Tourism
Directorate General of Civil Aviation
Bd. Dinicu Golescu 38, sector 1
010873 Bucharest
Romania/Roumanie

TEL./TÉL. +40 21 224 90 18
FAX +40 21 222 55 79
E-MAIL/COURRIEL ssorin@mt.ro
WEB SITE/SITE INTERNET www.mt.ro

Au terme de 50 ans d'existence, il n'y a pas de doute que le forum de discussion ouvert par la CEAC a créé une véritable famille dans son domaine et je suis fermement convaincu que la CEAC continuera à développer la co-opération entre ses États membres afin d'harmoniser les normes de l'aviation civile dans toute l'Europe et d'être à la hauteur des nouveaux défis dans ce secteur.

Depuis son adhésion à la CEAC en 1991, la Roumanie a été activement impliquée dans les travaux de la CEAC. Des experts roumains participent également aux activités du Programme d'intégration. Les activités organisées sous l'égide de la CEAC ont été bénéfiques pour nous à plus d'un titre. En effet, nous avons apprécié le contact direct avec les experts, l'échange efficace d'expertise et l'approche multilatérale, qui ont contribué à la mise en œuvre des recommandations et résolutions de la CEAC et au développement ces dernières années de l'aviation civile roumaine. Notre participation aux activités de la CEAC a également été un facteur de soutien important dans le processus d'accession de la Roumanie à l'Union européenne.

C'est un honneur pour moi de me souvenir des premiers jours de la participation roumaine aux travaux de la CEAC sur les questions de sûreté, au début de 1991, dont je faisais partie.

Je tiens à exprimer, à l'occasion de cet anniversaire, toute mon appréciation pour le professionnalisme et le dévouement de tout le personnel du Secrétariat de la CEAC.

After 50 years of existence, there is no doubt that the forum for discussions opened by ECAC created in fact a true family in the field and I have the firm belief that ECAC will further develop the co-operation between its Member States in order to harmonise civil aviation standards all over Europe and to face all the new challenges in this sector.

Since its accession to ECAC, in 1991, Romania has actively been involved in the achievements of ECAC. Romanian experts also participate in the activities of the Integration Programme. The benefits for us of all the activities organised under the aegis of ECAC were a direct contact with experts and efficient exchange of expertise, a multilateral approach thus contributing to the implementation of ECAC recommendations and resolutions and to the development of Romanian civil aviation in the last few years. Our participation in ECAC activities represented also a significant support in the accession process of Romania to the European Union.

I am really honoured to remember the early days of Romania's participation in ECAC work on security issues, in early 1991, where I had the occasion to be present.

This anniversary offers a welcome opportunity to express my full appreciation for the professionalism and dedication of all staff of the ECAC Secretariat.

Serbia and Montenegro
Serbie-et-Monténégro

Admission : **November/novembre 2002**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **10 614 000**
Area/Superficie : **102 173 km²**

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Budimir Saranovic

Address/Adresse: Civil Aviation Directorate of the State of Serbia and the State of Montenegro, Omladinskih Brigada 1, 11070 Novi Beograd, Serbia and Montenegro/Serbie-et-Monténégro
Tel./Tél.: +381 11 311 73 47
Fax: +381 11 311 75 18/+381 11 311 75 79
e-mail/Courriel: dgca@cad.gov.yu
Web site/Site Internet: www.caa.sv.gov.yu

À l'occasion de la commémoration du 50ème anniversaire de la Conférence européenne de l'Aviation civile, j'ai l'honneur au nom de la Direction de l'aviation civile de l'État de la Serbie et l'État du Monténégro de saisir cette occasion pour rappeler l'engagement de la Serbie-et-Monténégro dans les activités de la CEAC après en être redevenue membre le 27 novembre 2002.

La Direction de l'aviation civile, instance à la fois législative et de contrôle, chargée de l'aviation civile dans l'État de la Serbie et l'État du Monténégro, se donne pour première priorité la coopération avec les organisations internationales liées à l'aviation, surtout avec la CEAC. Dans sa relation avec la CEAC, la Direction a mis au premier plan l'harmonisation des règlements, la discussion, le partage d'opinions, la coopération, le développement et la mise en œuvre de normes. Elle est maintenant à même d'ouvrir de nouvelles portes vers l'Europe et vers les normes européennes sur les questions d'aviation civile et d'envisager son intégration complète dans la famille de l'aviation civile.

Pour mesurer ce qui a été accompli en si peu de temps, l'observation faite par le Président de la CEAC, suite à sa visite à la Direction, reflète bien la situation dans le domaine de l'aviation civile dans l'État de la Serbie et l'État du Monténégro dont les résultats ont été qualifiés par lui de « spectaculaires ».

Cette observation nous donne une grande force pour l'avenir et nous engage à participer, avec encore plus de détermination, aux activités et aux processus qui découlent des nouvelles exigences de la communauté internationale et en même temps à répondre aux défis afin de créer les conditions du développement et de l'amélioration de l'aviation civile dans la région.

On the occasion of commemorating the 50th anniversary of the European Civil Aviation Conference, I have the honour on behalf of the Civil Aviation Directorate of the State of Serbia and the State of Montenegro, to take this opportunity to look back on Serbia and Montenegro's involvement in ECAC activities after the membership renewal on 27 November 2002.

The Civil Aviation Directorate, as a joint legislative and supervisory body in charge of civil aviation in the State of Serbia and the State of Montenegro, has its priorities based primarily on co-operation with international aviation organisations, especially with ECAC. In its relation with ECAC, the Directorate has established a major role in the harmonisation of regulations, discussions, sharing of opinions, co-operation, development and application of standards. It holds a position which can open new doors to Europe and European standards concerning civil aviation matters and a complete integration into the civil aviation family.

The level of achievements in such a short span of time is best reflected through the observation of the President of ECAC, following his visit to the Directorate, that the results made in the domain of civil aviation in the State of Serbia and the State of Montenegro were "tremendous".

That observation is a great impetus for the future and it is our enormous responsibility to participate with even more earnestness in the activities and processes deriving from new requirements of the international community, along with the challenges aimed at creating the conditions for development and improvement of civil aviation in the region.

SLOVAKIA/SLOVAQUIE

ADMISSION : **JUNE/JUIN 1991**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **5 400 000**
AREA/SUPERFICIE : **49 036 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

BRANSILAV KVASNICA

ADDRESS/ADRESSE Ministry of Transport, Posts and Telecommunications
Directorate General of Civil Aviation
Nám. Slobody c.6 / P.O.B. 100, Pošta 15
810 05 Bratislava 15
Slovakia/Slovaquie

TEL./TÉL. +421 2 52 73 14 57
FAX +421 2 52 73 14 70
E-MAIL/COURRIEL branislav.kvasnica@telecom.gov.sk
dgca@telecom.gov.sk
WEB SITE/SITE INTERNET www.telecom.gov.sk

Je souhaite féliciter la Conférence européenne de l'Aviation civile à l'occasion de son 50ème anniversaire. Depuis sa première session à Strasbourg en novembre/décembre 1955, des changements dramatiques sont intervenus dans le secteur de l'aviation civile vers la mondialisation qui ont créé plus d'interdépendance et exigent plus de coopération entre États aux niveaux régional et international.

La CEAC a joué un rôle important dans l'harmonisation des politiques intra-européennes de transport aérien en réunissant tous les partenaires de l'aviation et en abordant tous les problèmes qui ont un intérêt commun pour la région européenne.

Il y a quelques années seulement les développements politiques en Europe ont permis d'étendre les travaux de la CEAC en direction de l'Europe centrale et orientale et d'intégrer l'aviation slovaque dans cette communauté.

Je suis fier d'appartenir à la grande famille paneuropéenne de l'aviation. La CEAC devrait continuer à exercer le rôle de chef de file européen en facilitant et en coordonnant le processus de libéralisation économique et en garantissant la sécurité, la sûreté et la protection environnementale du transport aérien international au sein de l'Europe. Nous pensons que c'est en coopérant entre États membres de la CEAC que nous parviendrons à créer une communauté de l'aviation civile européenne forte.

Permettez-moi d'exprimer mes remerciements sincères à tous ceux qui ont contribué à faire de la CEAC l'organisation réussie qu'elle est aujourd'hui.

I wish to congratulate the European Civil Aviation Conference on its 50th anniversary. Since its first session in Strasbourg in November/December 1955, the world of civil aviation has dramatically changed towards globalisation, becoming more interdependent and requiring more co-operation among States at the regional and international levels.

ECAC has played an important role in harmonising intra-European air transport policies by bringing together all aviation partners and by tackling all problems of common interest for the European region.

Only a few years ago, the political developments in Europe allowed the extension of ECAC's work into Central and Eastern Europe and the integration of Slovak aviation into this community.

I am proud to belong to the large pan-European civil aviation family. ECAC should continue to exert the European leadership role in facilitating and co-ordinating the process of economic liberalisation and ensuring the safety, security and environmental protection of international air transport within Europe. We believe that by co-operating jointly with ECAC Member States, we will achieve a strong European civil aviation community.

Allow me to express my sincere thanks to all who helped to make ECAC the successful organisation that it is.

SLOVENIA/SLOVÉNIE

ADMISSION : **JULY/JUILLET 1992**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **1 964 036**
AREA/SUPERFICIE : **20 273 KM²**

ACTING DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE PAR INTÉRIM :

JOZEF SLANA

ADDRESS/ADRESSE
Ministry of Transport
Civil Aviation Directorate
Langusova 4
1000 Ljubljana
Slovenia/Slovénie

TEL./TÉL. +386 1 478 8201
FAX +386 1 478 8147
E-MAIL/COURRIEL mpz.letalstvo@gov.si/gp.mzp@gov.si
WEB SITE/SITE INTERNET www.gov.si/mpz

En 2004, la République de Slovénie est devenue membre à la fois de l'Union européenne et de l'OTAN. Ces adhésions à l'UE et à l'OTAN ont conduit à un processus très intensif d'harmonisation de la législation, de l'administration et de l'économie de la Slovénie.

L'adhésion à l'UE a signifié pour l'industrie de l'aviation slovène de nouvelles ouvertures au même titre que pour celles d'autres États européens. Cette ouverture a déjà porté ses fruits avec le développement des transporteurs slovènes et l'augmentation du trafic aux aéroports slovènes, grâce à l'introduction de nouvelles routes et à la présence des transporteurs à bas coûts.

La Slovénie a également signé l'accord CEATS, qui représente une mise en œuvre pionnière de la réglementation européenne de Ciel Unique. Tous les États, les institutions et organisations européennes impliquées, ainsi que toutes les connaissances, devront être réunis dans ce projet afin de trouver les formes de coopération justes entre les États, et les connexions et ajustements techniques qui s'appliqueraient également dans d'autres parties de l'espace aérien européen.

Les aéroports slovènes sont également face à des défis dans la mesure où ils devront être prêts à mettre en application les règles Schengen de contrôle des frontières extérieures et devront prévoir d'élargir leur capacité.

In the year 2004, the Republic of Slovenia became a member of the European Union and a member of NATO. With membership of EU and NATO, a very intensive harmonisation process of Slovenian legislation, administration and economy that derives from membership has been concluded.

The membership of EU means a new opportunity for the Slovenian aviation industry as well as for the aviation industry of other European States. This opportunity has already shown in view of the development of Slovenian carriers and with the increase of traffic at Slovenian airports, by introducing new routes and the presence of low cost carriers.

Slovenia has also signed the CEATS agreement, which represents one of the pioneer forms of the implementation of Single European Sky Regulations. A lot of effort from all involved States, European institutions and organisations as well as know-how will have to be put into this project to find proper forms of co-operation between States, technical connection and adjustment that would also be applicable in other parts of European airspace.

Slovenian airports are also facing challenges, since they will have to be prepared for the application of the Schengen rules of external borders control and they will have to enlarge their capacity.

Spain/Espagne

Admission : 1955
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : 40 000 000
Area/Superficie : 500 000 km²

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Manuel Bautista Pérez

Address/Adresse: Ministry of Development
Directorate General of Civil Aviation
Paseo de la Castellana 67
28071 Madrid
Spain/Espagne

Tel./Tél. +34 91 597 53 56
Fax +34 91 597 53 57
e-mail/Courriel mbautista@mfom.es
Web site/Site Internet www.mfom.es

Lorsque, il y a 50 ans, la Conférence européenne de l'Aviation civile a vu le jour, son objectif était d'encourager les autorités des États membres à œuvrer vers une industrie du transport aérien européen forte.

Elle a connu depuis ses débuts de nombreux succès. Pour commencer, dans le domaine de la coordination et de la libéralisation du transport aérien, la CEAC a réussi, dès 1956, à conclure un « Accord multilatéral sur les droits commerciaux pour les transports aériens non réguliers en Europe », qui a été le point de départ du tourisme de masse que nous connaissons aujourd'hui, celui-ci revêtant une importance particulière pour mon pays et pour de nombreux autres pays en Europe.

D'autres réussites de la CEAC dans les premières années comprenaient la rationalisation des certificats de navigabilité des aéronefs importés et l'évolution continue de ses travaux sur les questions de facilitation.

À l'occasion de son 50ème anniversaire je voudrais évoquer et remercier les pionniers sans qui une organisation aussi réussie n'aurait pas pu être créée, et en tant qu'espagnol, je souhaite mentionner en particulier M. Luis de Azcarraga, l'un des pères fondateurs de l'organisation et son Président pendant 13 ans jusqu'en 1970. Aujourd'hui il n'est plus parmi nous, mais cela ne signifie pas que nous ne soyons pas conscients de notre dette envers lui et tous les professionnels qui ont rendu possible la création et l'essor de cette organisation constructive.

When, 50 years ago, the European Civil Aviation Conference was born, its aim was directed to encouraging the Authorities of the Member States in order to built a strong European air transport industry.

Its history has been one of continuous success from the beginning. Starting with the co-ordination and liberalisation of air transport, ECAC already in 1956 managed to reach the "Multilateral agreement on commercial rights of non-scheduled air services in Europe", that was the starting point of the mass tourism we have today, and it was of special importance for my country and for many other countries in Europe.

Other fundamental achievements of ECAC in the early days include the rationalisation of airworthiness certificates for imported aircraft and the continuous work on facilitation issues.

Today, on its 50th anniversary, I want to remember and to thank the pioneers that made possible the creation of such a successful organisation, and being a Spaniard, I want to make a special mention of Mr Luis de Azcarraga, one of the founding fathers of the organisation and its President for 13 years until 1970. Today, he is no longer with us but that does not mean that we are not aware of our debt to him and to all the professionals that made possible the creation and the growth of this successful organisation.

Sweden/Suède

Admission : **1955**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **8 900 000**
Area/Superficie : **410 928 km²**

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Nils Gunnar Billinger

Address/Adresse
Luftfartsstyrelsen
Civil Aviation Authority
601 73 Norrköping
Sweden/Suède

Tel./Tél. +46 11 415 21 00
Fax +46 11 415 22 50
e-mail/Courriel ecac.icao@luftfartsstyrelsen.se
Web site/Site Internet www.luftfartsstyrelsen.se

Au cours de ce demi-siècle écoulé, la CEAC a évolué dans un environnement mondial qui change continuellement. La concurrence à l'intérieur du marché du transport aérien en s'accroissant a créé une valeur ajoutée pour le consommateur et de nouveaux enjeux et perspectives pour l'industrie. Il nous incombe de promouvoir le développement continu du marché tout en garantissant un niveau élevé de protection dans les domaines de la sécurité, la sûreté et l'environnement. Dans ce contexte, la CEAC a un rôle important à jouer dans l'élaboration de politiques et de pratiques communes et dans l'intégration des États les plus récents dans la communauté aéronautique européenne. La CEAC devrait également continuer à être un partenaire actif en faisant prévaloir la coopération avec d'autres organisations telles que l'OACI, les organisations régionales et les États sur toute une série de questions liées à l'aviation civile.

Le 1er janvier 2005, l'Autorité de l'aviation civile suédoise, Luftfartsstyrelsen, a été établie comme régulateur indépendant de l'aviation, toutes les fonctions réglementaires de l'aviation civile se trouvant intégrées dans une instance unique. Elle est responsable du développement sûr et efficace du transport aérien pour le plus grand avantage des consommateurs.

Je me réjouis de pouvoir travailler étroitement avec la CEAC pour apporter au secteur du transport aérien tout entier des conditions justes et équitables.

Throughout the past half century ECAC has evolved in a continuously changing global environment. Competition within the air transport market has increased creating added value for the consumer and thus resulting in new challenges and opportunities for the industry. It is our responsibility to promote continuous development of the market while at the same time ensuring a high level of protection in the safety, security and environmental fields. In this context ECAC has an important role to play in the development of common policies and practices and in the integration of newer Member States into the European aviation community. ECAC should also continue to be an active partner in promoting co-operation with other organisations such as ICAO, regional organisations and States on a wide range of civil aviation issues.

On 1 January 2005 the Swedish Civil Aviation Authority, Luftfartsstyrelsen, was established as the independent aviation regulator, with all civil aviation regulatory functions integrated in a single body. It is responsible for the safe and efficient development of air transport to the benefit of consumers.

I look forward to working closely with ECAC providing equal and fair opportunities to the entire air transport sector.

SWITZERLAND/SUISSE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **7 200 000**
AREA/SUPERFICIE : **41 285 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

RAYMOND CRON

ADDRESS/ADRESSE — Office fédéral de l'Aviation civile
Maulbeerstrasse 9
3003 Berne
Switzerland/Suisse

TEL./TÉL. — +41 31 325 99 00
FAX — +41 31 325 80 56
E-MAIL/COURRIEL — info@bazl.admin.ch
WEB SITE/SITE INTERNET — www.aviation.admin.ch

Nos ancêtres ont eu l'idée lumineuse, il y a cinquante ans, de donner naissance à un bébé appelé CEAC. Depuis lors, la famille CEAC a considérablement grandi et, grâce aux excellentes idées qui se sont développées au sein de l'organisation, elle a été à l'origine de très nombreux développements à la fois sur le plan européen et sur le plan mondial.

Au fil des années, la CEAC est devenue une cuisine innovante où se préparent les idées nouvelles de l'aviation civile ; comme son siège est situé à Paris, il convient probablement mieux de l'appeler la « nouvelle cuisine » de l'aviation civile. Malgré le caractère facultatif des recommandations présentées par les cuisiniers CEAC, les États membres appliquent, dans l'ensemble, leurs recommandations.

On peut légitimement se demander pourquoi c'est le cas. La réponse est facile : parce que la « nouvelle cuisine » de la CEAC est fondée sur de bonnes idées allant de pair avec le bon sens, et il en ressort une bonne saveur. La Suisse est fière de faire partie de la brigade des cuisiniers de la CEAC et elle est fin prête à poursuivre son service dans les années à venir.

It was a brillant idea of our ancestors, fifty years ago, to give life to a baby called ECAC. Since then the ECAC family grew considerably and thanks to the excellent ideas evolved within the organisation, it initiated a remarkable amount of new developments both on a European and a worldwide level.

Through the years, ECAC has become the innovative kitchen of new ideas in civil aviation. Since its headquarters are located in Paris, it is probably more appropriate to call it the "nouvelle cuisine" of civil aviation. Despite their voluntary character, recommendations presented by ECAC cooks are implemented to a large extent by Member States.

You may ask yourself why this is the case. The answer is easy: because ECAC's "nouvelle cuisine" is based on good ideas combined with common sense, and that's how they taste. Switzerland is proud to be a part of ECAC's kitchen brigade and more than willing to continue its service during the coming years.

The former Yugoslav Republic of Macedonia
L'ex-République yougoslave de Macédoine

Admission : **July/Juillet 1997**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **2 000 000**
Area/Superficie : **25 713 km²**

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

Ilir Mehmedi

Address/Adresse — Ministry of Transport and Communications
Civil Aviation Administration
Dame Gruev 1
1000 Skopje
Republic of Macedonia/République de Macédoine

Tel./Tél. — +389 2 311 47 73
Fax — +389 2 311 57 08
e-mail/Courriel — imehmedi@dgca.gov.mk
Web site/Site Internet — www.ucvp.gov.mk

C'est réellement un privilège et un honneur d'être un État membre de la Conférence européenne de l'Aviation civile, et depuis que nous avons adhéré à cette organisation prestigieuse (le 3 juillet 1997), nous avons senti sa main qui nous guidait dans tous nos efforts pour développer notre aviation civile le mieux possible.

La CEAC n'a jamais cessé d'être là pour nous, et nous espérons avoir démontré que nous sommes un membre productif et digne de faire partie de ce système dynamique.

Nous espérons sincèrement que notre coopération continuera dans le même esprit d'amitié, de soutien et de confiance mutuelle, qui nous permettra tous de faire face aux défis grandissants à l'avenir.

Being a Member State of the European Civil Aviation Conference truly represents a privilege and an honour, and ever since we have become a part of this distinguished organisation (3rd July 1997), we have felt its strong guiding hand in our efforts to develop our civil aviation as much as possible.

During all this time, ECAC has always been there for us, and we hope that we have also proved to be a productive and trustworthy member of this dynamic system.

We most sincerely hope that our co-operation will continue in the same spirit of friendship, support and mutual trust, which will enable all of us to face the ever-growing challenges of the future.

TURKEY/TURQUIE

ADMISSION : **1955**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **65 000 000**
AREA/SUPERFICIE : **814 578 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

TOPA BILGETIN TOKER

ADDRESS/ADRESSE Ministry of Transport and Communications
Directorate General of Civil Aviation
Bosna Hersek cad. 90.sok 5
06338 Emek/Ankara
Turkey/Turquie

TEL./TÉL. +90 312 212 46 35
FAX +90 312 215 35 19
E-MAIL/COURRIEL ttoker@shgm.gov.tr
WEB SITE/SITE INTERNET www.shgm.gov.tr

Apportant son soutien aux activités de la CEAC, consciente de ses responsabilités en matière de mise en œuvre des règles de l'aviation, appréciant à sa juste valeur la CEAC en tant que forum de libre expression et de partage des opinions, la Turquie est d'avis que l'aviation civile est le pilier du commerce, du développement économique et de la prospérité.

Les États et les institutions garantissent traditionnellement une continuité entre le passé et le futur. La Conférence européenne de l'Aviation civile a su suivre une ligne de conduite commune, bien ciblée et coordonnée en matière de réglementation de l'aviation pendant cinq décennies, depuis sa naissance, et poursuivra encore cette démarche au-delà. La CEAC contribue également au développement de l'humanité en servant le secteur de l'aviation qui est une partie intégrante des projets économiques de nos nations. La Turquie a la volonté d'être un acteur majeur dans ce processus d'évolution, en y contribuant sa puissance potentielle, sa situation géographique spécifique au confluent des principales routes aériennes entre l'Europe, le Moyen-Orient, le Caucase et l'Extrême-orient. Elle s'efforce sans cesse de se conformer aux règles et aux procédures de sécurité, de sûreté et de protection de l'environnement. L'aviation civile dans notre pays est le moteur de notre développement entraînant dans son sillage les autres secteurs tels que le tourisme. Je suis fermement convaincu qu'une coopération régionale plus étroite en Europe, que la CEAC favorise, nous aidera à mieux nous comprendre. À cette fin, la Turquie s'efforce avec les autres États par l'intermédiaire de son appartenance à la CEAC de développer les stratégies nécessaires pour mettre en œuvre les nouvelles améliorations et pour participer activement au processus de libéralisation du transport aérien dans la région.

Enfin, j'ai le plaisir d'affirmer que la Turquie apporte tout son soutien à la CEAC pour les efforts qu'elle déploie et pour ses projets d'avenir, et je souhaite la féliciter à l'occasion de son 50ème anniversaire.

Supportive of ECAC's activities, aware of its responsibility for the implementation of aviation rules, appreciative of ECAC as a forum in which opinions are shared freely, Turkey believes that civil aviation is a mainstay for trade, economic development and prosperity.

As you are aware, States and institutions guarantee continuity from the past to the future. For five decades, since its birth, the European Civil Aviation Conference has taken a common, timely and co-ordinated approach to aviation rules, and will continue to do so. ECAC also contributes to humanity by serving the aviation sector which is an integral part of the economic plans of our nations. Turkey, with its potential power, its specific geographical location at the conflux of major air traffic routes between Europe, the Middle East, Caucasus and the Far East wants to be a major player in this evolution process. It is making a real effort to comply with rules and procedures for safety, security, and the protection of the environment. Civil aviation in our country accelerates our development as a main driving force for other sectors such as tourism. I strongly believe that closer regional co-operation in Europe, which is promoted by ECAC, will help us to understand each other. To this end, Turkey endeavours with other States through ECAC membership to develop the strategies for the implementation of new improvements and to participate actively in the air transport liberalisation process in the region.

Finally, I am pleased to affirm Turkey's support for all ECAC efforts and its future plans and I wish to take this opportunity to congratulate ECAC on its 50th anniversary.

UKRAINE

ADMISSION : **DECEMBER/DÉCEMBRE 1999**
NUMBER OF INHABITANTS/NOMBRE D'HABITANTS : **47 560 000**
AREA/SUPERFICIE : **603 700 KM²**

DIRECTOR GENERAL OF CIVIL AVIATION/DIRECTEUR GÉNÉRAL DE L'AVIATION CIVILE :

MYKOLA MARCHENKO

ADDRESS/ADRESSE — State Administration for Aviation Safety Oversight
(State Aviation Administration)
Prospect Peremogy, 14
01135 Kyiv
Ukraine

TEL./TÉL. — +380 44 216 62 27/+380 44 461 53 11
FAX — +380 44 216 76 82/+380 44 216 66 03
E-MAIL/COURRIEL — aviadirector@avia.gov.ua
WEB SITE/SITE INTERNET — www.avia.gov.ua

La cooperation régionale est un des principaux objectifs des activités poursuivies par l'Administration de l'aviation d'État.

La CEAC, organisation paneuropéenne, est notre premier partenaire dans ce domaine. En ouvrant la porte a l'Ukraine en 1999, la CEAC a en réalité facilité la participation de l'Ukraine à d'autres instances internationales européennes de l'aviation civile - les JAA et EUROCONTROL, ce qui a accéléré le processus d'intégration.

Je tiens en particulier a faire part de mon appréciation pour l'efficacité du Programme d'intégration de la CEAC en répondant à la demande de l'Ukraine de formation pour les experts en aviation, permettant ainsi leur adaptation rapide a l'environnement multinational et un approfondissement de la cooperation.

Cette année, le 50ème anniversaire de la creation de la CEAC, est une année particulière et je suis sûr que la CEAC continuera à l'avenir à s'assurer que l'aviation civile en Europe progresse pour le bien de toutes les nations et de l'économie, et apportera sa contribution au développement de l'aviation civile afin qu'elle reste le mode de transport le plus rapide et le plus sûr de tous.

Regional co-operation is one of the main objectives for the State Aviation Administration activities.

Our main partner in this area is ECAC, the pan-European organisation. Having opened the door to Ukraine in 1999, ECAC has actually facilitated Ukraine's participation in other European civil aviation international bodies – JAA and EUROCONTROL, which greatly enhanced the integration process.

In particular, I appreciate the effectiveness of the ECAC Integration Programme in meeting Ukraine's demand in training its national aviation experts, thus allowing their quick adaptation to a multinational environment, and the deepening of co-operation.

This year is remarkable because of the 50th anniversary of ECAC's creation, and I am sure that ECAC will continue to ensure that civil aviation in Europe further progresses for the benefit of all nations and economies, making an input into the development of civil aviation as the fastest, safest and most secure mode of transport.

United Kingdom/Royaume-Uni

Admission : **1955**
Number of inhabitants/Nombre d'habitants : **60 094 648**
Area/Superficie : **243 610 km²**

Director General of Civil Aviation/Directeur général de l'Aviation civile :

David McMillan

Address/Adresse
Department for Transport
Zone 1/27
Great Minster House
76 Marsham Street
London SW1P 4DR
United Kingdom/Royaume-Uni

Tel./Tél. +44 20 79 44 47 40
Fax +44 20 79 44 21 90
e-mail/Courriel david.mcmillan@dft.gsi.gov.uk
Web site/Site Internet www.dft.gov.uk

J'ai demandé à Tony Goldman, qui fut Directeur général de l'Aviation civile du Royaume-Uni pendant une bonne partie des années 90, de se pencher sur l'histoire de la CEAC.

Tony a rappelé combien il est difficile, en nous plaçant dans la perspective du XXIe siècle, de saisir le fait que la création de la CEAC était antérieure à l'avènement de l'ère du transport de passagers en avions à réaction et à la création de la Communauté économique européenne. Et pourtant, il était déjà évident que l'aviation civile était un secteur industriel qui connaissait une des progressions les plus rapides, et un dont le fonctionnement efficace nécessitait un degré de coopération internationale exceptionnel.

Avec le recul, le succès durable de la CEAC pendant toutes ces années provient des points forts de son organisation. Prise en sandwich, en quelque sorte, entre l'OACI à vocation technique à échelle mondiale, d'une part, et l'Union européenne à vocation hautement politique sur le plan régional d'autre part, la CEAC a été capable de développer des politiques aéronautiques pour l'Europe en faisant preuve d'une fiabilité et d'une efficacité dont non seulement l'Europe a bénéficié, mais qui ont souvent servi de modèle d'action législative au niveau mondial. Ses travaux sur les aéronefs Chapitre 2 et son rapport COMPAS sur la concurrence dans les services aériens intra-européens dans les années 80 en sont de bons exemples.

Un autre point fort de la CEAC tient à ce qu'elle a pu fonctionner sur un plan politique en vertu de son « Conseil » de Directeurs généraux. Elle a même fonctionné au niveau ministériel, plus particulièrement au cours des 15 dernières années en rapport avec l'énorme effort consacré, avec EUROCONTROL, à l'amélioration des services de trafic aérien après la crise qu'ont traversée ceux-ci à la fin des années 80.

Le Royaume-Uni est fier d'avoir été un membre actif et enthousiaste de cette organisation pendant ses 50 premières années, et il envisage avec confiance de continuer dans ce sens face aux nombreux défis qui l'attendent.

I asked Tony Goldman, UK Director General of Aviation for much of the 1990s, to reflect on ECAC's history.

Tony recalled how hard it is to appreciate, from the perspective of the 21st century, that the foundation of ECAC pre-dated jet passenger transport and the creation of the European Economic Community. Yet it was already clear then that civil aviation was one of the fastest growing industrial activities, and one that required an unusual degree of international co-operation in order to function effectively.

With hindsight, the continuing success of ECAC over the years has resulted from its organisational strengths. Sandwiched, as it were, between the technically-orientated, global ICAO on the one hand and the highly-politicised regional European Union on the other hand, ECAC has been able to develop aviation policies for Europe with a thoroughness and efficiency which have not only benefited Europe itself, but have often provided a blueprint for legislative action worldwide. Its early work on Chapter 2 aircraft and its COMPAS report on competition in intra-European air services in the 1980s are good examples.

Another strength is that ECAC has been able to operate at the political level by virtue of its 'Board' of Directors General. And it has even functioned at the Ministerial level, most notably over the last 15 years in relation to the huge effort devoted, with EUROCONTROL, to improving air traffic services after the 'meltdown' of the late 1980s.

The UK is proud to have been an active and enthusiastic member of the organisation throughout its first 50 years, and looks forward to remaining so as it faces the many challenges ahead.

Messages from
ACAC, AFCAC and LACAC

Messages de la CAAC, CAFAC et CLAC

Message du Directeur général de la Commission arabe de l'Aviation civile (CAAC)

M. Mohammed El Alj

La Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC) célèbre son 50ème anniversaire. Nous, la Commission arabe de l'Aviation civile (CAAC), avons le sentiment que cette célébration concerne toutes les organisations régionales de l'aviation civile.

Le rôle des organisations régionales de l'aviation civile est nécessaire et il est un élément important pour la mise en œuvre de la politique internationale en matière d'aviation civile, surtout dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. À ce titre, la coopération entre organisations régionales est un impératif pour la protection des intérêts vitaux de l'aviation civile régionale et internationale.

L'une des premières tâches que la CAAC a entreprise peu de temps après son établissement était de nouer des relations de coopération avec la CEAC, bénéficiant ainsi de sa longue expérience dans le domaine de l'organisation régionale de différentes politiques nationales en matière d'aviation civile. Ensuite, la CAAC et la CEAC ont cosigné un Mémorandum d'Entente en 2000 qui contenait des dispositions sur l'échange d'information concernant le développement de l'aviation civile, la coopération dans le domaine de la réglementation et la législation, la participation réciproque aux manifestations et réunions régionales, l'établissement de programmes de coopération en matière de formation et de visites mutuelles.

Nous avons toujours porté un vif intérêt à la coordination avec la CEAC pendant les réunions internationales de l'aviation civile sur des sujets de préoccupation en Europe et dans le Monde arabe, et dans l'aviation civile internationale en général.

La CAAC s'efforce également de renforcer ses relations avec la CEAC dans les différents domaines techniques, surtout dans le transport aérien où la CAAC peut bénéficier de l'expérience de la CEAC pour mettre en place des systèmes et règlements économiques et des normes pour le transport aérien. Ceci nous aidera à mettre en place un système législatif arabe visant à accompagner le traité inter-arabe relatif à la libéralisation du transport aérien qui a été signé récemment par les pays arabes.

Nous souhaitons que cette démarche soit un premier pas vers l'intégration future des pays arabes dans les efforts de développement et de libéralisation de la région méditerranéenne dans la perspective d'une coopération euro-méditerranéenne plus large.

Message from the Director General of the Arab Civil Aviation Commission (ACAC)

M. Mohammed El Alj

The European Civil Aviation Conference (ECAC) celebrates its 50th anniversary. We, at the Arab Civil Aviation Commission (ACAC), feel that this is a celebration for all the regional civil aviation organisations.

The role of regional organisations in civil aviation is necessary and important for the application of international civil aviation policy, especially in the area of air safety and aviation security. Thus, co-operation among regional organisations is a necessity for the protection of the vital interests of regional and international civil aviation.

Among the first tasks ACAC undertook a short time after its establishment was to set up relations of co-operation with ECAC to benefit from its long experience in the field of regional organisation of different national policies of civil aviation. Then, ACAC and ECAC signed together a Memorandum of Understanding in 2000 which contained provisions on the exchange of information concerning development of civil aviation, co-operation in the area of civil aviation regulations and legislation, reciprocal attendance at regional events and meetings, establishment of co-operation training programmes, and mutual visits.

We have always been keen to co-ordinate with ECAC during international civil aviation meetings concerning the subjects of concern in Europe and the Arab world, and international civil aviation in general.

ACAC also works towards strengthening its relations with ECAC in different technical areas, especially in air transport where ACAC can benefit from ECAC's experience in setting up systems and economic regulations and norms in air transport. This will assist in establishing an Arab legislative system to accompany the inter-Arab air transport liberalisation treaty which has recently been signed by Arab countries.

Our hope is that this will constitute the first of future steps which will lead to the integration of Arab countries in the efforts of development and liberalisation of the Mediterranean region on the basis of the objectives of a greater Euro-Mediterranean co-operation.

Message du Président de la Commission africaine de l'Aviation civile (CAFAC)

M. Tshepo Peege

Je voudrais remercier la Conférence européenne de l'Aviation civile de l'invitation qui m'a été faite à m'adresser à la communauté aéronautique européenne par l'intermédiaire de cet annuaire. La CAFAC et la CEAC qui ont été établies par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) en vertu de l'Article 55 a) de la Convention de Chicago ont pris l'initiative de se rapprocher encore en signant un Mémorandum d'Entente pour coopérer dans tous les domaines de l'aviation civile internationale. Cette réalisation est une source de satisfaction et un honneur pour nous.

Les deux organisations sœurs se sont engagées à promouvoir la sécurité et la sûreté dans leurs régions respectives ainsi que l'intégration et l'harmonisation des règlements et politiques de l'aviation civile dans le cadre international adopté et actualisé par l'OACI. Elles sont confrontées aux mêmes défis, certains États membres ayant des normes de sécurité et de sûreté qui sont inférieures aux niveaux exigés.

En ce qui concerne la libéralisation du transport aérien international, il est impératif que nous parvenions à un consensus quant aux conséquences de la nouvelle politique extérieure de l'Union européenne (UE) en matière de transport aérien.

L'importance des relations de transport aérien entre l'Afrique et l'Europe me donne toutes les raisons d'être confiant quant à l'avenir de notre coopération et je suis sûr que nous continuerons à nous concerter lorsqu'il s'agira de faire face aux nouveaux défis de l'aviation civile internationale.

Message from the President of the

African Civil Aviation Commission (AFCAC)

Mr Tshepo Peege

I would like to thank the European Civil Aviation Conference for the invitation to address the European civil aviation community through this Yearbook. AFCAC and ECAC, having been established by the International Civil Aviation Organization (ICAO) in accordance with Article 55 a) of the Chicago Convention, took a bold step towards a closer working relationship by signing a Memorandum of Understanding to co-operate in all areas of international civil aviation. We congratulate and honour this achievement.

The two sister organisations have vigorously embarked on the promotion of safety and security in their respective regions and that of the integration and harmonisation of civil aviation regulations and policies within the international framework adopted and updated by ICAO. They are facing the same challenges, with some Member States below the required level of safety and security standards.

With respect to the liberalisation of international air transport, we need to reach a consensus on the implications of the European Union's (EU) new external air transport policy.

Considering the importance of air transport relations between Africa and Europe, I am very confident in the future of our co-operation and I am sure that we shall continue to concert in facing the new challenges of international civil aviation.

Message du Président de la Commission latino-américaine de l'Aviation civile (CLAC)

M. Eliezer Negri

Au nom des États membres de la Commission latino-américaine de l'Aviation civile et du Secrétariat, je souhaite présenter mes vœux les plus sincères à la Conférence européenne de l'Aviation civile et à ses États membres.

À l'occasion de cet anniversaire marquant — 50 années de vie institutionnelle — je voudrais mettre l'accent sur les travaux remarquables de la CEAC et sur sa contribution si précieuse au transport aérien et à la gestion de l'aviation civile internationale.

Le chemin parcouru et les réalisations de votre Organisation depuis sa constitution ont posé les bases d'un développement continu, dans un cadre sûr et efficace, du transport aérien européen dans l'avenir.

La CLAC souhaite, en marquant cette événement, réitérer l'expression de son soutien et sa collaboration, tels qu'exprimés dans le Mémorandum d'Entente signé le 21 juillet 1998 par les deux organisations, et par ces quelques paroles, exprimer ses félicitations les plus sincères pour cet anniversaire.

Enfin, je vous serais reconnaissant de bien vouloir transmettre ces remarques à toute la communauté de l'aviation européenne.

Message from the President of the Latin American Civil Aviation Commission (LACAC)

Mr Eliezer Negri

On behalf of the Latin American Civil Aviation Commission Member States and the Secretariat, I wish to present my most sincere greetings to the European Civil Aviation Conference and its Member States.

On this important milestone - 50 years of institutional life - I wish to highlight the outstanding work achieved by ECAC and its most valuable contribution to air transport and international civil aviation management.

The path covered and the achievements of your Organisation since its constitution have set the basis for the continuous development, within a secure and efficient framework, of European air transport into the future.

On this occasion, LACAC wishes to reiterate its promise of support and collaboration, set forth in the Memorandum of Understanding signed on 21 July 1998 by both Organisations, and, through these brief words, to express its most sincere congratulations on this anniversary.

Finally, I would appreciate it if you would convey these remarks to the European aviation community.

ECAC Presidents
Les Présidents de la CEAC

1955-2005

1955- 1957 P.J.M. Nottet
Belgium/Belgique

1957-1970 L. de Azcarraga
Spain/Espagne

1970-1973 H. Winberg
Sweden/Suède

1973-1976 V. Veres
Portugal

1976-1979 H. Raben
The Netherlands/
Pays-Bas

1979-1982 E. Willoch
Norway/Norvège

1982-1983 F. Piña Saiz
Spain/Espagne

1983-1985 N. McMahon
Ireland/Irlande

1985-1987 R. Künzi
Switzerland/Suisse

1987-1989 D. Winter
Germany/Allemagne

1989-1990 D. Tenenbaum
France

1990-1993 D.C. Moss
United Kingdom/
Royaume-Uni

1993 P.-H. Gourgeon
France

1994-1997 V.H.K. Eggers
Denmark/Danemark

1997-2000 A. Auer
Switzerland/Suisse

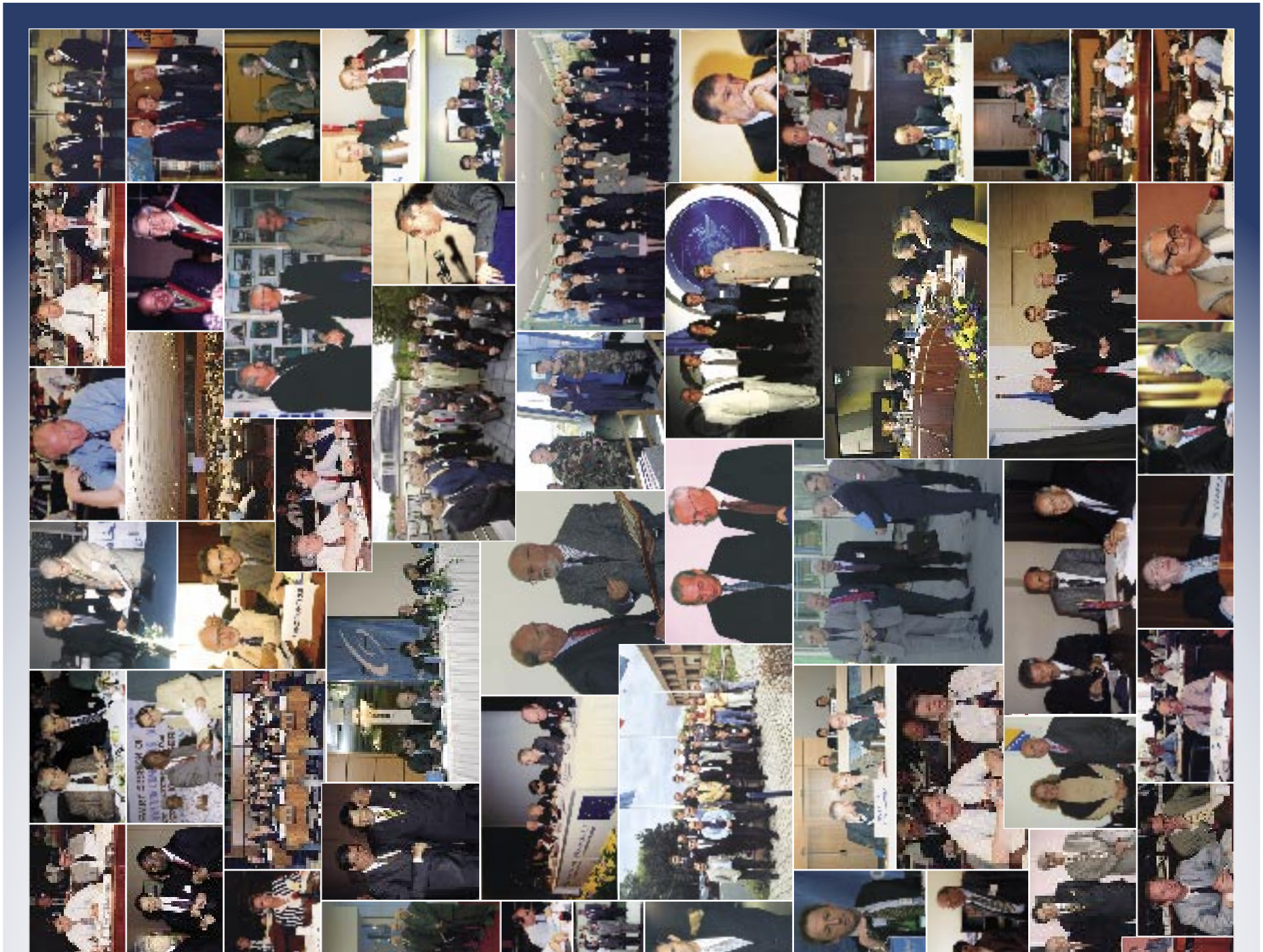
2000-2003 A. Roma
Italy/Italie

2003- L. Kiss
Hungary/Hongrie

GREECE

ECAC — THE FIRST 50 YEARS...

CEAC — LES 50 PREMIÈRES ANNÉES ...



Le Comité de coordination (en mai 2005)

Laszlo Kiss

President
Director General of Civil Aviation, Hungary
Focal Point for External Relations

Président
Directeur général de l'Aviation civile, Hongrie
Point focal pour les relations extérieures

Hans-Jürgen Froböse

Vice-President
Director General for Civil Aviation, Aerospace and Shipping, Germany
Focal Point for Integration Matters

Vice-président
Directeur général de l'Aviation civile, des Affaires aérospatiales et maritimes, Allemagne
Point focal pour les questions d'intégration

Michel Wachenheim

Vice-President
Director General of Civil Aviation, France
Focal Point for Facilitation and Security

Vice-président
Directeur général de l'Aviation civile, France
Point focal pour la facilitation et la sûreté

The Co-ordinating Committee (in May 2005)

Director General of Civil Aviation, Turkey

Directeur général de l'Aviation civile, Turquie

Topa Bilgetin Toker

Norway
Focal Point for Safety Matters
Chairman of the JAA Board

Norvège
Point focal pour les questions de sécurité
Président du Conseil des JAA

Per-Arne Skogstad

Director General of Civil Aviation, United Kingdom
Focal Point for Environmental Matters

Directeur général de l'Aviation civile, Royaume-Uni
Point focal pour les questions environnementales

David McMillan

Director General of Civil Aviation, Poland
Focal Point for Economic Matters

Directeur général de l'Aviation civile, Pologne
Point focal pour les questions économiques

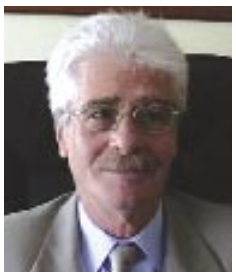
Krzysztof Kapis

Director General of Civil Aviation, Spain

Directeur général de l'Aviation civile, Espagne

Manuel Bautista Pérez

Le Secrétariat



Executive Secretary
Secrétaire exécutif

Tel/Tél : 01 46 41 85 43
rbenjamin@ecac-ceac.org

Raymond Benjamin

Gerry Lumsden

Deputy Executive Secretary
Secrétaire exécutif adjoint

Tel/Tél : 01 46 41 85 41
glumsden@ecac-ceac.org

Jude Mariadassou

Deputy Executive Secretary
Secrétaire exécutif adjoint

Tel/Tél : 01 46 41 85 11
jmariadassou@ecac-ceac.org

Martine Barbin

Air Transport Officer
Expert du transport aérien

Tel/Tél : 01 46 41 85 38
mbarbin@ecac-ceac.org

Patricia Reverdy

Aviation Security Audit Officer
Expert, Audits de sûreté de l'aviation

Tel/Tél : 01 46 41 85 17
preverdy@ecac-ceac.org

Orlin Tonchev

Technical Officer
Expert technique

Tel/Tél : 01 46 41 85 42
otonchev@ecac-ceac.org

Christine Baki

Language Officer
Traductrice

Tel/Tél : 01 46 41 85 16
cbaki@ecac-ceac.org

The Secretariat

Patrick Doussot

Statistics/Systems Officer
Expert statistiques et systèmes

Tel/Tél : 01 46 41 85 39
pdoussot@ecac-ceac.org

Angelika Kupka

Information Officer
Expert chargé de l'information

Tel/Tél : 01 46 41 85 09
akupka@ecac-ceac.org

Olivier Ardouin

Integration Officer
Expert chargé de l'intégration

Tel/Tél : 01 46 41 85 48
oardouin@ecac-ceac.org

Gillian Caw

Special Events Co-ordinator

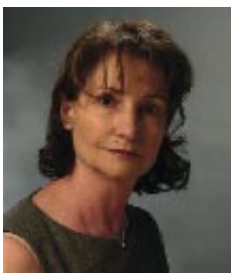
Coordinatrice des manifestations spéciales

Tel/Tél : 01 46 41 85 49
gcaw@ecac-ceac.org

Marion Leveau

Assistant/Assistante

Tel/Tél : 01 46 41 85 96
mleveau@ecac-ceac.org



Monique Inizan

Assistant/Assistante

Tel/Tél : 01 46 41 85 45
minizan@ecac-ceac.org

Alexandra Alexis

Assistant/Assistante

Tel/Tél : 01 46 41 85 46
aalexis@ecac-ceac.org

Caroline Mahieux

Assistant/Assistante

Tel/Tél : 01 46 41 85 56
cmahieux@ecac-ceac.org

Catherine Daly

Assistant/Assistante

Tel/Tél : 01 46 41 85 47
cdaly@ecac-ceac.org

ACTIVITÉS DE LA CEAC

ECAC Activities

RELATIONS EXTÉRIEURES

La CEAC attache une grande importance à ses relations avec ses organisations sœurs en Afrique, en Amérique latine et dans le Monde arabe, et avec d'autres organisations gouvernementales et non gouvernementales qui traitent de l'aviation civile ainsi qu'avec des États non membres de la CEAC. C'est pourquoi la responsabilité de ces relations incombe au Président, avec l'assistance d'autres membres du Comité de coordination.

Depuis le 1er mai 2004, 25 États membres de la CEAC sont membres de la Communauté européenne — ce fait ayant naturellement une influence sur les relations de travail avec la Commission européenne. Une coopération étroite est néanmoins maintenue afin de poursuivre la mise en œuvre des programmes de travail respectifs, dans le souci d'éviter un chevauchement des activités respectives, d'utiliser au mieux les ressources limitées et de servir de façon optimale l'industrie du transport aérien européen.

La CEAC conserve, naturellement, une relation privilégiée avec l'OACI et elle représente les intérêts de ses États membres lors des Assemblées et des événements spéciaux de l'OACI. Suite à la 35ème Assemblée de l'OACI (28 septembre au 8 octobre 2004), les Directeurs généraux ont chargé le Groupe EMTO de la mission d'élaborer sans plus attendre des recommandations sur la réforme de l'OACI. Des consultations approfondies ont commencé avec les États contractants de l'OACI individuellement et avec les organisations régionales sœurs de la CEAC et se poursuivront dans l'espoir d'obtenir un appui sans réserve pour le train de mesures de réformes recommandé par EMTO et adopté par les Directeurs généraux.

Des réunions de haut niveau avec la Fédération de Russie et les États-Unis font partie des activités récurrentes de l'organisation.

Le 19 octobre 2004, une délégation des États-Unis a été accueillie à Paris pour discuter de questions telles que la sûreté de l'aviation, la propriété partagée et pour faire le bilan de l'Assemblée 2004 de l'OACI. Une nouvelle série d'entretiens au niveau politique a eu lieu en mai 2005 à Washington.

Au cours des derniers mois, des réunions ont eu lieu avec le Ministère des transports et l'Autorité fédérale chargée de la supervision des transports de la Fédération de Russie. Ces discussions visaient à convenir de la mise en œuvre d'une période de transition de 12 mois pour les exigences de dispositif GPWS (avertisseur de proximité du sol) à cinq canaux et d'un A-ELT (émetteur de localisation d'urgence) à bord des aéronefs.

La CEAC conserve des relations de coopération étroites avec des organisations telles que EUROCONTROL et les associations qui représentent les compagnies aériennes et les aéroports. Ces relations, dont les effets bénéfiques sont ressentis par toutes les parties concernées, sont appelées à être renforcées encore à l'avenir.

External Relations

ECAC attaches great importance to its relations with its sister organisations in Africa, Latin America and the Arab world, other governmental and non-governmental organisations dealing with civil aviation, and with non-ECAC States. For this reason, responsibility for these relations rests with the President who is assisted by other members of the Co-ordinating Committee.

Since 1 May 2004, 25 ECAC Member States are members of the European Community — a fact that obviously influences the working relations with the European Commission. Close co-operation to pursue the implementation of the respective work programmes, in the interest of avoiding duplication, making best use of limited resources and of most effectively serving Europe's air transport industry, has been maintained.

Obviously, ECAC has a fundamentally important relationship with ICAO and represents the interests of its Member States at ICAO Assemblies and at special events. Following the 35th ICAO Assembly (28 September to 8 October 2004), Directors General commissioned the EMTO Group to make recommendations urgently on the reform of ICAO. Intensive consultations with individual Contracting States of ICAO and with ECAC's sister regional organisations have begun and will continue with a view to securing the greatest possible support for the ECAC reform package recommended by EMTO and adopted by Directors General.

High-level meetings with the Russian Federation and the United States are a regular item on the organisation's agenda.

On 19 October 2004, a United States delegation was welcomed in Paris. Aviation security matters, fractional ownership and a review of the ICAO Assembly 2004 were discussed. A further round of policy-level talks was held in May 2005, in Washington.

During the last few months, meetings were held with the Ministry of Transport and the Federal Authority for Transport Oversight of the Russian Federation to discuss and agree on the implementation of a transition period of 12 months for five-channel GPWS (Ground Proximity Warning System) and A-ELT (Emergency Locator Transmitter) requirements.

ECAC's relationship with organisations such as EUROCONTROL and the associations representing airlines and airports is close and co-operative. These relationships, which deliver tangible benefits to all parties involved, will be further deepened in the future.

QUESTIONS LIÉES À L'INTÉGRATION

Depuis 1995, la CEAC a développé et met en œuvre un programme d'action visant à consolider l'intégration de ses États membres, une attention particulière étant accordée aux États ayant accédé à l'organisation ces dernières années.

Le Programme d'intégration est conduit sous l'autorité de M. Hans-Jürgen Froböse, Directeur général de l'Aviation civile, des affaires aérospatiales et maritimes et Point focal de la CEAC pour les questions d'intégration.

Évolution institutionnelle en Europe

Avec l'adhésion de la Géorgie le 13 avril 2005, la CEAC compte maintenant 42 États membres. Au niveau de l'Union européenne, l'adhésion en mai 2004 de dix États (y compris huit d'Europe centrale et orientale) a porté à 25 le nombre de ses États membres, et un nouvel élargissement est prévu à partir de 2007. Les États de la région des Balkans occidentaux bénéficient de l'assistance de l'UE dans le cadre du programme CARDS.

Le cadre institutionnel et réglementaire européen de l'aviation civile s'est encore consolidé. L'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), établie par l'Union européenne en 2002, est devenue pleinement opérationnelle pour développer et mettre en vigueur les règlements dans le domaine de la navigabilité. L'Agence EUROCONTROL dont la Communauté européenne est membre, coopère avec la Commission européenne pour mettre en œuvre l'initiative du Ciel Unique européen.

Plan d'action 2004-2006

Les Directeurs généraux de l'Aviation civile ont entériné, en juin 2004, un plan d'action jusqu'au terme de la présente période triennale, en 2006. Celui-ci définit trois axes d'orientation :

- Les efforts devraient porter sur les États n'ayant pas encore adhéré à l'Union européenne, afin d'empêcher tout décalage entre ces États et leurs homologues dans l'UE. Un soutien devrait être apporté, en association avec les organisations internationales et l'industrie, aux initiatives de coopération sous-régionales.
- En respectant le même objectif global de renforcement de l'unité paneuropéenne, les actions de formation organisées dans le cadre du Programme d'intégration traitant des questions de mise en œuvre devraient, par principe, être ouvertes à tous les États CEAC.
- Afin de favoriser la connaissance et la compréhension des normes européennes à l'extérieur de la zone CEAC, il faudrait développer des actions de formation ciblées à l'intention des États à proximité de la zone CEAC, en y associant les organisations internationales et les États CEAC avoisinant ces régions.

Trois domaines prioritaires devraient être traités :

- La mise en œuvre uniforme des normes de sécurité de l'aviation, fondées sur les règles des JAA et de l'AESA, et sur le Programme SAFA, afin de maintenir un haut niveau de la supervision de la sécurité par les États membres.
- Les normes CEAC/UE de sûreté de l'aviation, une attention spéciale étant accordée aux questions de mise en œuvre que le Programme d'audits de sûreté de l'aviation de la CEAC a identifiées comme nécessitant un examen urgent.
- Les normes ATM au niveau paneuropéen, une attention particulière étant apportée à la mise en œuvre du système de gestion de la sécurité, fondé sur les Exigences de sécurité d'EUROCONTROL (ESARRs).

Des domaines d'intérêt spécifiques sont définis en coordination avec les États bénéficiaires, la CEAC et les organisations internationales concernées. Ils sont traités au moyen d'ateliers, de séminaires ou de stages de formation multilatéraux, préparés et conduits par des experts des administrations des États, des organisations et de l'industrie, et comprennent des exercices pratiques. L'échange d'expérience et le transfert de savoir-faire entre homologues dans des administrations et chez les exploitants y ont une importance première.

Dans la même perspective, coordination et soutien sont apportés aux programmes d'échange d'experts entre États membres.

Récentes réalisations et perspectives

Visites présidentielles aux États

M. Laszlo Kiss a effectué plusieurs visites à ses collègues dans les États qui ont adhéré à l'organisation ces dernières années. Ces visites comprennent des réunions avec ses homologues Directeurs généraux et avec les exploitants de compagnies aériennes, d'aéroports et d'ATM. Elles ont également permis de rencontrer le Ministre respectif chargé de l'aviation civile. Ainsi, le Président était à même de transmettre le message de la CEAC aux plus hautes autorités et, en même temps, de parvenir à une compréhension fine des défis que l'aviation civile doit relever dans les différents pays.

INTEGRATION MATTERS

Since 1995, ECAC has developed and been implementing an action programme to foster the integration of its Member States, with a special focus on States having joined the organisation in recent years.

This Integration Programme is conducted under the authority of Dr Hans-Jürgen Froböse, Director General for Civil Aviation, Aerospace and Shipping and ECAC Focal Point for Integration Matters.

INSTITUTIONAL EVOLUTION IN EUROPE

With the adhesion of Georgia on 13 April 2005, ECAC membership grew to 42 Member States. At European Union level, the adhesion in May 2004 of ten States (including eight from Central and Eastern Europe) brought EU membership to 25, and further enlargement is envisaged as from 2007. States from the western Balkan region benefit from EU's assistance within the framework of the CARDS programme.

The European institutional and regulatory framework for civil aviation was further consolidated. The European Aviation Safety Agency (EASA), established by the European Union in 2002, became fully operational to develop and enforce airworthiness regulations. The EUROCONTROL Agency, of which the European Community is a member, is co-operating with the European Commission in the implementation of the Single European Sky initiative.

ACTION PLAN 2004-2006

Directors General of Civil Aviation endorsed, in June 2004, an action plan effective until the end of the current triennial period in 2006. Three overall guiding principles have been set out:

- Efforts should focus on those States which have not yet joined the European Union in order to prevent any gap between theses States and their EU counterparts. Support should be provided to sub-regional co-operation initiatives, in association with international organisations and the industry.
- With the same overall goal to reinforce the pan-European unity, training actions organised within the Integration Programme addressing implementation issues should, as a principle, be open to all ECAC States.
- In order to promote the knowledge and understanding of European standards outside ECAC, training actions targeted at States in the vicinity of the ECAC area should be developed, in association with international organisations and ECAC States neighbouring these regions.

Three priority areas should be addressed:

- the uniform implementation of aviation safety standards, based on JAA/EASA rules, and on the SAFA Programme, in order to maintain a high level of safety oversight by Member States.
- ECAC/EU aviation security standards, special attention being given to implementation issues identified by the ECAC Aviation Security Audit Programme as needing urgent consideration.
- Pan-European ATM standards, special attention being given to the implementation of a Safety Management System, based on the EUROCONTROL Safety Requirements (ESARRs).

Specific areas of interest are defined in co-ordination with beneficiary States, ECAC and international organisations concerned. These are addressed via multilateral workshops, seminars or training courses, prepared and conducted by experts from State administrations, organisations and the industry and including practical exercises. Exchange of experience and the transfer of know-how between counterparts, both in administrations and with operators, are prime targets.

With the same practical objective in mind, co-ordination and support is provided to exchange programmes of experts amongst Member States.

RECENT ACHIEVEMENTS AND PROSPECTS

PRESIDENTIAL VISITS TO STATES

Dr Laszlo Kiss carried out several visits to his colleagues in States which have joined the organisation in recent years. These visits included meetings with his Director General counterparts and with airline, airport

En 2004 (17-19 novembre), une visite a eu lieu en Serbie-et-Monténégro et en 2005 dans L'ex-République yougoslave de Macédoine (28 février-2 mars). Suite à ces visites, des actions de coopération ont été convenues et mises en œuvre.

Événements en matière de formation

Des actions de formation au bénéfice des États CEAC ont eu lieu depuis juin 2004 et sont programmés jusqu'à fin 2005. La plupart d'entre-elles sont co-organisées avec l'unité TAIEX de la CE, qui fournit un soutien logistique et organisationnel indispensable.

Dans le domaine de la sécurité de l'aviation :
En 2005 comme en 2004, des places ont été allouées aux experts des États membres les plus récents de la CEAC dans les stages de formation qui traitent des règles JAA/AESA organisés par l'Académie européenne pour la sécurité de l'aviation (EAFAS) à Toulouse.

Des ateliers et stages multilatéraux ont été co-organisés avec TAIEX, traitant :

- des règles AESA/JAA dans le domaine de l'entretien, en coopération avec l'AESA à Toulouse (France, 22-23 février 2005).
- de la communication associée aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aéronefs, sous l'égide du Groupe d'experts CEAC des Enquêtes sur les accidents, à Bucarest (Roumanie, 26-27 mai 2005).

De juin 2004 à la fin de 2005, quatre stages de formation multilatéraux destinés aux inspecteurs SAFA sur l'aire de trafic auront été organisés : à Lisbonne (Portugal) en septembre 2004, à Palma de Majorque (Espagne) en novembre 2004, à Munich (Allemagne) du 20 au 23 juin 2005 et à Hoofddorp (Pays-Bas) du 26 au 29 septembre 2005.

Dans le domaine de la sûreté de l'aviation :
En se fondant sur les demandes exprimées par les États membres, une série d'ateliers multilatéraux a été programmée, traitant de la mise en relation des passagers et des bagages, de la sûreté des services de restauration et de nettoyage, et de la projection d'images fictives.

Un atelier complémentaire se tiendra en décembre 2005 à Malte qui traitera des technologies de la sûreté.

Dans le domaine de l'ATM :
EUROCONTROL conduira une série d'ateliers sous-régionaux sur la mise en œuvre des Normes de sécurité de l'ATM, en co-organisation avec la CEAC et avec le soutien de l'unité TAIEX.

Deux séries d'ateliers sont prévues : un traitant de la mise en œuvre des tâches de supervision de la sécurité dans l'ATM et destiné à des experts des autorités CEAC et un traitant de la mise en œuvre de la gestion de la sécurité par les exploitants destiné aux fournisseurs de services de navigation aérienne.

Actions visant les pays à l'extérieur du territoire de la CEAC

Plusieurs d'ateliers OACI/CEAC ont eu lieu ou sont prévus au bénéfice des États extérieurs à la zone CEAC, en coopération avec l'OACI et les organisations régionales sœurs.

Un atelier OACI/CEAC sur la mise en œuvre du Programme national de sûreté de l'aviation civile a eu lieu à Tunis du 29 juin au 1er juillet 2004, au bénéfice des trois États du Maghreb.

En octobre 2005, un atelier sur la sûreté du fret et de la poste se tiendra à Bakou pour la Fédération de Russie et les pays de la CEI, et un deuxième atelier traitera de la mise en relation des passagers et des bagages à Dakar en novembre 2005, pour les États membres de la CAFAC et les États voisins.

and ATM operators. They also provided the opportunity of meeting with the respective Minister in charge of civil aviation. Thus, the President could convey the ECAC message to the highest authorities and, at the same time, come to a detailed understanding of the challenges faced by civil aviation in the different countries.

In 2004 (17-19 November), visits took place in Serbia and Montenegro and in The former Yugoslav Republic of Macedonia in 2005 (28 February-2 March). Following these visits, co-operation actions were agreed and implemented.

Training events

Training events for the benefit of ECAC States have been implemented since June 2004 and are scheduled up to the end of 2005. Most of these are co-organised with the EC TAIEX unit, which provides essential logistical and organisational support.

In the field of aviation safety:
In 2005 as in 2004, seats have been allocated to experts from ECAC's newer Member States in training courses addressing JAR/EASA rules, delivered by the European Academy for Aviation Safety (EAFAS) in Toulouse.

Multilateral workshops and training courses have been co-organised with TAIEX, addressing:

- EASA/JAA rules in the field of aircraft maintenance, in co-operation with EASA, in Toulouse (France) on 22-23 February 2005.
- Communication associated with aircraft accident and incident investigations, under the aegis of the ECAC Group of Experts on Accident Investigations in Bucharest (Romania), 26-27 May 2005.

From June 2004 to the end of 2005, four multilateral training courses will have been organised for SAFA ramp check inspectors: in Lisbon (Portugal) in September 2004, Palma de Majorca (Spain) in November 2004, in Munich (Germany) from 20 to 23 June 2005 and in Hoofddorp (Netherlands) from 26 to 29 September 2005.

In the field of aviation security:
Based on requests expressed by States, a series of multilateral workshops has been scheduled to address implementation issues: passenger/baggage reconciliation, catering and cleaning security services and threat image projection.

A further workshop will be held in December 2005 in Malta which will address security technologies.

In the field of ATM:
EUROCONTROL will conduct a series of sub-regional workshops on the implementation of ATM Safety Standards, in co-organisation with ECAC and with the support of the TAIEX unit.

Two series of workshops are planned: one addressing the implementation of ATM safety oversight duties and directed at experts from ECAC authorities, and one addressing the implementation of safety management by the operator, directed at Air Navigation Services Providers.

Actions targeted at countries outside the ECAC territory

Several ICAO/ECAC workshops took place or are scheduled for the benefit of States outside of the ECAC area, in co-operation with ICAO and sister regional organisations.

An ICAO/ECAC workshop on the implementation of the National Civil Aviation Security Programme was held in Tunis on 29 June-1 July 2004, for the benefit of the three Maghreb States.

In October 2005, a workshop on cargo and mail security will be held in Baku for the Russian Federation and CIS countries, and a second workshop will address passenger/baggage reconciliation in Dakar in November 2005, for AFCAC members and neighbouring States.

Sûreté de l'aviation civile

La sûreté représente un élément essentiel pour la sécurité globale des vols et des opérations, et la condition indispensable pour maintenir la confiance du public dans le transport aérien est la mise en œuvre du plus haut niveau de sûreté.

Élaboration et mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation

Pour faire en sorte que le Doc 30, Partie II, soit à jour et conforme aux développements réglementaires au sein de l'Union européenne, deux amendements ont été adoptés en 2004-2005. L'accent a été mis sur l'élaboration d'éléments d'orientation, dont l'objectif consiste à fournir aux États membres les outils appropriés qui leur permettent de mieux comprendre et mettre en œuvre les mesures de sûreté.

Par exemple, dans un effort pour appuyer et encourager le déploiement de la projection d'images fictives (TIP) sur les machines à rayons X conventionnelles, une bibliothèque TIP CEAC a été mise à la disposition de tous les États membres de la CEAC.

En ce qui concerne une coopération plus étroite, la CEAC et l'UE sont parvenues à un modus operandi dans le but de garantir à l'Europe élargie une seule politique globale de sûreté de l'aviation. Des contributions importantes ont été apportées aux travaux de l'Union européenne dans le domaine des spécifications techniques pour les équipements de sûreté (p.ex. machines à rayons X conventionnelles, systèmes de détection d'explosifs) par l'Équipe de travail technique de la CEAC. Dans la mesure du possible, la CEAC sera toujours prête à participer aux travaux d'élaboration de mesures de sûreté susceptibles d'être utiles aux travaux en cours à l'UE .

Programme d'audits AVSEC de la CEAC

Suite à l'adoption d'une nouvelle orientation du Programme d'audits AVSEC, les activités portent maintenant sur l'organisation d'audits de suivi, d'ateliers multilatéraux et d'activités d'assistance ciblées.

Audits de suivi

Les principaux objectifs des audits de suivi consistent à évaluer les progrès accomplis depuis la réalisation de l'audit initial — en termes de conformité totale avec le Doc 30 — et à mettre en évidence les besoins qui subsistent en matière d'assistance. La majorité des audits effectués en 2005 sont des audits de suivi.

Ateliers multilatéraux

Entre avril 2004 et mars 2005, cinq ateliers multilatéraux ont été organisés en coopération avec TAIEX, comme suit :

- Atelier sur la sûreté du fret et de la poste à Sofia (Bulgarie), 14-15 avril 2004
- Atelier sur la mise en relation des passagers et des bagages à Ljubljana (Slovénie), 14-15 septembre 2004
- Atelier sur la sûreté des services de restauration et de nettoyage à Riga (Lettonie), 8-9 décembre 2004
- Atelier sur la mise en relation des passagers et des bagages à Nicosie (Chypre), 8-9 mars 2005
- Atelier sur la projection d'images fictives (TIP) à Tallinn (Estonie), 23-24 mars 2005

Un sixième atelier sera organisé sur les technologies de la sûreté en décembre 2005 à Malte.

Activités d'assistance ciblées

L'organisation d'activités spécifiques est en cours, fondée sur les besoins exprimés par les États membres. Dans un premier temps, ces activités porteront sur des questions telles que la mise en place d'un Programme national de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation civile, et la formation sur site des auditeurs nationaux.

Institut européen de formation à la sûreté de l'aviation

L'Institut européen de formation à la sûreté de l'aviation (EASTI) est une des initiatives les plus importantes des activités récentes de la CEAC dans le domaine de sûreté de l'aviation civile, et il a pris une importance croissante ces dernières années en ce qui concerne l'organisation et la tenue d'ateliers et de cours de formation. En particulier, un ambitieux projet de formation en ligne est en cours d'élaboration pour la sûreté de l'aviation.

Civil Aviation Security

Security represents an essential element of the overall safety of flights and operations, and the highest level of security is a prerequisite for public confidence in air transport.

Development and implementation of aviation security measures

With the objective of ensuring that Doc 30, Part II, is up to date and consistent with the regulatory developments within the European Union, two amendments were adopted in 2004-2005. The focus has been placed on the development of guidance material whose purpose is to provide Member States with appropriate tools to facilitate the understanding and implementation of security measures.

For example, in an effort to support and encourage the deployment of Threat Image Projection (TIP) on conventional X-ray machines, an ECAC TIP library was made available to all ECAC Member States.

ECAC and the EU have reached a modus operandi for close co-operation with the aim of ensuring a single comprehensive aviation security policy for the wider Europe. Significant contributions to the work of the European Union in the field of technical specifications for security equipment (e.g. conventional X-ray, Explosive Detection Systems) have been made by the ECAC Technical Task Force and, where possible, ECAC will always be prepared to assist in developing security measures of potential value to ongoing EU work.

ECAC AVSEC Audit Programme

Following the adoption of a new orientation to the AVSEC Audit Programme, activities now focus on the organisation of follow-up audits, multilateral workshops and targeted assistance activities.

Follow-up audits

The main objectives of follow-up audits are to assess progress – in terms of reaching full compliance with Doc 30 – made since the performance of the initial audit and to identify needs for further assistance. The majority of audits being carried out in 2005 are follow-up audits.

Multilateral workshops

From April 2004 to March 2005, five multilateral workshops were organised in co-operation with TAIEX, as follows:

- Workshop on Cargo and Mail Security in Sofia (Bulgaria), 14-15 April 2004
- Workshop on Passenger/Baggage Reconciliation in Ljubljana (Slovenia), 14-15 September 2004
- Workshop on Catering and Cleaning Security Services in Riga (Latvia), 8-9 December 2004

- Workshop on Passenger/Baggage Reconciliation in Nicosia (Cyprus), 8-9 March 2005
- Workshop on Threat Image Projection in Tallinn (Estonia), 23-24 March 2005

A sixth workshop will be organised on security technologies in December 2005 in Malta.

Relations avec les pays tiers et autres organisations régionales

Ces dernières années, la CEAC a tenu plusieurs séries d'entretiens de haut niveau avec les États-Unis, qui ont aidé à consolider la qualité des relations en matière de sûreté de l'aviation. Ces entretiens, qui continueront en 2005, permettent d'avoir une meilleure compréhension de part et d'autre des initiatives de sûreté.

En raison de l'importance du trafic aérien entre la région CEAC et ses pays voisins, et de la nécessité d'améliorer la coopération avec ces pays, la CEAC organise des ateliers multilatéraux de sûreté en coopération avec l'OACI. En 2005, un premier atelier sur la sûreté du fret et de la poste se tiendra à Bakou en octobre 2005 à l'intention de la Fédération de Russie et des pays de la CEI, et un deuxième, sur la mise en relation des passagers et des bagages se tiendra à Dakar en novembre 2005 à l'intention des pays de la CAFAC et des États voisins.

En se fondant sur le Mémorandum d'Entente avec d'autres organisations régionales, la CEAC a entamé un dialogue utile sur les questions de sûreté de l'aviation, et se propose de poursuivre cette coopération pour développer des activités conjointes telles que l'organisation de séminaires et d'activités de formation.

Targeted assistance activities

Based on the needs expressed by Member States, specific activities are being organised. In a first phase, these activities will focus on issues such as the establishment of a National Civil Aviation Security Quality Control Programme, and the on-site training of national auditors.

European Aviation Security Training Institute

The European Aviation Security Training Institute (EASTI) is one of the most important initiatives in recent ECAC aviation security activities and has assumed increasing importance in recent years in the organisation and holding of workshops and training courses. In particular, an ambitious project of aviation security e-learning is under development.

Relations with third countries and other regional organisations

In the last few years, ECAC has had several rounds of high-level talks with the United States which have helped to consolidate the quality of the aviation security relationship. These talks which continue in 2005 allow for a better mutual understanding of security initiatives.

In view of the importance of air traffic between the ECAC region and its neighbouring countries, and of the need to enhance co-operation with these countries, ECAC organises multilateral security workshops in co-operation with ICAO. In 2005, the first workshop on cargo and mail security will be held in Baku in October 2005 for the Russian Federation and CIS countries, and a second one on passenger/baggage reconciliation, will be held in Dakar in November 2005 for AFCAC countries and neighbouring States.

Based on existing Memoranda of Understanding with other regional organisations, ECAC initiated a fruitful dialogue on aviation security matters, and intends to further co-operate on the development of joint activities such as the organisation of seminars and training activities.

Sécurité

La création d'un système sûr et fiable de transport aérien en Europe est un des principes de base des travaux de la CEAC depuis ses débuts. C'est pourquoi la sécurité est une des premières priorités du programme de travail de la CEAC.

Le Programme SAFA (Évaluation de la Sécurité des aéronefs étrangers)
Le système de transport aérien ne peut fonctionner correctement qu'à condition de reposer sur une supervision de la sécurité totalement sûre dont on peut avoir confiance. Dans cette perspective, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a instauré, en 1996, un programme volontaire d'évaluation des autorités nationales de l'aviation qui est devenu par la suite le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et a été mis en œuvre sur une base universelle, transparente et obligatoire à partir de 1998.

L'OACI a procédé à l'évaluation de la capacité de tous les États contractants de l'OACI à se conformer aux Normes et Pratiques recommandées de l'Organisation en matière de sécurité, et les principales conclusions de ces évaluations ont été mises à la disposition d'autres États contractants. Lors de la 33ème Session de l'Assemblée, en 2001, il a été décidé de poursuivre le programme et un nouveau cycle d'audits (appelé 'cycle de suivi') a commencé. Celui-ci validait la mise en œuvre par les États contractants de leurs plans d'action visant à corriger les manquements et à suivre les recommandations élaborées suite aux constatations des audits initiaux.

En 1996 également, la CEAC a lancé son propre Programme SAFA, en tant que complément aux audits OACI. Le Programme SAFA est fondé sur une approche ascendante, son point de départ étant les inspections sur l'aire de trafic des aéronefs atterrissant dans les États CEAC, et procédant ensuite à différentes étapes allant jusqu'à impliquer les États d'immatriculation ou les États de l'exploitant lorsque les circonstances l'exigent.

Le lien entre les deux programmes ci-dessus a été concrétisé par un Mémorandum d'Entente (MoU) entre l'OACI et la CEAC, signé en novembre 1997, en vue d'un soutien et d'une coopération mutuels. Ce MoU a été amendé en mai 1999 pour prendre en compte l'évolution du Programme de l'OACI vers une mise en œuvre universelle.

Un Comité directeur SAFA, sous la présidence de M. Benedetto Marasà (Italie), est chargé de définir la politique globale de la CEAC en matière de supervision de la sécurité et de veiller à la mise en œuvre du Programme SAFA et à son développement. En outre, celui-ci propose la suite à donner dans des cas précis à des problèmes liés à la sécurité. Plusieurs États membres de la CEAC ainsi que l'Union européenne et les Autorités conjointes de l'aviation (JAA), sont représentés auprès du Comité. Les aspects pratiques du Programme sont coordonnés par les JAA qui sont également responsables de la tenue et de la mise à jour de la base de données SAFA.

La Communauté européenne participe activement au Programme SAFA en tant que membre du Comité directeur SAFA et en mettant un financement à la disposition des JAA, par l'intermédiaire de la Commission.

La nature non discriminatoire du Programme SAFA est un de ses points forts – en effet, SAFA s'applique aussi bien aux aéronefs des États CEAC qu'à ceux des États non CEAC. Le principe du Programme est simple : dans chaque État CEAC, des aéronefs étrangers (CEAC ou non CEAC) sont susceptibles de faire l'objet d'une inspection sur l'aire de trafic, celle-ci portant principalement sur les documents et manuels relatifs à l'aéronef, les licences des équipages de conduite, l'état apparent de l'aéronef et la présence et l'état des équipements obligatoires pour la sécurité de la cabine. Ces inspections prennent pour référence les Normes des Annexes 1, 6 et 8 de l'OACI.

Ces vérifications sont effectuées suivant une procédure commune à tous les États membres de la CEAC et font ensuite l'objet de rapports qui suivent également un format commun. Dans le cas d'anomalies importantes, contact est pris avec l'exploitant et l'autorité aéronautique compétente afin qu'ils prennent des mesures correctives non seulement à l'égard de l'aéronef inspecté, mais également à l'égard d'autres aéronefs susceptibles d'être concernés, ou par rapport à d'autres aspects, p.ex. pratiques opérationnelles, qualification des équipages, etc., dans le cas d'une anomalie d'ordre générique. Toutes les données des rapports, ainsi que les informations complémentaires (par exemple une liste des mesures prises et menées à bien suite à une inspection) sont centralisées dans la base de données informatisée mise en place par les JAA qui est accessible à tous les États CEAC.

Au cours de l'année 2004, 31 États ont effectué 4 568 inspections de quelque 701 différents exploitants de 179 différents (sous) types d'aéronefs provenant de 131 États. L'accès à la base de données, qui contient actuellement quelque 23 500 rapports, a été transféré sur l'Internet. Cet accès a été simplifié et sécurisé pour un plus grand nombre d'États membres de la CEAC et a permis aux États de disposer d'un flux d'information continu et rapide. Les États membres obtiennent ainsi un tableau plus complet des résultats des inspections d'aéronefs, des types d'aéronefs et des exploitants empruntant les aéroports européens. Depuis le début du Programme, quelque 430 inspecteurs de 34 États membres ont reçu une formation centralisée, contribuant ainsi à une approche commune à la méthode de réalisation des inspections.

Safety

The creation of a safe and reliable air transport system in Europe has been a basic principle of ECAC's work since its beginnings. Safety, therefore, counts among the most important issues on the work programme of ECAC.

The SAFA (Safety Assessment of Foreign Aircraft) Programme

Confidence in the safety oversight provided by other States is a prerequisite for a well-functioning and reliable air transport system. In this perspective, the International Civil Aviation Organisation (ICAO) initiated, in 1996, a voluntary programme of assessments of national aviation authorities which, subsequently, evolved as the Universal Safety Oversight Audit Programme (USOAP) and which was implemented on a universal, transparent and mandatory basis from 1998 onwards.

The ability of all ICAO Contracting States to conform to the safety-related Standards and Recommended Practices of the Organisation was assessed, and the main conclusions were made available to other Contracting States. The 33rd Session of the Assembly, in 2001, decided to continue the programme and a new audit cycle (the so-called 'follow-up cycle') started validating the implementation by Contracting States of their corrective action plans to address the findings and recommendations developed as a result of the initial audits.

Also in 1996, ECAC launched its own SAFA Programme, as a complement to the ICAO audits. The SAFA Programme is based on a bottom-up approach, taking as its starting point ramp inspections of aircraft landing in ECAC States, and progressing through further steps to the involvement of States of Registry or States of Operator, when circumstances so require.

The linkage between the above two programmes was framed through a Memorandum of Understanding between ICAO and ECAC, signed in November 1997 to achieve mutual support and co-operation. The MoU was amended in May 1999 to take into account of the evolution of the ICAO Programme towards its universal application.

A SAFA Steering Committee under the chairmanship of Mr Benedetto Marasà (Italy) formulates the overall ECAC policy with regard to safety oversight and supervises the implementation of the SAFA Programme and its further development. In addition, it proposes action to be taken in specific safety cases. Several ECAC Member States as well as the European Union and the Joint Aviation Authorities (JAA) are represented in the Committee. The practical aspects of the Programme are co-ordinated by JAA which is also responsible for the keeping and updating of the SAFA database.

The European Community participates actively in the SAFA Programme through membership in the SAFA Steering Committee and the provision of funding made available to the JAA by the Commission.

A major feature of the SAFA Programme is its non-discriminatory nature since SAFA applies equally to aircraft from ECAC and non-ECAC States. The Programme's principle is simple: in each ECAC State, foreign aircraft (ECAC or non-ECAC) can be subject to a ramp inspection, chiefly concerned with the aircraft documents and manuals, flight crew licenses, the apparent condition of the aircraft and the presence and condition of mandatory cabin safety equipment. The references for these inspections are contained in the safety-related Standards of ICAO Annexes 1, 6 and 8.

Inspections are carried out following a procedure common to all ECAC Member States and are the subject of reports, which also follow a common format. In the case of significant irregularities, the operator and the appropriate aviation authority are contacted in order to arrive at corrective measures to be taken not only with regard to the aircraft inspected but also with regard to other aircraft which could be concerned, or with regard to other aspects, e. g. operational practices, crew qualification etc., in the case of an irregularity which is of a generic nature. All data from the reports, as well as supplementary information (for example a list of actions undertaken and finalised following an inspection) are centralised in the computerised database, set up by the JAA and accessible by all ECAC States.

Un groupe d'experts spécialisé, le Groupe de travail Procédures, passe en revue de manière suivie les procédures SAFA afin de les mettre à jour en y introduisant les derniers amendements apportés aux Annexes de l'OACI et afin de refléter l'expérience acquise par leur application régulière dans les États CEAC.

Les efforts pour arriver à une plus grande homogénéité dans la mise en œuvre des activités SAFA par les États participants se poursuivent. Les procédures pour la préparation, la réalisation et le compte-rendu des inspections sont en cours d'amélioration parallèlement aux améliorations apportées à la base de données SAFA et à sa capacité d'analyse.

L'extension du Programme d'échange d'inspecteurs est en cours. Ainsi, de plus en plus d'inspecteurs SAFA d'un État membre ont l'occasion de participer aux inspections réalisées dans un autre État membre, ce qui permet de partager la précieuse expérience pratique et de contribuer à la mise en œuvre harmonisée de SAFA à l'échelle de la CEAC.

Le partage d'information entre les États CEAC a été nettement amélioré par l'introduction de procédures harmonisées aux termes desquelles les États membres rendent compte précisément des préoccupations de sécurité et envisagent conjointement l'élaboration d'actions coordonnées relatives à la correction de manquements de sécurité. En outre, une fonction d'alarme SAFA a été élaborée et une coopération à ce sujet avec EUROCONTROL vient d'être concrétisée. Le CFMU d'EUROCONTROL sera utilisé pour alerter les États membres de la CEAC des plans de vol, à destination ou en provenance d'aéroports de la CEAC correspondant à des aéronefs ou exploitants qui ont déjà fait l'objet d'un message d'alarme SAFA. À cet égard, un accord de coopération entre la CEAC et EUROCONTROL a été signé par les Directeurs généraux lors de leur 123ème réunion le 13 avril 2005.

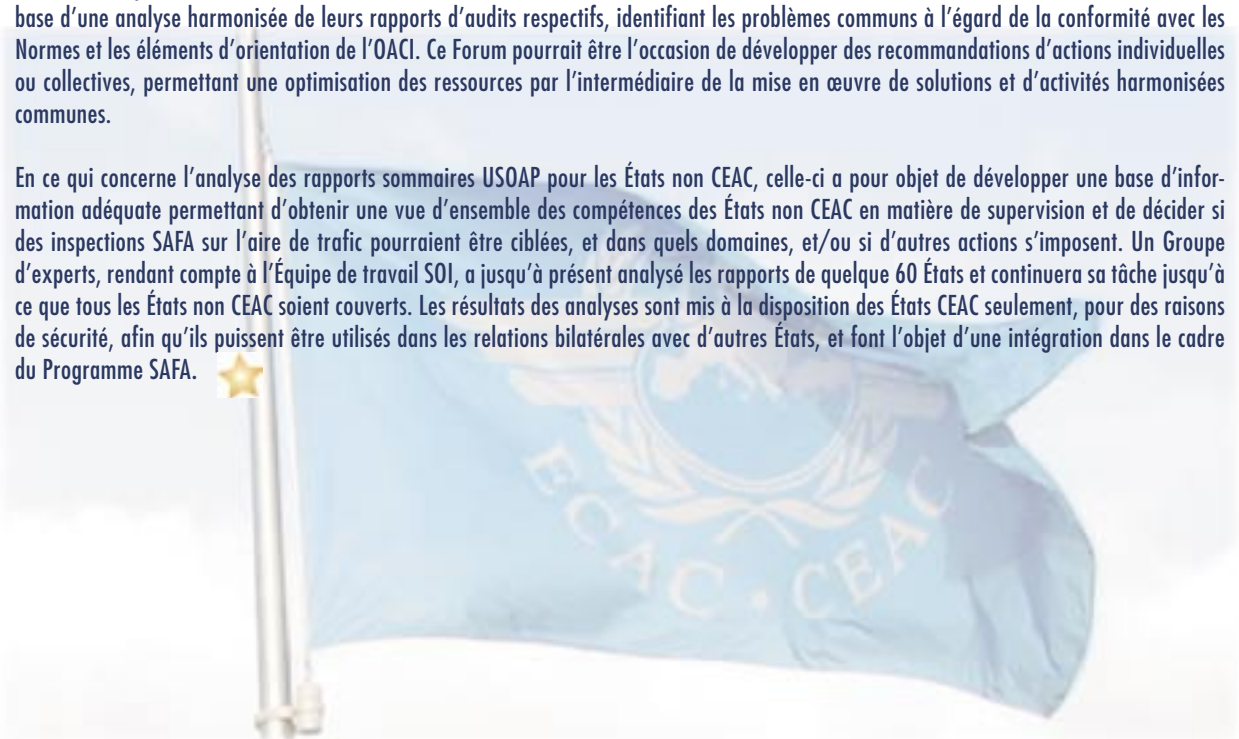
Un règlement de l'UE dans le domaine de la sécurité ayant été publié récemment (Directive 2004/36/CE), il convient maintenant de prévoir une coordination efficace entre les activités de sécurité de l'Union européenne et celles de la CEAC. À cette fin, une Équipe de travail conjointe CEAC-JAA-CE a commencé ses travaux de clarification des mécanismes prévus pour la mise en œuvre de la Directive et de mise en place de la meilleure articulation entre la Directive et le Programme SAFA, afin que ce dernier conserve sa nature paneuropéenne.

Le Programme SOI concernant la supervision de la sécurité

Au fur et à mesure que les résultats des audits USOAP de l'OACI étaient disponibles, la CEAC décidait d'évaluer ces résultats tant des États CEAC que des États non CEAC et d'examiner les conséquences à terme. En 2000, l'Équipe de travail CEAC chargée des questions de supervision de la sécurité (SOI) a été mise sur pied afin de proposer des options indiquant comment la CEAC pourrait évaluer les conséquences des audits de l'OACI et quelles actions collectives pourraient être prises à l'égard des États CEAC et non CEAC.

Suite aux travaux de l'Équipe de travail SOI sur les résultats des audits des États CEAC, présidée par M. Benedetto Marasà (Italie), un Forum sur la sécurité est envisagé afin d'examiner les possibilités de trouver des solutions collectives aux problèmes communs identifiés par l'OACI. Un tel Forum permettrait aux Autorités nationales de l'aviation des États CEAC de confronter les résultats des audits USOAP de l'OACI sur la base d'une analyse harmonisée de leurs rapports d'audits respectifs, identifiant les problèmes communs à l'égard de la conformité avec les Normes et les éléments d'orientation de l'OACI. Ce Forum pourrait être l'occasion de développer des recommandations d'actions individuelles ou collectives, permettant une optimisation des ressources par l'intermédiaire de la mise en œuvre de solutions et d'activités harmonisées communes.

En ce qui concerne l'analyse des rapports sommaires USOAP pour les États non CEAC, celle-ci a pour objet de développer une base d'information adéquate permettant d'obtenir une vue d'ensemble des compétences des États non CEAC en matière de supervision et de décider si des inspections SAFA sur l'aire de trafic pourraient être ciblées, et dans quels domaines, et/ou si d'autres actions s'imposent. Un Groupe d'experts, rendant compte à l'Équipe de travail SOI, a jusqu'à présent analysé les rapports de quelque 60 États et continuera sa tâche jusqu'à ce que tous les États non CEAC soient couverts. Les résultats des analyses sont mis à la disposition des États CEAC seulement, pour des raisons de sécurité, afin qu'ils puissent être utilisés dans les relations bilatérales avec d'autres États, et font l'objet d'une intégration dans le cadre du Programme SAFA.



During the year 2004, 31 States performed 4,568 inspections of some 701 different operators from 131 States, operating 179 different (sub)types of aircraft. Access to the database, which currently contains some 23,500 reports, was transferred to the Internet. This simplified secure access for a greater number of ECAC Member States and allowed a continuous rapid flow of information to States. Member States are thus gaining a more complete picture about inspection results of the aircraft, aircraft types and operators flying to European airports. From the beginning of the Programme, some 430 inspectors from 34 Member States have been centrally trained, contributing to a common approach to the way inspections are performed. A specialised group of experts, the Procedures Working Group, reviews the SAFA procedures on a continuous basis in order to update them by incorporating the latest amendments introduced to ICAO Annexes and to reflect the experience gained through day-to-day application in ECAC States.

Efforts continue towards achieving greater uniformity of the implementation of SAFA activities by participating States. Procedures for preparation of inspections, their execution and reporting are being improved in parallel with the accompanying improvements to the SAFA database and its analytic capability.

The Inspectors Exchange Programme is in the process of being expanded. More and more SAFA inspectors from one Member State thus have an opportunity to participate in the inspections performed in another Member State, which allows the sharing of valuable practical experience and contributes to harmonised implementation of SAFA throughout ECAC.

Information sharing between ECAC States has been improved by introducing harmonised procedures whereby Member States specifically inform of safety concerns and jointly consider developing co-ordinated actions with regard to rectification of safety failures. In addition, a SAFA alarming function has been developed and co-operation with EUROCONTROL has now been finalised. The EUROCONTROL Central Flow Management Unit (CFMU) will be instrumental in alerting ECAC Member States of flight plans to and from ECAC airports pertaining to aircraft or operators that have been subject to a prior SAFA alarm message. In this connection, a co-operation agreement with EUROCONTROL was signed at the 123rd meeting of Directors General of Civil Aviation on 13 April 2005.

With the recent publication of an EU regulation in the safety field (Directive 2004/36/CE), efficient co-ordination between safety activities of the European Union and ECAC is required and a joint ECAC-JAA-EC Task Force has taken up its work to clarify the intended mechanisms for the implementation of the Directive in order to put in place best-suited linkage between the Directive and the SAFA Programme, maintaining its pan-European feature.

The Safety Oversight Issues (SOI) Programme

As results of the ICAO USOAP audits were becoming available, ECAC decided to assess these results both for ECAC and non-ECAC States and to consider the eventual consequences. In 2000, the Task Force for ECAC Safety Oversight Issues (SOI) was established to set out options indicating how ECAC could assess the consequences of ICAO audits and what collective actions could be taken with regard to ECAC and non-ECAC States.

Resulting from the work of the SOI Task Force on audit results of ECAC States, chaired by Mr Benedetto Marasà (Italy), a Forum on Safety is contemplated to explore the scope for collective solutions to common problems identified by ICAO. The Forum on Safety would allow National Aviation Authorities of ECAC States to confront the results of the ICAO USOAP audits on the basis of a harmonised analysis of their respective audit reports, identifying common problems with respect to compliance with ICAO Standards and guidance material. The Forum could offer the opportunity to develop recommendations for individual or collective actions, allowing an optimisation of resources through the implementation of common harmonised solutions and activities.

With regard to the analysis of USOAP summary reports for non-ECAC States, its purpose is to develop an adequate basis of information, allowing an overview of non-ECAC States' oversight capabilities and decision as to whether, and if so where, the SAFA ramp inspections could be targeted and/or whether some other actions ought to be taken. An Expert Group, reporting to the SOI Task Force, has so far analysed the reports of some 60 States and will continue its task until all non-ECAC States are covered. The results of the analyses are made available for safety purposes to ECAC States only, which may use them in their bilateral relations with other States, and are also being integrated within the framework of the SAFA Programme.

ENVIRONNEMENT

La CEAC a toujours soutenu que pour développer un système de transport aérien européen de manière durable, celui-ci devrait être fondé sur le respect de l'environnement. En conséquence, elle n'a jamais ménagé ses efforts pour s'impliquer dans les questions environnementales liées à l'aviation qui figurent, depuis 1974, en bonne place à ordre du jour de la CEAC. Les travaux dans le domaine environnemental sont pris en charge par le Groupe d'experts sur l'atténuation des nuisances occasionnées par le transport aérien (ANCAT), sous la présidence de M. Gerard Bekebrede (Pays-Bas). Les administrations nationales et l'industrie du transport aérien sont représentées dans ce Groupe.

Outre son rôle en Europe, la CEAC se charge d'une fonction toute aussi importante qui est celle de la liaison avec l'OACI, l'instance qui définit les normes reconnues dans le monde entier, en particulier relatives aux questions environnementales liées à l'aviation.

Les activités environnementales entreprises en 2004 et 2005 à la CEAC se rapportent aux changements climatiques, à la qualité de l'air local et au bruit. Plus précisément :

- Un Sous-groupe sur les indicateurs environnementaux a été mis sur pied en été 2004 afin de développer des indicateurs environnementaux susceptibles de servir de base pour évaluer l'impact sur l'environnement de l'aviation et, en même temps, afin de montrer les réalisations déjà accomplies dans le domaine de l'environnement. Les travaux suivent leur cours en étroite coopération avec d'autres instances européennes, telles que l'Agence européenne pour l'environnement et la Commission européenne.

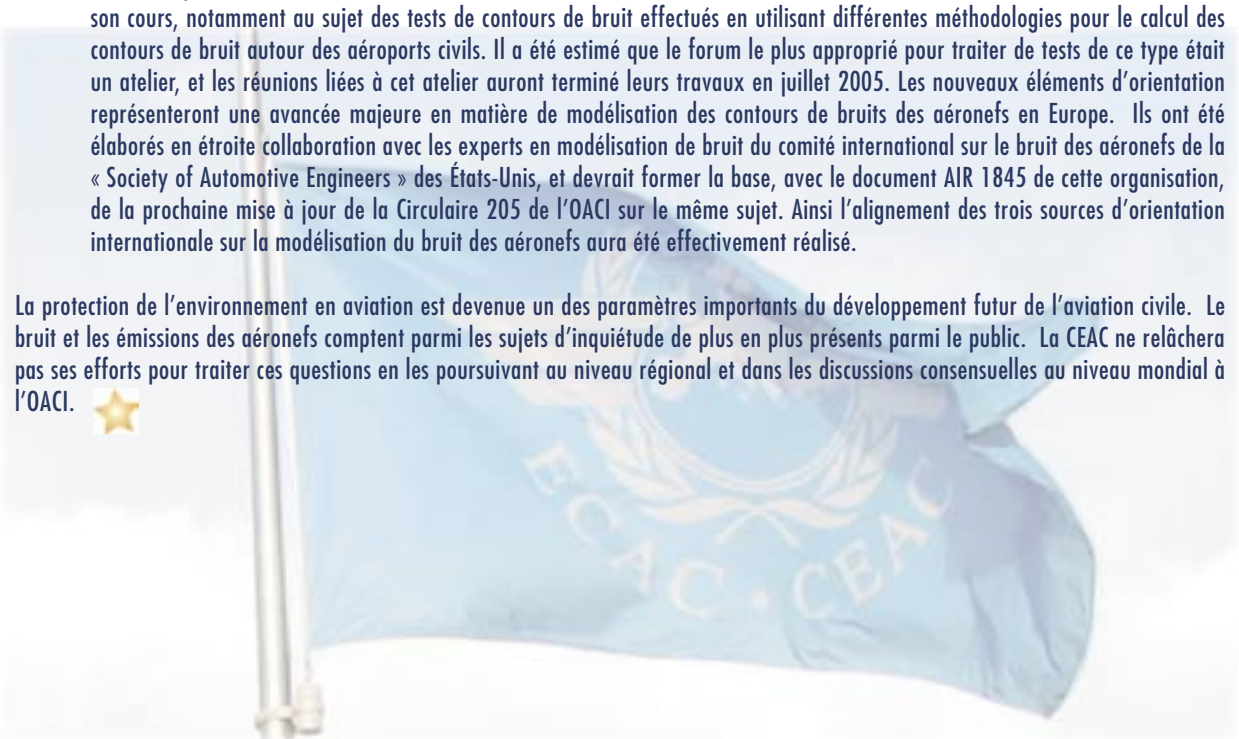
- Un Atelier sur les procédures opérationnelles de l'atténuation du bruit autour des aéroports, organisé conjointement par la CEAC, la Commission européenne et EUROCONTROL, a eu lieu les 14-16 décembre 2004 au Luxembourg.

- Un Sous-groupe sur les échanges des droits d'émissions a commencé ses travaux en avril 2005. Ce groupe fournira un forum de discussion des aspects techniques des dispositifs d'échange des droits d'émissions entre différents partenaires. Les travaux du Groupe devraient ouvrir la voie au processus nécessaire de définition de principes en Europe et contribuer à l'élaboration de fondements solides pour étayer les positions européennes lors de discussions au niveau international.

- Un Sous-groupe sur les redevances liées aux émissions locales commencera ses travaux prochainement. Ceux-ci porteront sur la préparation des discussions au niveau de l'OACI sur des sujets tels que les aspects juridiques, le rapport coût-efficacité, et la formulation d'éléments d'orientation sur le plan international.

- La mise à jour du Doc 29 de la CEAC sur une Méthode normalisée de calcul des courbes de niveau de bruit autour des aéroports civils suit son cours, notamment au sujet des tests de contours de bruit effectués en utilisant différentes méthodologies pour le calcul des contours de bruit autour des aéroports civils. Il a été estimé que le forum le plus approprié pour traiter de tests de ce type était un atelier, et les réunions liées à cet atelier auront terminé leurs travaux en juillet 2005. Les nouveaux éléments d'orientation représenteront une avancée majeure en matière de modélisation des contours de bruits des aéronefs en Europe. Ils ont été élaborés en étroite collaboration avec les experts en modélisation de bruit du comité international sur le bruit des aéronefs de la « Society of Automotive Engineers » des États-Unis, et devrait former la base, avec le document AIR 1845 de cette organisation, de la prochaine mise à jour de la Circulaire 205 de l'OACI sur le même sujet. Ainsi l'alignement des trois sources d'orientation internationale sur la modélisation du bruit des aéronefs aura été effectivement réalisé.

La protection de l'environnement en aviation est devenue un des paramètres importants du développement futur de l'aviation civile. Le bruit et les émissions des aéronefs comptent parmi les sujets d'inquiétude de plus en plus présents parmi le public. La CEAC ne relâchera pas ses efforts pour traiter ces questions en les poursuivant au niveau régional et dans les discussions consensuelles au niveau mondial à l'OACI.



ENVIRONMENT

ECAC has always firmly believed that the development of a European air transport system in a sustainable manner has to be based on respect for the environment. As a consequence, it has involved itself intensely in aviation environmental matters, which have, since 1974, been high on ECAC's agenda. Work in the environmental field is taken forward through the Group of Experts on the Abatement of Nuisances Caused by Air Transport (ANCAT), chaired by Mr Gerard Bekebrede (The Netherlands). National administrations and the air transport industry are represented in that Group.

In addition to its role in Europe, ECAC has an equally important liaison function with ICAO, the recognised worldwide standard-setting body, in particular for aviation environmental matters.

Environmental activities underway in ECAC in 2004 and 2005 relate to climate change, local air quality and noise. In detail:

- A Sub-Group on Environmental Indicators was set up in the Summer of 2004 to develop environmental indicators which could be a basis for assessing the environmental impact of aviation and, at the same time, illustrate achievements already made in the environmental field. Work is progressing in close co-operation with other European bodies, such as the European Environment Agency and the European Commission.

- A Workshop on Operational Noise Abatement Procedures Around Airports, jointly organised by ECAC, the European Commission and EUROCONTROL, took place on 14-16 December 2004 in Luxembourg.

- A Sub-Group on Emissions Trading took up its work in April 2005. This group will provide a forum for discussion of technical aspects of emission trading schemes among the different stakeholders. It is hoped that the Group's work will assist the necessary policy-making process in Europe and contribute to building a sound background for European positions in discussions at international level.

- A Sub-Group on Local Emissions-Related Charges will take up its work in the near future. In preparation of discussions at ICAO level, it will concentrate its deliberations on legal aspects, cost effectiveness, and international guidance material, to name but a few.

- The updating of ECAC Doc 29 on a Standard Method of Computing Noise Contours Around Civil Airports, is being pursued, in particular the testing of noise contours using different methodologies for computing noise contours around civil airports. A workshop was considered to be the most suited forum to deal with such testing and workshop meetings will be finalised by July 2005. The new updated guidance will represent a major advance in the aircraft noise contour modelling in Europe. It has been developed in close collaboration with the noise-modelling experts of the international aircraft noise committee of the 'Society of Automotive Engineers' of the United States of America and is expected to form the basis, together with the latter organisation's document AIR1845, for the forthcoming update of the companion ICAO Circular 205. This will effectively bring into line all three sources of international guidance on aircraft noise modelling.

Aviation environmental protection has become one of the significant parameters governing the future development of civil aviation. Aircraft noise and emissions rank high amongst the issues of increasing public concern. ECAC will continue its efforts to address these issues by pursuing regional endeavours and consensual discussions at worldwide level in ICAO.

Économique et Réglementaire

La série réussie des Dialogues CEAC-UE avec l'industrie du transport aérien européen s'est poursuivie. Le dernier dialogue en date qui avait pour thème « La capacité aéroportuaire – l'Europe face à une situation critique » s'est tenu à Édimbourg en avril 2005. Il a réuni un nombre important de participants de haut niveau représentant les gouvernements et l'industrie. Pendant un jour et demi, les participants se sont interrogés sur la disponibilité de la capacité : est-elle suffisante ? Comment l'augmenter et avec quelles conséquences pour l'environnement ? Ont été évoqués également le rôle des aéroports et des compagnies aériennes, l'influence des enjeux économiques tels que les coûts infrastructurels et la question de savoir quel cadre réglementaire contribuerait le mieux à optimiser la compétitivité.

Une Équipe de travail spéciale a été mise en place début 2004 pour traiter des opérations d'aéronefs en propriété partagée. Tous les aspects de la propriété partagée, notamment ceux liés à la sécurité, à la réglementation et la sûreté, ont fait l'objet de discussions approfondies en étroite consultation avec les autorités des États-Unis et les représentants de l'industrie des deux côtés de l'Atlantique. Lors des discussions de politiques entre les Directeurs généraux de l'Aviation civile de la CEAC et les Autorités des États-Unis à Washington en mai 2005, un ensemble de propositions a été présenté.

Une autre Équipe de travail spéciale a engagé des travaux fin 2004 visant à examiner les pratiques opérationnelles concernant l'attribution de créneaux et à souligner les moyens éventuels de réduire et de supprimer les défaillances du système actuel. Dès le début, l'accent a été mis sur la nature de ces travaux au niveau expert qui portaient sur la recherche de solutions techniques visant à améliorer le processus d'attribution de créneaux horaires. La Commission européenne, qui est actuellement engagée dans des travaux sur une note de consultation sur les questions de capacité et les procédures d'attribution de créneaux, joue un rôle important dans les travaux de l'Équipe de travail. Si ces travaux devaient aboutir à des propositions de solutions pour améliorer les procédures d'attribution de créneaux, cette information serait utile non seulement pour les États membres de la CEAC mais potentiellement pour la Commission. Les travaux devraient être terminés à l'automne 2005.

Economic and Regulatory

The successful series of ECAC-EU Dialogues with the European air transport industry continued. "Airport Capacity – Facing the Crunch in Europe" was the theme of the latest event which took place in Edinburgh in April 2005 and brought together a large number of high-level participants from governments and the industry. Over a day and a half, participants discussed whether enough capacity was being provided, how increased capacity could be secured and the consequences for the environment, the role of airports and airlines, and the influence of economic challenges such as infrastructure costs and the regulatory framework needed to best enhance competitiveness.

A special Task Force was set up in early 2004 to deal with fractional ownership operations of aircraft. All aspects of fractional ownership, namely safety, regulatory and security, were thoroughly discussed in close consultation with the United States authorities and representatives of the industry from the two sides of the Atlantic. A package was available for the policy discussions between ECAC Directors General of Civil Aviation and the United States' Authorities in Washington, in May 2005.

Another special Task Force took up its work end of 2004, to review operational practices concerning slot allocation and to outline possible means of reducing or eliminating inefficiencies in the current system. At the outset, it was emphasised that this work was being undertaken on an expert level with the focus on looking for technical solutions which could improve the slot allocation process. The European Commission, which is currently working on a consultation paper on capacity issues and slot allocation procedures, plays an important role in the Task Force's work. Should it prove possible to suggest solutions to improve slot allocation procedures, this information would be useful not only to ECAC's Member States but potentially to the Commission. Work is envisaged to be completed by the Autumn of 2005.

FACILITATION

Le GROUPE DE TRAVAIL SUR LA FACILITATION, présidé par Mme Fofi Papadimitropoulou (Grèce), se réunit deux fois par an. Ce groupe de travail pluridisciplinaire comprend des délégués et observateurs venant de tous les secteurs de l'aviation civile, y compris des utilisateurs, mais aussi des spécialistes des douanes, de l'immigration, de la sûreté, de la santé publique, du contrôle des stupéfiants. Une relation étroite est assurée avec le Groupe de travail sur la sûreté, dont le président est invité à chacune de ses réunions, et avec la Commission européenne qui a un intérêt particulier, dans les questions de compétence Communautaire, notamment douanières, et dans de nombreux sujets d'intérêt commun.

Trois sous-groupes spécialisés préparent les travaux du Groupe de travail :

- le SOUS-GROUPE SUR LE TRANSPORT DES PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE, présidé par Mme Ann Frye (Royaume-Uni) ;
- le SOUS-GROUPE SUR L'IMMIGRATION, présidé par M. Robert Eugster (Suisse) ; et
- le SOUS-GROUPE SUR LE FRET, présidé par M. Mario Amelio (Italie).

Les activités FAL au premier semestre 2004 ont été consacrées à la préparation de la douzième Session de la Division de facilitation de l'OACI, puis à l'apport à cette réunion, tenue au Caire du 22 mars au 1er avril 2004. 24 États membres de la CEAC, participant régulièrement aux réunions du Groupe FAL, y ont été représentés. La délégation CEAC était conduite par le Président de la CEAC.

La trentième réunion du Groupe de travail s'est tenue à Bucarest, en Roumanie, les 7 et 8 octobre 2004. La trente et unième a eu lieu à la CEAC à Paris les 21 et 22 février 2005. Une réunion conjointe ad hoc des Groupes de travail FAL et SEC s'est tenue le 23 février 2005, à l'initiative du Point focal pour la facilitation et la sûreté, M. Michel Wachenheim (Directeur général de l'Aviation civile, France), et sous sa présidence.

Les principaux axes de travail du Groupe sur la Facilitation ont été les suivants :

SUIVI DES DÉCISIONS DE LA DOUZIÈME SESSION DE LA DIVISION FAL DE L'OACI
Le Groupe de travail FAL a suivi la mise en application par l'OACI des Normes et Pratiques recommandées adoptées au Caire, et a identifié les mesures à prendre au niveau CEAC, notamment la révision du Doc 30, Partie I, le Manuel de Facilitation de la CEAC.

MISE EN APPLICATION DU DOC 30, PARTIE I
Suite à l'analyse effectuée des réponses des États à un questionnaire exhaustif sur l'état de mise en application de la neuvième édition du Doc 30, Partie I, et sous réserve des adaptations que rendra nécessaire l'entrée en vigueur du dix-neuvième amendement à l'Annexe 9 à la Convention de Chicago, il a été décidé de mettre l'accent sur la mise en œuvre du document. La révision des Annexes existantes, et l'élaboration en tant que de besoin de lignes directrices seront privilégiées.

PRÉPARATION DE LA RÉUNION CONJOINTE DES GROUPES DE TRAVAIL FACILITATION ET SÛRETÉ
Le Groupe de travail s'est attaché à préparer en détail la réunion conjointe du 23 février 2005. Pour ce faire, il a confié à chacun de ses trois sous-groupes l'étude des questions relevant de leur domaine de compétence respective, permettant la présentation de documents de travail portant sur les questions suivantes :

- La facilitation et la sûreté dans les opérations de traitement des passagers : nouvelles technologies, fouilles de sûreté des personnes à mobilité réduite, passagers indisciplinés.
- La facilitation et la sûreté dans les opérations de services de fret aérien : homologation des exploitants de fret aérien, des agents de fret, des aéroports et agents d'assistance au sol en tant qu'entités autorisées pour la Facilitation et la Sûreté, sur la base des « agents habilités » et des agents des douanes.

Cette réunion commune a débouché sur une coopération accrue, notamment au niveau du Sous-groupe sur le transport des personnes à mobilité réduite, qui apportera son expertise au groupe SEC.

La trente-deuxième réunion du Groupe FAL se tiendra à Tallin (Estonie) les 13 et 14 octobre 2005.

FACILITATION

The WORKING GROUP ON FACILITATION, chaired by Mrs Fofi Papadimitropoulou (Greece), meets twice a year. This multidisciplinary working group includes delegates and observers from all sectors of civil aviation, including users, and in particular specialists in customs, immigration, security, public health and drug control. The Working Group maintains close relations with the Working Group on Security, whose Chairman is invited to each of its meetings, and with the European Commission which has a keen interest in matters of Community competency such as customs matters and in a number of common subjects.

Three specialist sub-groups prepare the work of the Working Group:

- the SUB-GROUP ON THE TRANSPORT OF PERSONS WITH REDUCED MOBILITY, chaired by Ms Ann Frye (United Kingdom);
- the SUB-GROUP ON IMMIGRATION, chaired by Mr Robert Eugster (Switzerland); and
- the SUB-GROUP ON CARGO, chaired by Mr Mario Amelio (Italy).

The FAL activities in the first half of 2004 were devoted to the preparation of the twelfth Session of the ICAO Facilitation Division and to the input to this meeting, held in Cairo from 22 March to 1 April 2004. 24 ECAC Member States, who participate regularly in the meetings of the FAL Group, were represented. The ECAC delegation was led by the President of ECAC.

The thirtieth meeting of the Working Group was held in Bucharest, Romania, on 7-8 October 2004. The thirty-first meeting was held in the ECAC offices in Paris on 21-22 February 2005. An ad hoc joint meeting of the FAL and SEC Working Groups was held on 23 February 2005, on the initiative of the Focal Point for Facilitation and Security, Mr Michel Wachenheim (Director General of Civil Aviation, France), and under his chairmanship.

The main lines of the work of the Facilitation Group were as follows:

FOLLOW-UP TO THE DECISIONS OF THE TWELFTH SESSION OF THE ICAO FAL DIVISION

The FAL Working Group considered the implementation by ICAO of the Standards and Recommended Practices adopted in Cairo, and identified measures to be taken within ECAC, particularly with regard to the revision of Doc 30, Part I of the ECAC Manual on Facilitation.

IMPLEMENTATION OF DOC 30, PART I

Following the analysis of States' replies to a comprehensive questionnaire on the status of implementation of the ninth edition of Doc 30, Part I, and pending adaptations which would have to be made following the coming into force of the nineteenth amendment of Annex 9 to the Chicago Convention, it was decided that the Group's work should concentrate more on the implementation of the document and focus on the revision of the existing Annexes to Doc 30 and the development, as necessary, of guidance material.

PREPARATION OF THE JOINT MEETING OF THE FACILITATION AND SECURITY WORKING GROUPS

The Working Group focused on preparation of the joint meeting on 23 February 2005. Therefore, each of its sub-groups considered matters falling within their respective competencies, aimed at presenting working papers on the following subjects:

- Facilitation and Security in passenger handling operations: new technologies, security searching of persons with reduced mobility, unruly passengers.
- Facilitation and Security in air cargo service operations: certification of air cargo operators, cargo agents, airport and ground handling agents as authorised entities for both Facilitation and Security, on the basis of "regulated agents" and customs agents.

This common meeting agreed to enhance co-operation, in particular on the level of the Sub-Group on Persons with Reduced Mobility, which would provide its expertise to the SEC Group.

The thirty-second meeting of the FAL Group will be held in Tallinn (Estonia) on 13 and 14 October 2005.

QUESTIONS LIÉES À LA SANTÉ DES PASSAGERS AÉRIENS

Le 24 octobre 2002, la CEAC a organisé à Dubrovnik un Symposium sur certains aspects de la santé du passager liés au voyage aérien, afin de décider si l'organisation avait un rôle à jouer dans un sujet qui attirait de plus en plus l'attention du public.

En se fondant sur les conclusions du Symposium[1], les Directeurs généraux de l'Aviation civile ont mis sur pied un Groupe de travail sur les questions de santé des passagers aériens (APHI) qui agirait en tant que forum d'information et de discussion en Europe sur les questions de santé des passagers, en coordination avec les travaux entrepris au niveau mondial par l'OACI et l'OMS.

À travers une série de réunions en 2003 et 2004, le Groupe de travail a développé un ensemble de recommandations et de lignes directrices, avec la coopération d'organisations internationales et de l'industrie. Les questions suivantes ont été traitées : comptes rendus d'incidents médicaux, fourniture de services liés à la santé du passager en vol et à l'aéroport, manières d'encourager un passager médecin à répondre à un appel à l'aide médicale d'urgence lancé par l'équipage en vol, et information dont les passagers doivent disposer avant et pendant un voyage aérien.

Ces éléments ont été réunis dans un Manuel relatif aux questions de santé des passagers aériens, dont le projet avait été entériné par les Directeurs généraux de l'Aviation civile en mars 2004.

Il convient de noter que le mandat du Groupe de travail portait sur la réponse à donner aux problèmes de santé des passagers individuels pendant leur voyage aérien. En conséquence, la question de la prévention de la propagation des maladies et la perception du voyage aérien comme vecteur potentiel de contamination qui y est liée, n'est pas traitée dans le Manuel. Cette question relève de l'OACI et de la CEAC par le biais de leurs structures de travail respectives chargées de la facilitation du transport aérien, en coordination avec l'OMS.

Contribution à la 35ème Assemblée de l'OACI

Les 41 États membres d'alors de la CEAC ont soumis une note de travail à la 35ème Assemblée de l'OACI en septembre 2004 qui présentait les travaux effectués et le Manuel. L'Assemblée a fortement appuyé la recommandation faite aux États contractants qu'ils veillent à apporter les réponses appropriées relatives à la protection de la santé des passagers pendant le voyage aérien, et a pris note des travaux considérables qui avaient été entrepris par la Conférence.

La même Assemblée a adopté la Résolution A35-12 sur la Protection de la santé des passagers et des équipages et prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages internationaux qui déclare notamment que cette protection fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens.

Recommandation CEAC/28-1 sur les questions de santé des passagers aériens

Dans ce contexte, les Directeurs généraux de l'Aviation civile ont décidé de donner une plus grande visibilité aux travaux effectués par la CEAC, au moyen d'une Recommandation de la CEAC qui adopterait formellement le Manuel, et de recommander aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour protéger la santé des passagers aériens pendant leur voyage aérien, en se référant pour cela comme de besoin au Manuel.

La 28ème Session plénière (Spéciale) (Paris, 13 avril 2005) a adopté la Recommandation CEAC/28-1 sur les questions de Santé des Passagers aériens, à laquelle était joint le Manuel CEAC[2].

Principales questions abordées dans le Manuel

Précédés d'une déclaration introductive rappelant les motivations de la démarche et les conditions générales du voyage aérien du point de vue de la santé, les domaines suivants y sont traités :

Comptes rendus d'incidents médicaux. Cette partie discute de la manière de rendre compte des incidents médicaux et inclut une recommandation pour un formulaire de compte rendu harmonisé. Elle fournit également des lignes directrices pour la formation des équipages au compte rendu d'incidents médicaux et pour l'utilisation par les compagnies aériennes des données provenant des formulaires de compte rendu d'incidents médicaux.

1 Les Actes du Symposium peuvent être téléchargés à partir du site Web de la CEAC (www.ecac-ceac.org).
2 La Recommandation CEAC/28-1 sur les questions de Santé des Passagers aériens, et le Manuel sur les questions de Santé des Passagers aériens, peuvent être téléchargés à partir du site Web de la CEAC

Air Passenger Health Issues

On 24 October 2002, ECAC organised in Dubrovnik a Symposium on Selected Aspects of Passenger Health in Air Transport, in order to decide whether there was a role for the organisation in a subject which was increasingly attracting public attention.

Based on the Symposium conclusions[1], Directors General of Civil Aviation established a Working Group on Air Passenger Health Issues (APHI) to act as an information and discussion forum in Europe on passenger health issues, in co-ordination with the work undertaken at worldwide level by ICAO and WHO.

In a series of meetings in 2003 and 2004, the Working Group developed a set of recommendations and guidance material, with the co-operation of international organisations and the industry. The following issues were addressed: medical incident reports, the provision of health-related services to the passenger in-flight and at the airport, ways to encourage passenger doctors to come forward in response to a crew call for emergency medical assistance in-flight, and the information to be available to passengers prior and during air travel.

This material was assembled into a Manual on Air Passenger Health Issues, the draft of which was endorsed by Directors General of Civil Aviation in March 2004.

It should be noted that the Working Group's remit focussed on the response to health concerns of individual passengers during air travel. Consequently, the issue of prevention of the spread of diseases, and its related perception of air travel as a potential vector of contamination, is not addressed in the Manual. This is addressed by ICAO and ECAC through their respective working structures in charge of facilitation of air transport, in co-ordination with WHO.

Contribution to the 35th ICAO Assembly

The then 41 ECAC Member States submitted a working paper to the 35th Assembly of ICAO in September 2004, presenting work done and the Manual. The Assembly strongly supported that Contracting States ensure that appropriate responses are provided to protect passengers' health during air travel, and noted the considerable work undertaken by the Conference.

The same Assembly adopted Resolution A35-12 on the Protection of the health of passengers and crews and prevention of the spread of communicable disease through international travel which in particular states that this protection is as an integral part of safe air travel.

Recommendation ECAC/28-1 on Air Passenger Health Issues

In this context, Directors General of Civil Aviation decided that high visibility should be given to the work carried out by ECAC by way of an ECAC Recommendation that would formally adopt the Manual and recommend that Member States ensure that appropriate measures are taken to protect the health of passengers during air travel, by referring as required to the Manual.

The 28th Plenary Session (Special) (Paris, 13 April 2005) adopted Recommendation ECAC/28-1 on Air Passenger Health Issues, to which the ECAC Manual was appended[2].

Main issues addressed in the Manual

Preceded by an introductory statement recalling the rationale of the approach and the main conditions of air travel from a health-related point of view, the following areas are addressed:

1 The proceedings of the Symposium can be downloaded from the ECAC Web site (www.ecac-ceac.org).
2 Recommendation ECAC/28-1 on Air Passenger Health Issues, and the ECAC Manual on Air Passenger Health Issues, can be downloaded from the ECAC Web site.

Fourniture de services à bord et à l'aéroport. Cette partie contient des recommandations et des lignes directrices sur les trousses de premiers secours et les trousses médicales d'urgence à bord, la formation des équipages de cabine, l'utilisation des télécommunications et le potentiel de la télémédecine, la conception de l'aéronef et l'aménagement de la cabine, et l'assistance médicale d'urgence aux aéroports.

Fourniture de soins médicaux d'urgence par un passager médecin (ou un autre professionnel de la santé) qui se porte volontaire en réponse à un appel de l'équipage. Cette partie contient une série de dispositions visant à assurer les conditions nécessaires, y compris les dispositions en matière de couverture d'assurance, permettant d'encourager le professionnel de santé volontaire à répondre à l'appel lancé par l'équipage à porter secours en urgence à un passager souffrant à bord. Ces dispositions doivent être considérées comme étant un minimum essentiel, et ne devraient pas empêcher les États d'envisager de fournir, au niveau national, une protection juridique au passager médecin se portant volontaire.

Information destinée aux passagers. Cette partie contient des recommandations concernant l'accès à, et la disponibilité de, l'information et le rôle des exploitants aériens et des autorités pour assurer que cette information parvient effectivement au voyageur. Des sources de référence pour aviser les passagers et pour la profession médicale y sont également identifiées.

Medical incident reports. This part discusses the reporting of medical incidents and includes a recommendation for a harmonised reporting form. It also provides guidelines for the training of crew in the reporting of medical incidents and for the use by airlines of data from medical incident forms.

Provision of service on board and at the airport. This part contains recommendations and guidelines on first-aid and medical equipment on board, cabin crew training, the use of telecommunications and the potential of telemedicine, aircraft design and cabin layout, and emergency medical assistance at the airport.

Provision of emergency medical care on board by a volunteering passenger doctor (or other health professional) in response to a crew call. This part contains a set of provisions aiming at providing the necessary conditions, including insurance cover provisions, to encourage the volunteering health professional to respond to a crew call for emergency medical assistance to a fellow suffering passenger on board. These provisions are to be seen as an essential minimum and should not preclude States from considering providing, at the national level, a legal protection to the volunteering passenger doctor.

Information for passengers. This part contains recommendations regarding the access to, and availability of, information, and the role of air operators and authorities in ensuring that it effectively reaches the traveller. It also identifies reference sources of advice for passengers and medical professionals.

Enquêtes sur les accidents

Le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (ACC), présidé par M. Paul-Louis Arslanian (France) a tenu sa vingt-deuxième réunion à Budapest du 27 au 29 octobre 2004, à l'aimable invitation des autorités hongroises.

Le Groupe d'experts, qui réunit au plus haut niveau les responsables des enquêtes sur les accidents d'aviation dans les États membres de la CEAC, bénéficie de la participation d'observateurs de toutes les parties intéressées. Outre la Commission européenne, le Comité inter-États de l'aviation de la Communauté des États Indépendants, le TSB du Canada, le NTSB des États-Unis, les constructeurs aéronautiques, l'IATA et l'IFALPA apportent leur expertise aux travaux du Groupe.

ACC/22, qui a bénéficié d'une présentation sur les enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation en Hongrie, a poursuivi l'étude de la question du renforcement de la coopération entre États de la CEAC en matière de conduite des enquêtes sur les accidents majeurs de l'aviation, en tenant dûment compte des indications données par les Directeurs généraux (DGCA/121, Dublin 30 juin- 1er juillet 2004).

Les experts se sont penchés sur les tendances concernant les accidents et incidents ayant fait l'objet d'enquêtes, et ont continué à réfléchir à l'élaboration d'une approche harmonisée entre États membres de la CEAC sur les aspects pratiques de l'assistance aux victimes d'accidents d'avion et à leurs familles. Ils ont examiné les résultats de la 35ème session de l'Assemblée de l'OACI, et pris connaissance des faits nouveaux dans l'Union européenne. Ils ont aussi convenu à l'unanimité de recommander que les statistiques des accidents d'aviation générale soient mises à la disposition du public sur la partie non confidentielle du site Web de la CEAC, ce qui a été fait depuis.

Les Directeurs généraux (DGCA/122, Paris, 24-25 novembre 2004) ont approuvé les propositions formulées par ACC/22 en matière de renforcement de la coopération, y compris le principe de l'élaboration d'un accord dont les États membres de la CEAC seraient signataires sur une base volontaire.

Le Groupe d'experts a aussi défini les grandes lignes du programme de l'Atelier multilatéral sur la communication associée aux accidents et aux enquêtes, qui a eu lieu à Bucarest les 26 et 27 mai 2005, sous l'égide des autorités roumaines, dans le cadre des actions de formation organisées en 2005 en association avec TAIEX.

La prochaine réunion du Groupe d'experts (ACC/23) se tiendra à La Haye, Pays-Bas, du 5 au 7 octobre 2005.

Accident Investigation

The Group of Experts on Accident Investigation (ACC), chaired by Mr Paul-Louis Arslanian (France), held its twenty-second meeting in Budapest from 27 to 29 October 2004, at the kind invitation of the Hungarian authorities.

The Group of Experts, which consists of high-level experts specialised in aviation accident investigation in ECAC Member States, benefits from the participation of observers representing all parties involved: the European Commission, the Interstate Aviation Committee from the Commonwealth of Independent States, the United States National Transportation Safety Board, aircraft builders, IATA, and IFALPA who provide input to the Group's work.

ACC/22, where a presentation was given on aviation accident and incident investigations in Hungary, further considered the matter of increased co-operation between ECAC States in the field of investigation of major accidents, account being duly taken of the indications given by Directors General (DGCA/121, Dublin 30 June to 1 July 2004).

Experts considered the trends related to accident and incident investigations, and gave further consideration to the development of a harmonised approach among ECAC Member States on practical aspects of assistance to victims of aviation accidents and their families. They considered the outcome of the 35th ICAO Assembly, and the latest developments in the European Union. They also decided unanimously to recommend that general aviation accident statistics be made available to the public on the unrestricted part of the ECAC Web site, which has been implemented in the meantime.

Directors General (DGCA/122, Paris, 24-25 November 2004) approved the proposals made by ACC/22 on increased co-operation, including the principle of the development of an agreement to be signed by ECAC Member States on a voluntary basis.

The Group of experts also outlined the programme of the Multilateral Workshop on Communication in relation to Accidents and Investigations, which was held in Bucharest on 26 and 27 May 2005, hosted by the Romanian authorities, within the framework of the training events organised in 2005 in association with TAIEX.

The next meeting of the Group of experts (ACC/23) will be held in The Hague, The Netherlands, from 5 to 7 October 2005.

Activités juridiques

La CEAC s'appuie, lorsqu'elle a besoin d'expertise dans ce domaine, sur l'Équipe de travail juridique, qui était présidée jusqu'en avril 2005 par M. Alan Jones du Royaume-Uni. L' Équipe de travail juridique a pour particularité de rendre compte à différents Points focaux, suivant le sujet du rapport qu'elle doit soumettre.

La dix-neuvième réunion de l'Équipe de travail juridique (LEGTF/19) s'est réunie à Paris le 14 avril 2005, à la demande du Président du Comité Directeur SAFA, pour traiter des aspects juridiques de la divulgation publique accrue des informations SAFA.

Legal Matters

When needed, ECAC calls on the expertise of the Legal Task Force, which was chaired until April 2005 by Mr Alan Jones from the United Kingdom. The Legal Task Force has the particularity of reporting to different Focal Points, according to the subject of the report it has to submit.

The nineteenth Legal Task Force meeting (LEGTF/19) met in Paris on 14 April 2005, at the request of the Chairman of the SAFA Steering Committee, to deal with the legal aspects of increased public disclosure of SAFA information.

Chairpersons/Président(e)s

Niki Tompkinson
United Kingdom/Royaume-Uni

Special High-Level Task Force to consider Strategic Civil Aviation Issues
Équipe de travail spéciale de haut niveau chargée d'examiner les questions stratégiques de la sûreté de l'aviation civile

Gerard Bekebrede
Netherlands/Pays-Bas

Group of Experts on the Abatement of Nuisances Caused by Air Transport
Groupe d'experts de l'atténuation des nuisances du transport aérien

Frank Durinckx
Belgium/Belgique

Security Working Group
Groupe de travail sur la sûreté

Darren Rhodes
United Kingdom/Royaume-Uni

Aircraft Noise Modelling Sub-Group
Sous-groupe sur la modélisation du bruit des aéronefs

Eva Axne
Sweden/Suède

Operational Task Force
Équipe de travail sur les questions opérationnelles

Dominique Gardin
France

Environmental Indicators Sub-Group
Sous-groupe sur les indicateurs environnementaux

Richard Doney
United Kingdom/Royaume-Uni

Technical Task Force
Équipe de travail sur les questions techniques

Kalle Keldusild
Sweden/Suède

Sub-Group on Emissions Trading

ECAC Task Force to consider Slot Allocation Procedures to promote efficient use of airport capacity
Sous-groupe sur les Échanges des droits d'émissions

Groupe de travail sur les procédures d'attribution des créneaux horaires en vue d'améliorer l'utilisation des capacités aéroportuaires

Benedetto Marasà
Italy/Italie

SAFA Steering Committee
Task Force on Safety Oversight Issues
Comité directeur SAFA
Équipe de travail sur les questions de supervision de la sécurité

Jan Bjerker
Sweden/Suède

PLANO Workshop Organising Group
Groupe chargé de l'organisation de l'atelier PLANO

Michael Smethers
United Kingdom/Royaume-Uni

Task Force to consider ECAC Strategy and Priorities in the Economic Field
Équipe de travail chargée d'examiner la stratégie et les priorités de la CEAC dans le domaine économique

Alan Jones
United Kingdom/Royaume-Uni

Legal Task Force
Équipe de travail juridique
(until April/jusqu'en avril 2005)

Glenn Cronin
United Kingdom/Royaume-Uni

Special Task Force to consider Fractional Ownership
Équipe de travail spéciale sur la propriété partagée

Dr Robert Auffret
France

Air Passenger Health Issues
Questions liées à la santé des passagers aériens

Fofi Papadimitropoulou
Greece/Grèce

Working Group on Facilitation
Groupe de travail sur la facilitation

Paul-Louis Arslanian
France

Group of Experts on Accident Investigation
Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents

Robert Eugster
Switzerland/Suisse

Sub-Group on Immigration
Sous-Groupe sur l'immigration

Jean-Michel Bour
France

ECAC Medium-Term Objectives
Objectifs à moyen terme de la CEAC

Ann Frye
United Kingdom/Royaume-Uni

Sub-Group on the Transport of Persons with Reduced Mobility
Sous-groupe sur le transport des personnes à mobilité réduite

Emilia Chiavarelli
Italy/Italie

Budget Task Force
Équipe de travail sur le budget

Mario Amelio
Italy/Italie

Sub-Group on Cargo
Sous-Groupe sur le fret

ÉTATS MEMBRES DE LA CEAC

European Civil Aviation Conference (ECAC)
Conférence européenne de l'Aviation civile (CEAC)
3 bis, Villa Emile Bergerat
92522 Neuilly-sur-Seine cedex
France
Tel/Tél : +33 1 46 41 85 44
Fax : +33 1 46 24 18 18
secretariat@ecac-ceac.org
www.ecac-ceac.org

Printed by/imprimé par IMPRIMSET, June/juin 2005