

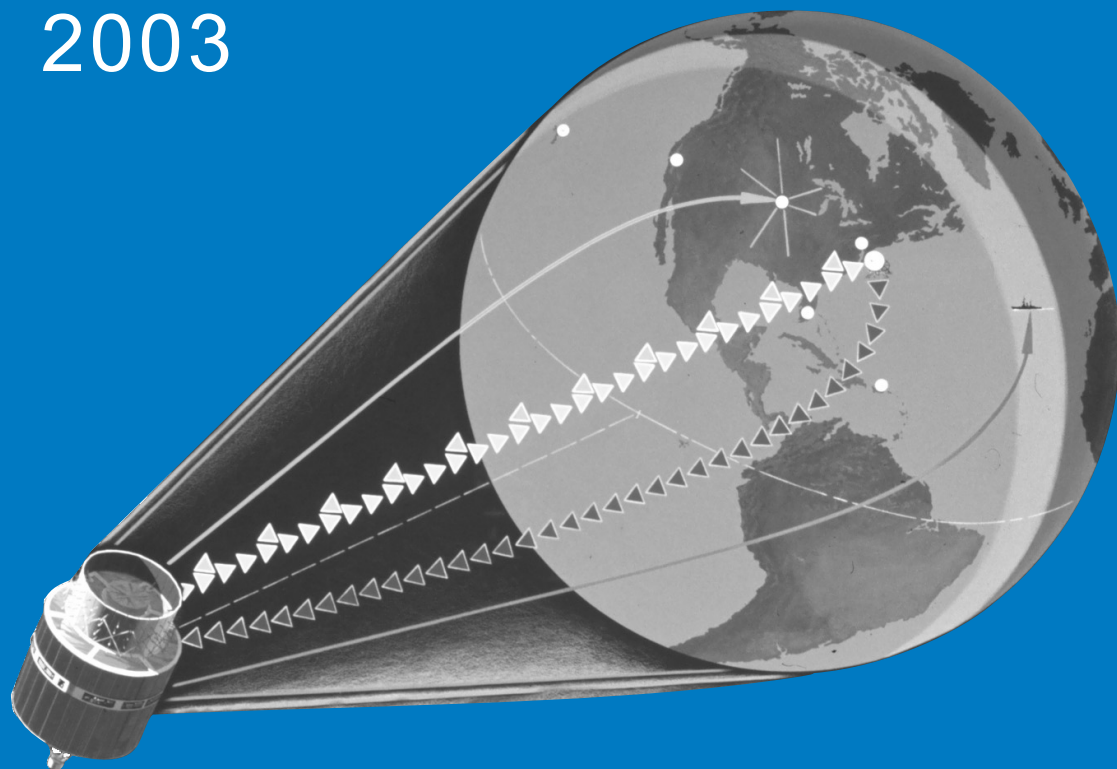
Doc 9826



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2004

Rapport annuel du Conseil

2003



Organisation de l'aviation civile internationale

Publié séparément, en français, en anglais, en arabe, en espagnol et en russe, par l'Organisation de l'aviation civile internationale. Prière d'adresser toute correspondance, à l'exception des commandes et des abonnements, au Secrétaire général.

Envoyer les commandes à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat. Les commandes par carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Organisation de l'aviation civile internationale. Groupe de la vente des documents, 999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7
Téléphone: +1 (514) 954-8022; Fax: +1 (514) 954-6769; Sitatex: YULCAYA; Courriel: sales@icao.int; Web: http://www.icao.int

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
Telephone: +27 (11) 315-0003/4; Facsimile: +27 (11) 805-3649; E-mail: avex@iafrica.com

Allemagne. UNO-Verlag GmbH, Am Hofgarten 10, D-53113 Bonn / Telephone: +49 (0) 2 28-9 49 0 20; Facsimile: +49 (0) 2 28-9 49 02 22;
E-mail: info@uno-verlag.de; Web: http://www.uno-verlag.de

Chine. Glory Master International Limited, Room 434B, Hongshen Trade Centre, 428 Dong Fang Road, Pudong, Shanghai 200120
Telephone: +86 137 0177 4638; Facsimile: +86 21 5888 1629; E-mail: glorymaster@online.sh.cn

Égypte. ICAO Regional Director, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex, Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: +20 (2) 267 4840; Facsimile: +20 (2) 267 4843; Sitatex: CAICAYA; E-mail: icao@idsc.net.eg

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14, Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid / Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo-e: ssc.ventasaoaci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, Ivan Franko Street, Moscow 121351 / Telephone: +7 (095) 417-0405; Facsimile: +7 (095) 417-0254

France. Directeur régional de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat, 92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: +33 (1) 46 41 85 85; Fax: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA; Courriel: icaeurnat@paris.icao.int

Inde. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001 or 17 Park Street, Calcutta 700016
Telephone: +91 (11) 331-5896; Facsimile: +91 (11) 332-2639

Japon. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomon, Minato-Ku, Tokyo
Telephone: +81 (3) 3503-2686; Facsimile: +81 (3) 3503-2689

Kenya. ICAO Regional Director, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation, P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: +254 (20) 622 395; Facsimile: +254 (20) 623 028; Sitatex: NBOCAYA; E-mail: icao@icao.unon.org

Mexique. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe, Av. Presidente Masaryk No. 29, 3^{er} Piso, Col. Chapultepec Morales, C.P. 11570, México D.F. / Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57;
Correo-e: icao_nacc@mexico.icao.int

Nigéria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK; E-mail: aviation@landovercompany.com

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 575 1646; Facsimile: +51 (1) 575 0974; Sitatex: LIMCAYA; Correo-e: mail@lima.icao.int

Royaume-Uni. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com; Web: http://www.afeonline.com

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 839 9393; Fax: +221 823 6926; Sitatex: DKRCAYA; Courriel: icaodkr@icao.sn

Slovaquie. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky, State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21 / Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

Suisse. Adeco-Editions van Diermen, Attn: Mr. Martin Richard Van Diermen, Chemin du Lacuez 41, CH-1807 Blonay
Telephone: +41 021 943 2673; Facsimile: +41 021 943 3605; E-mail: mvandiermen@adeco.org

Thaïlande. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samsaek Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537 8189; Facsimile: +66 (2) 537 8199; Sitatex: BKKCAYA; E-mail: icao_apac@bangkok.icao.int

Photo de couverture: Administration nationale des océans et de l'atmosphère (NOAA), Service des satellites, des données et des renseignements environnementaux, Ministère du commerce des États-Unis. Ces éléments ne sont pas soumis aux règles de protection des droits de reproduction.

3/04

Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles.

Des suppléments mensuels annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

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

Selon les instructions du Conseil, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport du Conseil pour 2003, établi en application de l'article 54, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Il fait partie, avec les rapports pour 2001 (Doc 9786) et pour 2002 (Doc 9814), de la documentation du point 7 de l'ordre du jour provisoire de la 35^e session de l'Assemblée, et il sera complété par un bref compte rendu des travaux de l'Organisation pendant le premier semestre de 2004. Il est communiqué dès maintenant aux États contractants pour information et sera envoyé également au Conseil économique et social de l'ONU, conformément à l'Article VI, paragraphe 2 a), de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI.

Ce rapport a été rédigé par le Secrétariat et soumis, sous forme de projet, aux Représentants des États membres du Conseil pour avis. En tant qu'organe, le Conseil ne l'a ni examiné, ni adopté officiellement. Cependant, de même que dans le passé, il m'a confié le soin d'en approuver le texte définitif en tenant compte de tous les avis exprimés.

Le Chapitre premier résume les tendances et les faits principaux qui ont marqué l'aviation civile, ainsi que les travaux de l'Organisation pendant l'année. Les Chapitres II à X sont consacrés aux activités de l'OACI.

En 2003, le Conseil a tenu trois sessions : la cent soixante-huitième, du 22 janvier au 14 mars, qui a compté quatorze séances dont une en dehors de la phase Conseil; la cent soixante-neuvième, du 16 avril au 13 juin, qui a compté quinze séances, dont une en dehors de la phase Conseil; et la cent soixante-dixième, du 19 septembre au 5 décembre, qui a compté seize séances, dont trois en dehors de la phase Conseil. Le Conseil m'a délégué le pouvoir de régler, en cas de besoin, un certain nombre de questions pendant les intersessions.

Assad Kotaite
Président du Conseil

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre I^{er} — L'année en bref	1	7. Protection de l'environnement	39
1. L'économie mondiale	1	8. Facilitation	39
2. Trafic	2	Chapitre IV — Financement collectif	41
3. Finances	3	1. Généralités	41
4. Aspects commerciaux	4	2. Données financières relatives aux Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande	42
5. Réglementation économique	5	3. Données financières relatives à l'arrangement de financement collectif d'un système de surveillance de l'altitude dans la Région Atlantique Nord	42
6. CNS/ATM	7	Chapitre V — Coopération technique	43
7. Aéroports	9	1. Aperçu général	43
8. Information aéronautique	9	2. Finances	48
9. Météorologie aéronautique	9	3. Personnel	49
10. Recherches et sauvetage	10	4. Bourses	49
11. Encombrement	10	5. Matériel et services sous-traités	49
12. Sécurité	11	6. Programme du PNUD et Programme des fonds d'affectation spéciale	52
13. Supervision de la sécurité	12	Liste par pays/région	53
14. Facteurs humains	12	Projets multinationaux et interrégionaux	63
15. Licences et formation du personnel	12	Chapitre VI — Questions constitutionnelles et juridiques	67
16. Sûreté	13	1. Introduction	67
17. Régime de Varsovie — Convention de Montréal (1999)	14	2. Ratifications, adhésions et acceptations	67
18. Assistance dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre	14	3. Programme des travaux du Comité juridique et réunions juridiques	67
19. Protection de l'environnement	14	4. Règlement des différends	68
20. Médecine aéronautique	14	5. Assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre	68
21. Coopération technique	15	6. Appui spécial	69
L'Organisation	16	7. Privilèges, immunités et facilités	70
ACTIVITÉS DE L'OACI EN 2003 ET FAITS NOUVEAUX		8. Enregistrement d'accords et d'arrangements	70
Chapitre II — Navigation aérienne	19	9. Collection de lois et règlements aéronautiques nationaux	70
1. Introduction	19	Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	71
2. Projets qui ont reçu une attention particulière en 2003	19	1. Introduction	71
3. Réunions	29	2. Réunions	71
4. Normes et pratiques recommandées inter- nationales (SARP) et Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	29	3. Mécanisme de la sûreté de l'aviation	72
Chapitre III — Transport aérien	35	4. Audits de sûreté de l'aviation	72
1. Introduction	35	5. Communications avec les États	72
2. Réunions	35		
3. Politiques économiques	35		
4. Prévisions et planification économique	37		
5. Statistiques	38		
6. Gestion des aéroports et des installations et services de route	38		

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre VIII — Activités régionales	75	6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 2003	A-18
Partie I. Bureaux régionaux	75	7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 2003	A-19
1. Généralités	75	8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 2003	A-23
2. Programme de travail des bureaux régionaux	75	9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 2003	A-24
3. Activités et réalisations des bureaux régionaux	76	10. Bourses octroyées en 2003 au titre des programmes de l'OACI	A-33
Partie II. Commissions régionales	79	11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-39
1. Généralités	79	12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-42
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	79	13. Missions auprès des États et des territoires effectuées par le personnel des bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique	A-54
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	80	14. Taux de participation des États et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI	A-57
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	80	15. Activités particulières des bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique	A-65
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales	83	16. Activités intéressant les bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique	A-77
1. Organisation des Nations Unies	83	17. Examen de la suite donnée, au 31 décembre 2003, aux résolutions de la 33 ^e session de l'Assemblée et de la 34 ^e session (extraordinaire) de l'Assemblée	A-82
2. Organes interinstitutions	84		
3. Institutions spécialisées	84		
4. Autres organisations internationales	86		
Chapitre X — L'Organisation	89		
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	89		
2. Structure de l'Organisation	92		
3. Personnel	92		
4. Stage de familiarisation	92		
5. Relations extérieures et information du public	92		
6. Technologie de l'information et des communications (TIC)	93		
7. Services linguistiques et publications	94		
8. Service Web, bibliothèque et archives	95		
9. Courrier, distribution et ventes	95		
10. Finances	96		
11. Supervision et examen de la gestion	98		
Appendices			
1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 2003	A-1		
2. Annexes à la Convention — Notifications de différences ou de conformité	A-5		
3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil	A-10		
4. Réunions de l'OACI tenues en 2003	A-13		
5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 2003	A-15		

Glossaire

- AAMAC.** Autorité africaine et malgache de l'aviation civile
- ACAS.** Système anticollision embarqué
- ACC.** Centre de contrôle régional
- ACI.** Conseil international des aéroports
- ACP.** Groupe d'experts des communications aéronautiques
- ACSA.** Agence centraméricaine pour la sécurité de l'aviation
- ADREP.** Communication de renseignements sur les accidents et les incidents
- ADS.** Surveillance dépendante automatique
- ADS-B.** Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
- AEC.** Association des États des Caraïbes
- AENA.** Administration espagnole des aéroports
- AEP.** Groupe d'experts sur l'économie des aéroports
- AEROCOM.** Communications aéronautiques
- AEROMET.** Météorologie aéronautique
- AFDD.** Base de données sur les constatations des audits et les différences
- AFL.** Afrique-Océan Indien
- AFIS.** Services d'information de vol d'aérodrome
- AFRAA.** Association des compagnies aériennes africaines
- AGA.** Aéroports, routes aériennes et aides au sol
- AGCS.** Accord général sur le commerce des services
- AH-DE.** Groupe ad hoc de spécialistes de la détection des explosifs
- AIG.** Enquêtes et prévention des accidents
- AIMAS.** Académie internationale de médecine aéronautique et spatiale
- AIP.** Publication d'information aéronautique
- AIRAC.** Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques
- AIRP.** Groupe d'experts de la navigabilité
- AIS.** Services d'information aéronautique
- AIS/MAP.** Information aéronautique et cartes aéronautiques
- AISMPSG.** Groupe d'étude sur l'information et les cartes aéronautiques
- AJAB.** Commission paritaire consultative de recours
- ALAR.** Réduction des accidents à l'approche et à l'atterrissage
- ALPA.** Air Line Pilots Association
- AMAS.** Association de médecine aéronautique et spatiale
- AMCP.** Groupe d'experts en communications du service mobile aéronautique
- AMDAR.** Groupe d'experts sur la retransmission des données météorologiques d'aéronefs
- AMHS.** Système de messagerie ATS
- AMOSSG.** Groupe d'étude sur les systèmes d'observation météorologique d'aérodrome
- ANASE.** Association des nations de l'Asie du Sud-Est
- ANP.** Plan de navigation aérienne
- ANS.** Services de navigation aérienne
- ANSEP.** Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne
- AOC.** Contrôle d'exploitation aéronautique
- AOSC.** Dépenses des services d'administration et de fonctionnement
- AOT.** Airports of Thailand
- APANPIRG.** Groupe régional Asie-Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne
- APHMWG.** Groupe de travail multidisciplinaire du Secrétariat sur la santé des passagers aériens
- APIRG.** Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
- APT.** Télécommunauté Asie-Pacifique
- APV.** Approche avec guidage vertical
- ARTCC.** Centre de contrôle de la circulation aérienne en route
- ASA.** Groupe des audits de sûreté de l'aviation
- ASAS.** Système embarqué d'aide à la séparation
- ASE.** Agence spatiale européenne
- ASECNA.** Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
- ASG.** Accord de services de gestion
- ASIA/PAC.** Asie/Pacifique
- A-SMGCS.** Système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation aérienne
- ASTC.** Centre de formation à la sûreté de l'aviation
- ATC.** Contrôle de la circulation aérienne
- ATDSG.** Groupe d'étude sur les indicatifs de types d'aéronefs
- ATFM.** Gestion des courants de trafic
- ATLAS.** Système informatisé de la bibliothèque

- ATM.** Gestion du trafic aérien
- ATN.** Réseau de télécommunications aéronautiques
- ATS.** Services de la circulation aérienne
- AUPISG.** Groupe d'étude sur l'utilisation de l'Internet public par l'aviation
- AVSEC.** Sécurité de l'aviation
- AVSSSG.** Groupe d'étude sur la commutation des circuits vocaux ATS et la signalisation
- BAD.** Banque asiatique de développement
- BEL.** Banque européenne d'investissement
- BUFR.** Forme universelle de représentation binaire des données météorologiques
- CAAC.** Commission arabe de l'aviation civile
- CACAS.** Autorité provisoire de l'aviation civile somalienne
- CAE.** Communauté de l'Afrique de l'Est
- CAEP.** Comité de la protection de l'environnement en aviation
- CAFAC.** Commission africaine de l'aviation civile
- CAFSAT.** Réseau satellitaire pour les FIR de l'Atlantique central
- CAI.** Comité aéronautique inter-États
- CAPS.** Service des achats d'aviation civile
- CAR.** Caraïbes
- CAST.** Commercial Aviation Safety Team
- CATC.** Centre de formation de l'aviation civile
- CCI.** Chambre de commerce internationale
- CCNUCC.** Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
- CCS.** Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies
- CEA.** Commission économique pour l'Afrique
- CEAC.** Conférence européenne de l'aviation civile
- CEDEAO.** Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- CEI.** Communauté d'États indépendants
- CESAP.** Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
- CFIT.** Impacts sans perte de contrôle
- CGWI.** Groupe du Conseil sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre
- CITE.** Commission internationale technique des explosifs
- CLAC.** Commission latino-américaine de l'aviation civile
- CMPZ.** Centre mondial de prévisions de zone
- CMR.** Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT
- CNS.** Communications, navigation et surveillance
- COCESNA.** Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale
- COM.** Communications
- COMESA.** Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
- COSCAP.** Projet de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité
- COSPAS.** Système spatial pour les recherches de navires en détresse
- CPDLC.** Communications contrôleur-pilote par liaison de données
- CRAME.** Dispositif de routes d'urgence pour l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe
- CTS.** Conseil du commerce des services
- DAGMAR.** Base de données des accords et arrangements aéronautiques
- DAGWOOD.** Base de données orientée Web sur les marchandises dangereuses
- DGAC.** Direction générale de l'aviation civile
- DGP.** Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses
- DME.** Dispositif de mesure de distance
- DOMP.** Département des opérations de maintien de la paix
- DSU.** Groupe de la vente des documents
- EAO.** Bureau de l'évaluation des programmes, de la vérification et de l'examen de la gestion
- EDEN.** Système de services réseautés de documents électroniques
- EDU.** Groupe de la distribution externe
- EGNOS.** Complément géostationnaire européen de navigation
- ELT.** Émetteur de localisation d'urgence
- EMAC.** Bureau de coordination régionale Europe/Moyen-Orient pour la gestion du trafic aérien
- EMARSSH.** Structure des routes Europe/Moyen-Orient/Asie, au sud de l'Himalaya
- ESAF.** Afrique orientale et australe
- EUMETSAT.** Organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques
- EUR.** Europe
- EUROCONTROL.** Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
- FAA.** Administration fédérale de l'aviation
- FAI.** Fédération aéronautique internationale
- FAL.** Facilitation
- FAS.** Fonds d'affectation spéciale
- FASID.** Document de mise en œuvre des installations et services
- FCLTP.** Groupe d'experts sur les licences et la formation des équipages de conduite
- FIR.** Région d'information de vol
- FIS.** Services d'information de vol
- FOAMRSG.** Groupe d'étude sur la réglementation de l'exploitation aérienne et de la navigabilité des aéronefs
- FSF.** Flight Safety Foundation
- GALA.** Prix du leadership en aviation mondiale
- GASP.** Groupe d'action pour la sécurité postale
- GASP.** Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
- GBAS.** Systèmes de renforcement au sol
- GEOSAR.** Satellites géostationnaires
- GEPNA.** Groupe européen de planification de la navigation aérienne
- GIEC.** Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
- GIS.** Systèmes d'informations géographiques

- GJU.** Entreprise commune Galileo
- GLONASS.** Système mondial de satellites de navigation
- GNSS.** Système mondial de navigation par satellite
- GPS.** Système mondial de localisation
- GREPECAS.** Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre
- GRIB.** Transmission de données aux points de grille sous forme binaire
- HFDL.** Liaison de données HF
- HLCM.** Comité de haut niveau sur la gestion
- HLCP.** Comité de haut niveau sur les programmes
- HTRSG.** Groupe d'étude sur les hélicoptères/rotors basculants
- IAOPA.** Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
- IATA.** Association du transport aérien international
- IAVW.** Veille des volcans le long des voies aériennes internationales
- IAVWOPSG.** Groupe de l'exploitation de la veille des volcans le long des voies aériennes internationales
- IBAC.** Conseil international de l'aviation d'affaires
- IBIS.** Système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux
- IDU.** Groupe de la distribution interne
- IFALPA.** Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
- IFATCA.** Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
- IFFAS.** Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation
- IFHA.** International Federation of Helicopter Associations
- IMSO.** Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites
- IRCA.** Registre international d'aéronefs civils
- ISASI.** Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne
- ISBN.** Numéro international normalisé du livre
- ISDB.** Base de données statistiques intégrée
- ISSN.** Numéro international normalisé des publications en série
- ISO.** Organisation internationale de normalisation
- ITHO.** Initiative de transport de l'hémisphère occidental
- JAA.** Autorités conjointes de l'aviation
- LAM.** Amérique latine
- LEA.** Ligue des États arabes
- LEB.** Direction des affaires juridiques
- LEOSAR.** Constellation de satellites en onde terrestre basse
- LNAV.** Navigation latérale
- LOSA.** Audits de sécurité en service de ligne
- MALIAT.** Accord multilatéral relatif à la libéralisation du transport aérien international
- MANPADS.** Systèmes portatifs de défense aérienne
- MET.** Météorologie
- METAR.** Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation (en code météorologique aéronautique)
- METLINKSG.** Groupe d'étude sur l'information météorologique par liaison de données
- MID.** Moyen-Orient
- MIDANPIRG.** Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne
- MINUK.** Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo
- MONUC.** Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo
- MPN.** Mallette pédagogique normalisée
- MRTD.** Document de voyage lisible à la machine
- NA.** Asie du Nord
- NAM.** Amérique du Nord
- NARAST.** Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Nord
- NAT.** Atlantique Nord
- NAT SPG.** Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord
- NDB.** Radiophare non directionnel
- NEPAD.** Nouveau Partenariat pour le développement de l'Afrique
- NGSS.** Systèmes par satellite de la prochaine génération
- NLA.** Nouveaux avions de plus grandes dimensions
- NPA.** Approche de non-précision
- NSP.** Groupe d'experts des systèmes de navigation
- OCP.** Groupe d'experts sur le franchissement des obstacles
- OEA.** Organisation des États américains
- OIFM.** Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs
- OIPC-INTERPOL.** Organisation internationale de police criminelle
- OIT.** Organisation internationale du Travail
- OMC.** Organisation mondiale du commerce
- OMD.** Organisation mondiale des douanes
- OMI.** Organisation maritime internationale
- OMM.** Organisation météorologique mondiale
- OMS.** Organisation mondiale de la santé
- OMT.** Organisation mondiale du tourisme
- ONU.** Organisation des Nations Unies
- ONUDC.** Office des Nations Unies contre la drogue et le crime
- OPAS.** Assistance opérationnelle
- OPLINKP.** Groupe d'experts des liaisons de données opérationnelles
- OPMET.** Renseignements météorologiques d'exploitation
- OPS/AIR.** Exploitation/navigabilité
- OPSP.** Groupe d'experts de l'exploitation technique
- OSCE.** Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe
- OTAN.** Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
- PANS.** Procédures pour les services de navigation aérienne

- PANS-ABC.** Procédures pour les services de navigation aérienne — Abréviations et codes de l'OACI
- PANS-ATM.** Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien
- PANS-OPS.** Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs
- PEL/TRG.** Licences et formation du personnel
- PIB.** Produit intérieur brut
- PIRG.** Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre
- PNUD.** Programme des Nations Unies pour le développement
- PNUE.** Programme des Nations Unies pour l'environnement
- PPDG.** Groupe de rédaction sur le traitement des passagers
- RAS.** Région administrative spéciale
- RCP.** Performance de communication requise
- RDS.** Section courrier, distribution et vente
- REDDIG.** Réseau numérique SAM
- REGIS.** Système électronique d'information sur le courrier
- RF.** Radiofréquence
- RNAV.** Navigation de surface
- RNP.** Qualité de navigation requise
- ROC.** Reconnaissance optique des caractères
- RSP.** Performance de surveillance requise
- RTSP.** Performances requises de l'ensemble du système
- RTU.** Groupe courrier, dossiers et télécommunications
- RVSM.** Minimum de séparation verticale réduit
- SA.** Asie du Sud
- SADC.** Communauté de développement de l'Afrique australe
- SADIS.** Système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne
- SAFA.** Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
- SAM.** Amérique du Sud
- SAR.** Recherches et sauvetage
- SARM.** Manuel de référence pour les audits de sûreté
- SARP.** Normes et pratiques recommandées
- SARSAT.** Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage
- SATCC.** Commission des transports et des communications de l'Afrique australe
- SBAS.** Systèmes de renforcement satellitaires
- SBI.** Organe subsidiaire de mise en œuvre
- SBSTA.** Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique
- SCRAG.** Groupe administratif de recouvrement des coûts du SADIS
- SEA.** Asie du Sud-Est
- SGWI.** Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre
- SIGMET.** Renseignements relatifs aux phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne
- SIGWX.** Temps significatif
- SIP.** Projet spécial de mise en œuvre
- SIR.** Systèmes informatisés de réservation
- SMAS.** Service mobile aéronautique par satellite
- SMPZ.** Système mondial de prévisions de zone
- SMSI.** Sommet mondial sur la société de l'information
- SPPD.** Services d'appui à l'élaboration des politiques et des programmes
- SRAS.** Syndrome respiratoire aigu sévère
- SSR.** Radar secondaire de surveillance
- STS.** Appui des services techniques au niveau des projets
- TAF.** Prévision d'aérodrome
- TAG-MRTD.** Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine
- TASA.** Modèle d'accord sur les services aériens
- TCAC.** Centres d'avis de cyclones tropicaux
- TCB.** Direction de la coopération technique
- TDMS.** Systèmes de modélisation numérique du relief
- TEM.** Gestion des menaces et des erreurs
- TIC.** Technologie de l'information et des communications
- TRD.** Terminologie, références et documentation
- UACC.** Centre de contrôle de région supérieure
- UAT.** Émetteur-récepteur universel
- UE.** Union européenne
- UEMOA.** Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
- UIT.** Union internationale des télécommunications
- UNAT.** Tribunal administratif des Nations Unies
- UNESCO.** Organisation des Nations Unies pour l'éducation, la science et la culture
- UNGIWG.** Groupe de travail sur l'information géographique de l'Organisation des Nations Unies
- UPU.** Union postale universelle
- USAP.** Programme universel d'audits de sûreté
- USOAP.** Programme universel d'audits de supervision de la sécurité
- VAAC.** Centre d'avis de cendres volcaniques
- VDL.** Liaison numérique VHF
- VHF.** Très hautes fréquences
- VNAV.** Navigation verticale
- VSAT.** Microstation
- WAAS.** Système de renforcement à couverture étendue
- WACAF.** Bureau Afrique occidentale et centrale (Dakar)
- WAFSOPSG.** Groupe de l'exploitation du système mondial de prévisions de zone
- WGS-84.** Système géodésique mondial — 1984
- WLA.** Service Web, bibliothèque et archives
- WRIGHT.** Programme OMS de recherche sur les dangers des voyages dans le monde

Chapitre I^{er}

L'année en bref

Le présent chapitre résume les principales tendances et les faits saillants dans le domaine de l'aviation civile ainsi que les travaux de l'OACI au cours de l'année 2003. Les tableaux de l'Appendice 12 contiennent des statistiques détaillées sur les données présentées dans ce chapitre.

1. L'ÉCONOMIE MONDIALE

En 2003, l'économie mondiale a commencé à montrer des signes de regain d'activité après avoir subi les incidences négatives de la crise en Iraq et du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) pendant la première moitié de l'année. Le produit intérieur brut (PIB) a progressé d'environ 3,9 % en termes réels, soit près de 1,0 % de plus que l'année précédente (Figure 1). Dans le cas des pays industrialisés, le PIB a augmenté d'environ 2,1 %, soit un peu plus qu'en 2002. L'économie de l'Amérique du Nord a progressé de 3,0 %, soit plus de 0,5 % de plus que l'année précédente, les effets

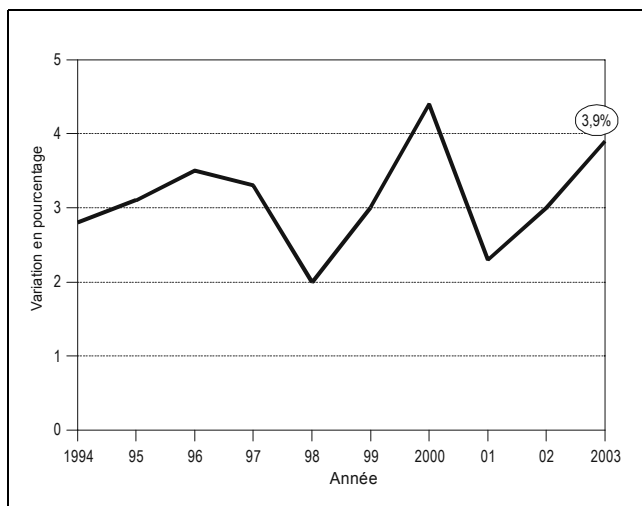


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants variations annuelles, 1994-2003

négatifs des incertitudes géopolitiques de la première partie de l'année ayant été compensés par les résultats de la politique de soutien monétaire et fiscale. La croissance du PIB des pays en développement s'est consolidée à 6,1 %, bien au-dessus de la moyenne mondiale, mais avec des différences régionales importantes.

L'économie de l'Afrique a marqué une croissance de 4,1 % du PIB, soit une légère amélioration par rapport à l'année précédente. L'économie globale de la Région Asie et Pacifique, qui a la plus grande part de l'économie mondiale, a progressé de quelque 5,9 % en 2003. Les pays en développement de la Région Asie et Pacifique y ont notablement contribué, avec un PIB moyen en croissance de 7,8 %. Le PIB de la Chine a connu une croissance remarquable de 9,1 %, alors que les économies nouvellement industrialisées de l'Asie ont affiché une croissance de 3,0 % du PIB, beaucoup plus faible que celle de l'année précédente en raison principalement d'une réduction de la demande intérieure et d'une croissance plus lente des exportations. Le PIB du Japon a augmenté de 2,7 %, et les économies de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ont connu une croissance de 3,0 % et de 3,5 % respectivement.

La Région Europe a réalisé une croissance moyenne du PIB de 1,2 %, la zone de l'Euro enregistrant un taux de croissance de 0,4 %, inférieur à la moyenne régionale et à celle d'autres pays industrialisés. Les économies de l'Europe centrale et orientale ont progressé d'environ 4,5 %, alors que dans les pays de la Communauté d'États indépendants (CEI), le PIB a progressé de 7,6 % en moyenne, près de 2,5 % de plus que l'année précédente.

Dans la Région Amérique latine et Caraïbes, il y a eu une relance de la croissance économique après le ralentissement et la décroissance des années précédentes. L'économie globale de la Région a augmenté de 1,7 % en 2003. Les principaux facteurs à la base de cette reprise sont l'augmentation progressive des exportations et une amélioration de la demande intérieure.

L'économie de la Région Moyen-Orient a progressé d'environ 5,4 %, en raison principalement de l'augmentation de la production pétrolière et, dans une certaine mesure, de la diminution des inquiétudes géopolitiques suscitées par la crise en Iraq.

On estime que le volume des échanges mondiaux de biens et de services a augmenté d'environ 4,5 % en 2003.

En 2003, le tourisme international a diminué d'environ 1,2 %. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) estime que près de 694 millions de touristes (8,5 millions de moins qu'en 2002) se sont rendus dans des pays étrangers au cours de l'année (Figure 2).

2. TRAFIC

Services aériens réguliers

En 2003, le trafic régulier total acheminé par les entreprises de transport aérien des 188 États contractants de l'OACI a atteint environ 1 657 millions de passagers et près de 35 millions de tonnes de fret. Pendant la première moitié de l'année, la croissance du trafic a subi les effets négatifs des événements au Moyen-Orient et notamment de l'épidémie de SRAS, qui a eu des répercussions importantes sur le trafic passagers en provenance, à destination et à l'intérieur des régions touchées. Les statistiques mensuelles obtenues indiquent que la baisse de trafic passagers a atteint son niveau le plus bas en mai puis a amorcé une reprise constante. Les données pour l'ensemble de l'année indiquent qu'en 2003 les tonnes-kilomètres totales de passagers/fret/poste réalisées ont montré une augmentation de quelque 2 % par rapport à 2002¹, les tonnes-kilomètres internationales affichant peu de changement (Tableaux 1 et 2). La Figure 3 montre l'évolution de 1994 à 2003.

En 2003, le changement de la capacité globale a été légèrement différent de celui du trafic (Figure 4). Bien que les coefficients de remplissage moyens en passagers sur le total des services réguliers (intérieurs plus internationaux) se soient maintenus à 71 %, les coefficients de remplissage en poids ont diminué pour atteindre 60 % (Tableau 3).

Au niveau régional, quelque 34 % du volume de trafic total (passagers/fret/poste) étaient à l'actif des transporteurs aériens nord-américains. Les transporteurs aériens de la Région Asie-Pacifique et ceux d'Europe en ont transportés 28 % dans les deux cas, ceux d'Amérique latine/Caraïbes et ceux du Moyen-Orient 4 % dans les deux cas, et ceux de l'Afrique 2 % (Tableau 4).

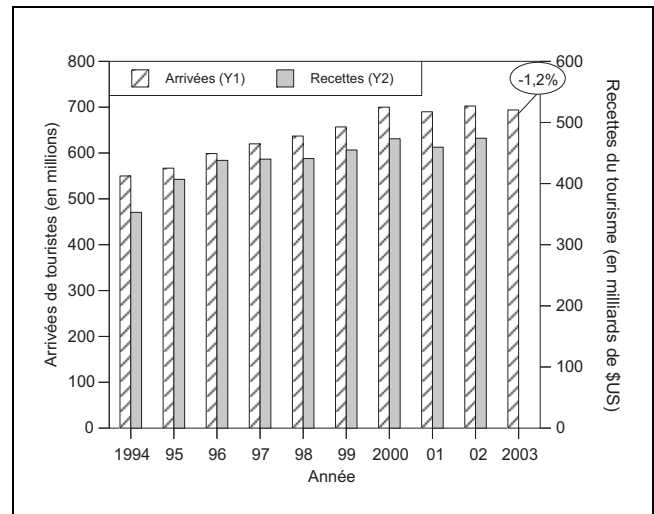


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international en dollars US, 1994–2003

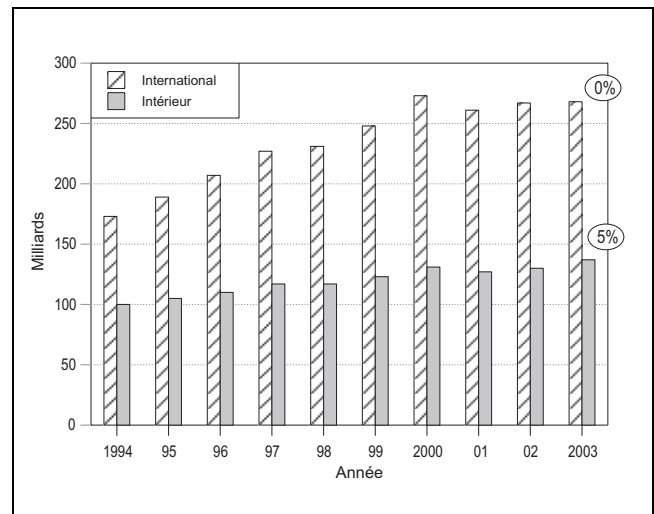


Figure 3. Trafic régulier tonnes-kilomètres réalisées, 1994–2003

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 2003 environ 47 % du volume total de trafic régulier passagers, fret et poste étaient à l'actif des transporteurs aériens des États-Unis, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et du Japon (32 %, 5 %, 5 % et 5 % respectivement). Dans

1. Voir la note au bas du Tableau 1 de l'Appendice 12.

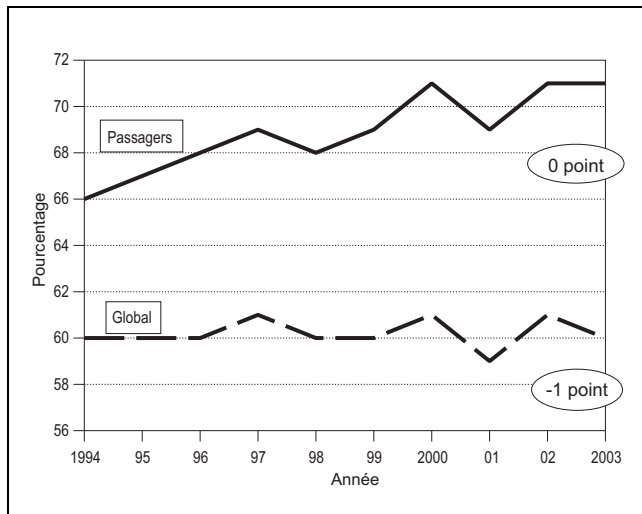


Figure 4. Trafic régulier coefficients d'occupation et de chargement, 1994-2003

le cas des services internationaux, quelque 36 % du trafic total étaient à l'actif des transporteurs aériens des États-Unis, de l'Allemagne, du Royaume-Uni et du Japon (16 %, 8 %, 7 % et 5 % respectivement).

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers en 2003 a baissé d'environ 5 % par rapport à 2002, alors que la proportion du trafic non régulier sur l'ensemble du trafic international de passagers est demeurée à environ 12 % (Figure 5 et Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 5 % du total du trafic non régulier de passagers et environ 1 % du total du trafic intérieur mondial de passagers.

Aéroports

Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 1 026 millions de passagers en 2003 (Tableau 8). Au cours de la même période, ces aéroports (dont 16 se trouvent en Amérique du Nord, 6 en Europe et 3 en Asie) ont aussi enregistré quelque 11 millions de mouvements de transport aérien commercial.

3. FINANCES

Entreprises de transport aérien

Selon les estimations préliminaires pour 2003, les entreprises de transport aérien régulier du monde auraient globalement enregistré un déficit d'exploitation pour la troisième année de suite après 8 années consécutives (y compris 1993) de bénéfices d'exploitation (Tableau 9 et Figure 6).

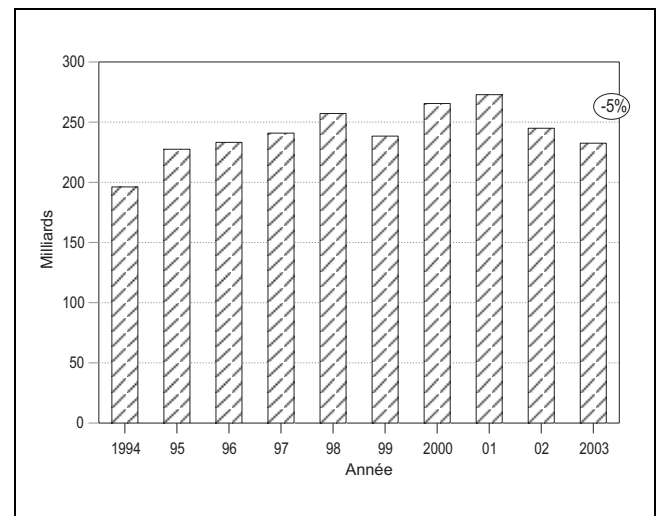


Figure 5. Trafic international non régulier passagers-kilomètres réalisés, 1994-2003

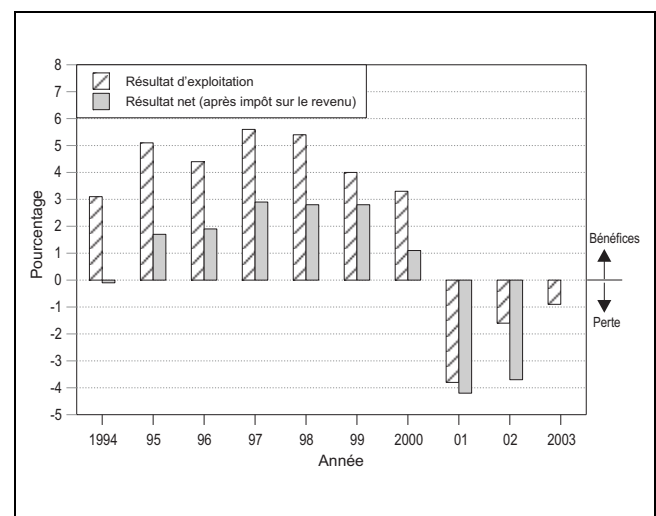


Figure 6. Transporteurs aériens réguliers résultat d'exploitation et résultat net, 1994-2003

Les recettes d'exploitation des entreprises de transport aérien régulier des États contractants de l'OACI sont pour le moment estimées à 312 900 millions de dollars² en 2003 et leurs dépenses d'exploitation à 315 700 millions de dollars, soit un déficit d'exploitation de 0,9 % des recettes d'exploitation. Cela faisait suite à un déficit d'exploitation de 1,6 % en 2002.

La recette d'exploitation par tonne-kilomètre a augmenté de 72,1 cents en 2002 à une valeur estimative de 72,9 cents en 2003, alors que la dépense d'exploitation passait de 73,3 cents à une valeur estimative de 73,6 cents.

Aéroports et services de navigation aérienne

Les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne ont connu une situation financière difficile en 2003. En raison de plusieurs facteurs défavorables, le plus important étant l'épidémie de SRAS, les volumes de trafic aérien sont demeurés inférieurs à ceux de 2000. Les organismes de gestion d'aéroports et de services de navigation aérienne en Asie ont éprouvé plus de difficultés que ceux des autres parties du monde. Plusieurs aéroports asiatiques ont réduit temporairement leurs redevances aéroportuaires pour soutenir leur industrie aéronautique pendant la crise que traversait leur région. À cause notamment de la proportion élevée de coûts fixes et de la modicité des recettes provenant des activités extra-aéronautiques, les prestataires des services de navigation aérienne ont connu une situation financière plus difficile que les aéroports en 2003. En Amérique du Nord et en Europe, la pression exercée par les transporteurs à bas prix sur la réduction des redevances aéroportuaires a augmenté.

4. ASPECTS COMMERCIAUX

Transporteurs

Sur la base des horaires publiés dans les guides-horaires multilatéraux des compagnies aériennes, on estime qu'il y avait dans le monde, à la fin de 2003, environ 806 transporteurs aériens assurant des services réguliers de transport de passagers internationaux et/ou intérieurs (y compris 80 transporteurs qui assurent des services passagers réguliers et des services tout-cargo) et environ 84 transporteurs n'assurant que des services réguliers tout-cargo. Environ 890 transporteurs aériens exploitaient des vols en 2003, c'est-à-dire pratiquement autant que les 896 de 2002.

La tendance à la privatisation des compagnies aériennes publiques s'est poursuivie en 2003. Deux compagnies ont atteint leur objectif de privatisation. Il a été signalé que 35 autres compagnies aériennes publiques avaient atteint diverses étapes de leur plan de privatisation partielle ou totale. Dans plusieurs cas cependant, leurs plans avaient été différés ou retardés en raison de la complexité de leur réalisation ou de la situation économique des compagnies en question, ou encore du fait d'autres circonstances.

Aéroports et services de navigation aérienne

La commercialisation et la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne ont progressé lentement. Par rapport aux aéroports, la privatisation de la prestation des services de navigation aérienne est encore limitée.

Parc aérien

De 1994 à 2003, selon les données communiquées, le nombre total d'aéronefs de transport commercial en service a augmenté d'environ 34 %, passant de 16 070 à 21 561 (à l'exclusion des aéronefs ayant une masse maximale au décollage inférieure à 9 000 kg). Dans ces totaux, le nombre des avions à turboréacteurs a augmenté d'environ 33 %, passant de 13 033 à 17 355 au cours de la même période (Figure 7 et Tableau 10).

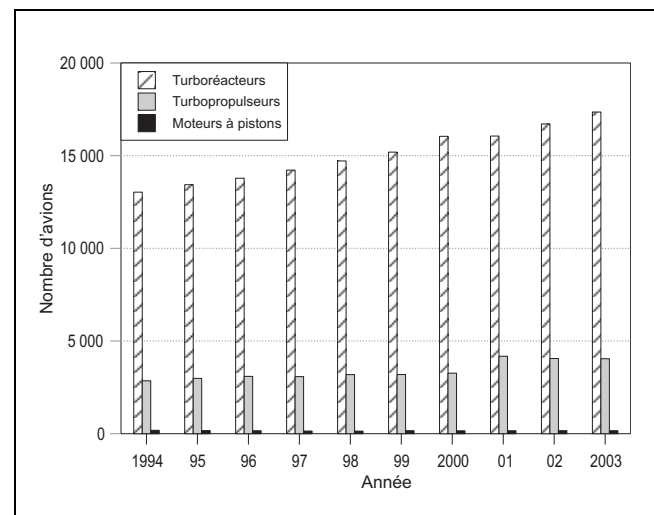


Figure 7. Parc total des avions de transport commercial 1994-2003

2. Tous les montants indiqués dans le présent chapitre sont en dollars des États-Unis.

En 2003, 861 avions à réaction ont été commandés (contre 497 en 2002) et 917 ont été livrés (contre 999 en 2002). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 2003 était de 3 272, contre 3 407 à la fin de 2002.

On estime que les engagements financiers relatifs aux commandes d'avions à réaction passées aux grands constructeurs en 2003 sont de l'ordre de 60 milliards de dollars.

Au cours de l'année 2003, 66 avions à turbopropulseurs ont été commandés et 54 ont été livrés.

Avions en tête de liste des transactions, 2003

<i>Avions</i>	<i>Commandes</i>	<i>Livraisons</i>	<i>À livrer</i>
Embraer RJ	216	97	433
Boeing 737	182	166	831
Canadair RJ	124	224	271
Airbus 320	104	117	432
Airbus 319	43	76	361

5. RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

La cinquième Conférence mondiale de transport aérien s'est tenue au siège du 24 au 28 mars, sur le thème « Défis et promesses de la libéralisation ». Elle a adopté des recommandations précises sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens ainsi que sur le rôle futur de l'OACI dans la réglementation économique et ses relations avec l'Organisation mondiale du commerce (OMC). Les résultats comprenaient aussi une déclaration de principes généraux pour la libéralisation du transport aérien international, des clauses types qui pourront être utilisées dans les accords de services aériens et autres éléments indicatifs sur la politique, ainsi que des conclusions sur tous les points de l'ordre du jour. Un grand nombre des mesures proposées s'adressent aux États, et les mesures de suivi s'adressent à l'OACI. Les résultats de la Conférence ont pleinement répondu à l'objectif du Conseil, qui souhaitait un cadre mondial pour la libéralisation du transport aérien international.

Au cours de l'année, 66 accords bilatéraux relatifs aux services aériens ont été signalés comme conclus ou amendés par 64 États, notamment deux accords « ciel ouvert », un entre le Chili et l'Uruguay en février, et un entre l'Albanie et les États-Unis en septembre. Confirmant une tendance, plus de 70 % de ces accords et amendements comportaient une certaine forme d'arrangement de réglementation libéralisée. Jusqu'en décembre 2003, 89 accords ciel ouvert

avaient été conclus (14 au cours des 3 dernières années) entre 74 pays. Soixante pour cent des accords concernaient des pays en développement.

L'activité de libéralisation du transport aérien s'est aussi poursuivie au niveau régional, en réponse à un environnement de plus en plus concurrentiel et au défi de la libéralisation. Les arrangements régionaux et/ou plurilatéraux de libéralisation visent fondamentalement à ouvrir davantage l'accès au marché et à améliorer les services entre les États membres concernés. Il y avait, en décembre, au moins 11 arrangements de ce type, et plusieurs autres arrangements potentiels étaient en préparation. Il y a eu, au cours de l'année, 5 faits nouveaux à signaler sur le plan régional : en juillet, l'Accord sur les services aériens dans les îles du Pacifique (PIASA) a été formellement entériné par les ministres du Forum des îles du Pacifique et, en août, il a été signé par 4 des 16 États membres. Cet accord, qui entrera en vigueur lorsqu'il aura été ratifié par 6 États membres, créera progressivement un marché unique de l'aviation dans la sous-région. En septembre, les Tonga ont déposé leur instrument d'adhésion à l'Accord multilatéral relatif à la libéralisation du transport aérien international (MALIAT), dénommé Accord « ciel ouvert Kona », qui avait déjà été signé par 7 États. En décembre, le Cambodge, le Myanmar, la République populaire démocratique lao et le Viet Nam ont signé un accord multilatéral de services aériens, qui donne un caractère officiel à un arrangement de libéralisation convenu par les 4 États en 1998. En juillet, l'Association des États des Caraïbes (AEC) a mis la dernière main à un projet d'accord de transport aérien qui sera signé au cours de 2004 et qui vise à créer un espace aérien AEC commun. Il y a eu plusieurs développements importants dans l'Union européenne concernant les négociations relatives aux accords de services aériens, à l'application des lois de l'Union européenne sur la concurrence, à la révision du troisième paquet de mesures de libéralisation et à la concurrence déloyale des compagnies aériennes subventionnées. Tous ces faits ont des répercussions mondiales.

Les jugements prononcés en novembre 2002 par la Cour européenne de justice, qui a statué contre certaines dispositions de certains accords « ciel ouvert » entre l'Union européenne et les États-Unis, ont donné lieu à une nouvelle dynamique de négociation des accords de services aériens entre les pays tiers et les États membres de l'Union européenne. En juin, le Conseil de l'Union européenne a donné mandat à la Commission européenne de négocier, au nom de tous les États membres, des accords de services aériens avec les États-Unis en vue de créer un espace aérien ouvert entre les deux territoires et de négocier avec des pays tiers le remplacement de certaines dispositions des accords actuels. En outre, le Conseil de l'Union européenne est parvenu à un accord sur la façon

d'envisager un projet de Règlement concernant la négociation et la mise en œuvre d'accords de services aériens entre les États membres et les pays tiers. En septembre, le Parlement européen a proposé d'incorporer dans le projet de Règlement la priorisation des pays pour ces négociations (la Commission européenne négociera d'abord avec les États-Unis, puis avec des pays tiers qui ont déjà ou qui cherchent à avoir un marché libéralisé) ainsi que la réduction des obligations procédurales des États membres. En octobre, la Commission européenne a engagé les négociations avec les États-Unis, et le Conseil de l'Union européenne est parvenu à un accord politique sur les textes d'un projet de Règlement, qui répond aux préoccupations du Parlement. Autres faits nouveaux dans l'Union européenne, la Commission européenne a proposé, en février, d'élargir la portée de sa législation sur la concurrence aux accords entre l'Union européenne et les compagnies aériennes de pays tiers. En mars, la Commission européenne a amorcé un processus de consultation au sujet de la révision des Règlements qui constituent le troisième paquet de libéralisation du transport aérien à l'intérieur de l'Union européenne. En octobre, le Conseil de l'Union européenne est convenu de prendre des mesures contre la concurrence déloyale des compagnies aériennes subventionnées par des pays tiers. Les règlements proposés permettraient à la Commission européenne d'imposer des droits aux compagnies aériennes bénéficiant de subventions, y compris les avantages non commerciaux.

À l'échelle multilatérale, le Conseil du commerce des services (CTS) de l'OMC a décidé de mettre fin au premier processus d'examen de l'Annexe relative aux services de transport aérien des Accords généraux sur le commerce des services (AGCS), amorcé en 2000, ainsi qu'à tout autre débat sur son élargissement. En conséquence, l'Annexe restera inchangée et continuera à couvrir les trois droits dits « auxiliaires » : réparation et maintenance d'aéronefs, vente et commercialisation du transport aérien et services de systèmes informatisés de réservation (SIR). Conformément au paragraphe 5 de l'Annexe, qui prescrit la tenue d'un examen au moins tous les 5 ans, le CTS a également décidé que le deuxième examen commencerait à la dernière réunion ordinaire du CTS en décembre 2005.

Au niveau national, plusieurs États ont commencé à revoir leurs politiques de transport aérien au vu de la tendance mondiale à une plus grande libéralisation. Certaines de ces politiques visent à libéraliser unilatéralement les services de transport aérien, en tout ou en partie, sans exiger des droits comparables de leurs partenaires bilatéraux. Par exemple, la Chine a annoncé, en août, une politique unilatérale de « ciel ouvert » pour les services à destination et en provenance de la Province de Hainan, ce qui permettrait aux transporteurs aériens étrangers d'exploiter des

services illimités de passagers et de fret à destination de cette province. En octobre, l'Inde a annoncé une politique unilatérale de « ciel ouvert » pour les transporteurs aériens de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) leur permettant d'exploiter des vols quotidiens à destination des 4 principaux aéroports du pays et de 18 destinations touristiques. L'Inde a également élargi sa politique de « ciel ouvert » pour la saison hivernale, donnant aux transporteurs étrangers un plus grand accès aux destinations indiennes sous certaines conditions.

Les alliances de compagnies aériennes, particulièrement celles des grands transporteurs, ont continué à retenir l'attention des autorités de réglementation. Un fait nouveau important est la proposition de créer, dans le cadre d'une société de portefeuille unique, un groupe aérien européen transfrontalier constitué d'Air France et de KLM, qui comprendrait aussi les transporteurs appartenant à l'alliance Wings et au groupe SkyTeam. Par ailleurs, la Commission européenne a approuvé 2 accords d'alliance de British Airways, un avec SN Brussels Airlines et l'autre avec Iberia. Aux États-Unis, le Département des transports (DOT) a approuvé et accordé l'immunité anti-trust à un accord d'alliance entre United Airlines et Asiana Airlines et a autorisé un accord de partage de codes entre American Airlines et British Airways, sauf pour les routes entre Londres et les États-Unis. Le DOT a aussi approuvé sous condition un vaste accord de partage de codes entre Continental Airlines, Delta Air Lines et Northwest Airlines. Dans la Région du Pacifique, l'Australian Competition and Consumer Commission (ACCC) et la New Zealand Commerce Commission ont toutes deux rejeté une proposition d'accord d'alliance transasmanienne entre Qantas Airways et Air New Zealand, tandis que l'ACCC a autorisé Qantas Airways et British Airways à prolonger provisoirement leur accord d'alliance sur la « route Kangourou ».

Le commerce électronique a eu des effets de plus en plus marqués sur le transport aérien et les voyages, tant dans la distribution des produits que dans la réglementation. Bien que la majorité des ventes de billets de passage se fasse encore par l'intermédiaire des agences de voyage, les ventes en ligne ont augmenté de façon significative, particulièrement dans les pays où l'Internet et les cartes de crédit sont très utilisés. Dans le cas des transporteurs à bas prix, les ventes de billets se font avant tout en ligne. L'utilisation de l'Internet, à travers des prestataires tiers et directement par les consommateurs et d'autres entreprises, a permis aux transporteurs aériens de réduire nettement les coûts de distribution, y compris les commissions des agences et les honoraires des services SIR. Afin de tenir compte des changements dans la distribution des produits des transporteurs aériens, plusieurs États ont examiné et amendé leur réglementation SIR actuelle. En octobre, Transports Canada a proposé d'amender sa réglementation

SIR afin de supprimer plusieurs dispositions du règlement actuel. En décembre, le DOT des États-Unis a décidé de supprimer la plupart de ses règles SIR actuelles, ayant conclu qu'elles n'étaient plus nécessaires.

De nombreux États ont continué d'accorder différentes formes d'aides gouvernementales à leurs transporteurs aériens nationaux qui connaissaient des difficultés financières dues, surtout, au ralentissement économique et à l'impact de l'épidémie de SRAS et de la crise en Iraq. En septembre, par exemple, le Gouvernement japonais a accordé un prêt d'urgence à Japan Airlines System et à All Nippon Airways par l'intermédiaire de la Banque de développement du Japon. Le Gouvernement omanais a annoncé, en octobre, une injection de capitaux, sous forme de prêt à taux réduit, dans la compagnie Oman Air où il détient une participation minoritaire. En août, le Gouvernement sud-africain a fourni une garantie de dette à South African Airways. En juin, le Gouvernement suisse a accordé une aide limitée à Swiss International Air Lines, entre autres, une exonération fiscale sur le carburant. Certains codes de faillite constituent également une forme indirecte d'aide gouvernementale pour les compagnies aériennes en faillite, telles que US Airways (placée sous la protection de la loi sur les faillites d'août 2002 à mars 2003), United Airlines (à partir de décembre 2002), Hawaiian Airlines (à partir de mars 2003), Avianca (qui fait partie d'Alianza Summa, à partir de mars 2003) et Air Canada (à partir d'avril 2003). Malgré ces mesures, de nombreux transporteurs ont cessé leurs activités : Aces (une partie d'Alianza Summa), Armenian Airlines et Nigeria Airways ne sont que quelques exemples de transporteurs qui ont fait l'objet d'une liquidation.

6. CNS/ATM

La planification et la mise en œuvre des systèmes de communication, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ont continué grâce aux efforts individuels et collectifs des États contractants et aux travaux de plusieurs groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). L'intégration de certains éléments du système CNS/ATM et des plans de mise en œuvre dans les plans régionaux de navigation aérienne s'est également poursuivie. En outre, beaucoup d'efforts ont été consacrés à la réalisation d'analyses coûts-avantages et d'analyses de rentabilité ainsi qu'à l'élaboration de dossiers de sécurité pour faciliter la mise en œuvre des nouveaux systèmes.

La onzième Conférence de navigation aérienne, tenue à Montréal du 22 septembre au 3 octobre, a approuvé un concept opérationnel d'ATM mondiale pour la mise en

œuvre des systèmes et des technologies CNS/ATM. Ce concept prévoit une série de changements conceptuels qui évolueront tout au long de l'horizon de planification (jusqu'en 2025 et au-delà), et servira de cadre commun pour guider la planification de la mise en œuvre des systèmes ATM et orienter tous les travaux de développement de l'ATM. La Conférence a également adopté un cadre pour une approche systémique de la sécurité, a formulé des recommandations sur la certification et la réglementation de la sécurité et sur le concept de performances requises de l'ensemble du système (RTSP) pour faire en sorte que les futurs systèmes ATM répondent aux attentes de la communauté aéronautique. Elle a aussi examiné les mesures d'accroissement de la capacité prises par les États et les régions pour faire face à l'augmentation du trafic et a souligné l'importance des programmes visant à assurer la sécurité des pistes malgré l'augmentation de leur utilisation.

La mise en œuvre de minimums de séparation réduits basés sur les systèmes et concepts CNS/ATM a largement progressé dans plusieurs régions, et les préparatifs en vue d'appliquer rapidement la qualité de navigation requise de type 4 (RNP 4) dans certaines parties du Pacifique se sont poursuivis.

L'utilisation opérationnelle des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), ou la planification de leur introduction, conformément aux dispositions pertinentes de l'OACI, a continué, et les programmes de mise en œuvre du système de messagerie ATS (AMHS) ont progressé dans certaines régions de l'OACI. Des essais de surveillance dépendante automatique (ADS), plus particulièrement de l'ADS en mode diffusion (ADS-B), ont en outre été effectués dans plusieurs régions de l'OACI. Ces activités, conjuguées aux travaux soutenus d'élaboration de procédures ADS destinées à utiliser l'ADS dans l'application de la séparation, devraient conduire à la mise en œuvre de l'ADS dans l'espace aérien océanique à des fins de surveillance de la conformité et d'assurance de la séparation. Ces développements mèneront finalement à une utilisation plus efficace de l'espace aérien et à une augmentation de la capacité.

Communications

Aeronautical Radio, Incorporated (ARINC) a mis en œuvre 14 stations sol dans le monde, à des emplacements géographiquement différents. Les stations émettent sur 30 fréquences actives et assurent une couverture quasi mondiale. L'installation d'autres systèmes sol a débuté. Le service est d'abord destiné au contrôle d'exploitation aéronautique (AOC), mais plusieurs prestataires de

services de la circulation aérienne (au Canada, au Portugal et au Royaume-Uni) ont commencé des essais préopérationnels de la liaison pour les communications ATS (dans un premier temps, pour les comptes rendus de position aux points de cheminement).

La première mise en œuvre de la VDL mode 2, pour la prise en charge des CPDLC et en environnement ATN, a été réalisée au centre de contrôle de la circulation aérienne en route (ARTCC) de Miami en octobre 2002. Le programme, appelé « CPDLC Build 1 », prévoyait 13 stations sol VDL mode 2 et un certain nombre d'aéronefs dotés de l'équipement approprié (ce nombre, soit environ 30 actuellement, est en augmentation). Les CPDLC ont donné d'excellents résultats à Miami. Par exemple, au mois d'août 2003, l'utilisation de cette liaison de données pour les communications régulières (4 services, à savoir « Transfert des communications », « Contact initial », « Calage altimétrique » et « Menu en texte informationnel ») a permis de réduire d'une vingtaine d'heures le temps d'occupation des canaux vocaux.

Les CPDLC (utilisant la VDL mode 2 et l'ATN) ont été mises en œuvre en Europe dans le cadre du programme LINK 2000+ d'EUROCONTROL; elles serviront à compléter les communications vocales air-sol. Neuf stations sol ont été installées pour assurer la couverture de la région du centre de contrôle de région supérieure (UACC) de Maastricht. Des modalités novatrices ont été mises en place pour encourager les compagnies aériennes à équiper leurs aéronefs plus rapidement. Selon ces modalités, les 100 premiers aéronefs équipés recevront un appui sous forme de financement de la mise à niveau, d'intégration et d'essais préopérationnels. Jusqu'à présent, 45 aéronefs ont été désignés pour en bénéficier.

Navigation

Les régions OACI ont poursuivi les travaux sur la mise en œuvre du GNSS (principalement au GPS) fondée sur les opérations en route et sur l'approche de non-précision (NPA). Ces activités ont été appuyées par l'élaboration de procédures et de critères pour les approches avec guidage vertical (APV) et les opérations de catégorie I fondées, respectivement, sur le système de renforcement satellitaire (SBAS) et le système de renforcement au sol (GBAS).

Le premier SBAS opérationnel, à savoir le système de renforcement à couverture étendue (WAAS), a été mis en service aux États-Unis le 10 juillet pour la navigation aérienne, notamment pour les approches en navigation latérale (LNAV)/navigation verticale (VNAV). Cette fonction WAAS initiale permet aussi un meilleur guidage pendant la phase en route et la phase de départ du vol.

Protection du spectre de radiofréquences aéronautiques

La Conférence mondiale des radiocommunications de 2003 (CMR-2003) de l'Union internationale des télécommunications (UIT), qui s'est tenue à Genève (Suisse), du 9 juin au 4 juillet 2003, a révisé plusieurs parties du Règlement des radiocommunications, y compris un certain nombre de questions relatives à la disponibilité et à l'utilisation continues du spectre des radiofréquences par l'aviation. L'issue de la Conférence a été favorable à l'aviation civile internationale et totalement conforme à la position de l'OACI sur tous les points fondamentaux. La Conférence a aussi fixé l'ordre du jour de la prochaine CMR, prévue pour 2007, qui comprend plusieurs questions d'ordre aéronautique.

Surveillance

L'année a été témoin de nouveaux progrès dans l'amélioration des moyens de surveillance, notamment la poursuite de la mise au point des concepts de système embarqué d'assurance de la séparation (ASAS) et d'ADS-B. Le squitter long mode S a été accepté pour appuyer à court terme l'ADS-B. En outre, certaines régions envisagent d'utiliser à long terme la VDL mode 4 et l'émetteur-récepteur d'accès universel (UAT). La mise en œuvre de systèmes modernes de surveillance a gagné du terrain dans la plupart des régions, et les essais opérationnels de l'ADS-B ont fait des progrès dans plusieurs États.

Gestion du trafic aérien

Dans le cadre du processus évolutif menant à la mise en place d'un système ATM mondial sans discontinuité, les systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC) ont continué d'être actualisés dans le monde avec des équipements modernes capables de prendre en charge les concepts ATM avancés.

Les minimums de séparation verticale réduit (RVSM) ont été mis en œuvre au Moyen-Orient et dans certaines parties de l'Asie occidentale en novembre, et ils devraient en principe être appliqués au Canada, dans les Régions Caraïbes et Américaine du Sud ainsi que dans l'espace aérien continental des États-Unis en 2005.

La mise en place d'une structure de routes ATS révisée entre l'Asie et l'Europe/Moyen-Orient, au sud de l'Himalaya (EMARSSH) s'est traduite par des gains importants d'efficacité. D'autres améliorations ont été apportées à ce réseau de routes et aux procédures connexes à la lumière de l'expérience opérationnelle acquise.

Les États concernés ainsi que l'OACI ont travaillé très activement à la préparation du dispositif de routes d'urgence pour l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe 2003 (CRAME-03), dont les objectifs sont de garantir la sécurité de la navigation aérienne dans les régions d'information de vol (FIR) où se produisent des fermetures de l'espace aérien et de réduire au minimum les conséquences d'opérations militaires dans la Région Moyen-Orient sur l'aviation civile internationale. Ce dispositif prévoit des routes de remplacement en provenance et à destination de l'Asie, du Moyen-Orient et de l'Europe, qui permettront aux exploitants d'assurer les vols avec un minimum d'incidences sur les opérations aériennes.

Les travaux sur la prévention des incursions sur piste ont continué partout dans le monde. Des séminaires ont été tenus au Caire et à Singapour dans le cadre d'une campagne mondiale d'éducation et de sensibilisation à la sécurité. Les travaux d'élaboration d'une trousse sur la sécurité des pistes ont été amorcés et des propositions d'amendement des procédures de gestion mondiale du trafic aérien associées à l'utilisation des pistes ont été présentées.

7. AÉRODROMES

Les études se sont poursuivies concernant la conception des chaussées d'aéroport et les procédures d'évaluation pour analyser les charges complexes imposées par les nouveaux avions de fort tonnage, comme l'Airbus A380 et le Boeing 777, à 6 roues ou plus par atterrisseur principal. Le projet d'essai des revêtements en conditions réelles, qui porte sur la question des charges complexes, s'est terminé dans un État et les essais se poursuivent dans un autre État. L'Amendement n° 4 de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I, a introduit une nouvelle exigence de certification des aérodromes par les États. L'OACI a continué à faciliter l'application des nouvelles exigences de certification d'aérodromes dans les États par l'intermédiaire d'ateliers.

L'OACI a continué à participer à divers ateliers et comités sur la réduction du risque aviaire, comme le Comité régional Caraïbes/Amérique du Sud de prévention du risque aviaire, qui s'est réuni à Santiago (Chili), en octobre. Cette réunion et d'autres similaires ont pris en compte le fait que l'Amendement n° 5 de l'Annexe 14, Volume I, qui est devenu applicable le 27 novembre, portait les pratiques recommandées sur le risque aviaire au rang de normes et introduisait une nouvelle pratique recommandée sur le besoin de signaler les impacts d'oiseaux au système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux (IBIS).

Des travaux de recherche sont effectués à l'extérieur de l'OACI pour trouver des produits de remplacement des

halons. Un nouveau type de mousse extinctrice, qui semble être plus efficace que les types de mousse utilisés actuellement, est à l'étude et l'élaboration de nouvelles spécifications sur ce type de mousse se poursuit.

8. INFORMATION AÉRONAUTIQUE

La nécessité et l'importance de fournir rapidement des informations aéronautiques et des données de terrain de qualité ont considérablement augmenté au cours des dernières années, car ces renseignements sont devenus des éléments essentiels des systèmes de navigation embarqués, qui sont de plus en plus utilisés en navigation de surface et qui dépendent de ces données. La tendance à présenter les informations aéronautiques sous forme électronique s'est maintenue, comme en témoignent l'augmentation du nombre d'États qui fournissent les publications d'information aéronautique (AIP) et les cartes sur CD-ROM ou sur l'Internet ainsi que la poursuite de la mise en œuvre d'une base régionale de données aéronautiques desservant une grande partie de l'Europe.

L'équipe conjointe formée du Special Committee 193 de la RTCA et du Groupe de travail 44 d'EUROCAE, avec la participation de l'OACI, a poursuivi ses travaux sur les besoins des utilisateurs en matière de données électroniques sur les terrains, les obstacles et les cartes d'aéroport et a mis au point d'autres formats d'échange de données fondés sur les normes de la série 19100 de l'Organisation internationale de normalisation (ISO). Le Comité G-10 (Aerospace Behavioural Engineering Technology Committee on Aeronautical Charting) de la Society of Automotive Engineers a continué l'élaboration de spécifications sur les systèmes de visualisation des cartes aéronautiques électroniques. L'OACI a participé activement aux travaux de ce groupe dans le but de développer les dispositions de l'OACI sur cette question.

La onzième Conférence de navigation aérienne a examiné, entre autres, les concepts destinés à améliorer la compatibilité et l'interopérabilité mondiales des formats de données aéronautiques. En octobre, le Groupe d'étude sur l'utilisation de l'Internet public par l'aviation (AUPISG) a tenu sa première réunion et a amorcé ses travaux en vue d'élaborer des éléments indicatifs sur l'utilisation de l'Internet pour la communication d'informations de navigation aérienne.

9. MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

Les systèmes automatiques d'observation météorologique améliorés sont de plus en plus employés par les États dans

la fourniture d'observations à l'aviation. Les États, notamment ceux de la Région Europe, ont continué à étudier l'utilisation des renseignements météorologiques de région terminale pour appuyer les mesures destinées à accroître la capacité aéroportuaire. À cet égard, la mise au point d'un nouveau message d'observation météorologique a été examinée. Plusieurs États ont manifesté un intérêt renouvelé pour des recherches visant à améliorer la qualité et l'émission en temps voulu des prévisions de givrage et de turbulence.

L'établissement par ordinateur de prévisions mondiales du temps significatif (SIGWX) dans les centres mondiaux de prévisions de zone (CMPZ) a continué à progresser, permettant aux CMPZ d'établir des cartes du temps significatif en altitude pour une couverture mondiale au moyen de postes de travail informatiques interactifs. Des microstations (VSAT) installées dans plus de 140 États reçoivent les données et les produits des 3 systèmes OACI de diffusion par satellite. Ces systèmes de diffusion fournissent directement aux États et aux usagers les prévisions du système mondial de prévisions de zone (SMPZ) et des renseignements météorologiques d'exploitation (OPMET) tels que les messages d'observation météorologique régulière pour l'aviation (METAR), les prévisions d'aérodrome (TAF), les renseignements relatifs aux phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne (SIGMET) ainsi que les avis de cyclone tropical et de cendres volcaniques.

La mise en œuvre complète des 7 centres d'avis de cyclones tropicaux (TCAC) a progressé et ces centres émettent ou émettront bientôt des avis de cyclone tropical conformes aux dispositions de l'OACI. Les travaux se sont poursuivis dans les États responsables de centres d'avis de cendres volcaniques (VAAC) en vue d'élaborer et de publier des avis de cendres volcaniques sous forme graphique, à l'intention des centres de contrôle régional et des centres de veille météorologique.

10. RECHERCHES ET SAUVETAGE

Le système d'alerte et de détection COSPAS-SARSAT a été amélioré. Quatre satellites géostationnaires (GEOSAR), plus 2 de réserve, ont complété la constellation existante de satellites en orbite terrestre basse (LEOSAR), ce qui permet de déclencher des alertes de détresse presque immédiates dans le cas des radiobalises 406 MHz qui émettent dans le champ de visibilité de ces nouveaux satellites. Le premier véhicule spatial METEOSAT de deuxième génération (MSG-1) de l'Organisation européenne pour l'exploitation de satellites météorologiques (EUMETSAT) a été lancé en août 2002.

Les essais exhaustifs de mise en service se sont terminés à la fin de 2003. Le système MSG GEOSAR complétera le système mondial d'alerte en temps réel par satellite COSPAS-SARSAT.

De septembre 1982 à décembre 2002, le système COSPAS-SARSAT international a contribué au sauvetage de plus de 15 700 personnes dans plus de 4 500 situations de détresse aériennes, maritimes ou terrestres. L'Accord sur le Programme international COSPAS-SARSAT entre le Canada, les États-Unis, la France et l'ex-Union des Républiques socialistes soviétiques a été signé à Paris le 1^{er} juillet 1988 et est entré en vigueur le 30 août 1988. Il permet à tous les États d'utiliser le système de façon durable et sur une base non discriminatoire. Les États qui ne sont pas parties à l'Accord peuvent participer au système à titre soit d'États utilisateurs, soit de fournisseurs de secteurs terriens. Le Secrétaire général de l'OACI est un des dépositaires de l'Accord.

11. ENCOMBREMENT

L'OACI a continué à mettre au point des mesures destinées à limiter les problèmes que l'intensification des contrôles de sûreté pourrait causer dans l'acheminement des passagers. Elle a actualisé les spécifications relatives aux perfectionnements de haute technologie à apporter aux passeports lisibles à la machine et aux applications d'inspection assistées par machine afin d'accélérer les formalités de contrôle frontalier d'entrée des passagers et des équipages. En outre, en mai, l'Organisation a annoncé un plan mondial harmonisé pour l'intégration de données d'identification biométriques dans les passeports et autres documents lisibles à la machine. La mise en œuvre des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs a également progressé dans plusieurs États.

L'augmentation de l'encombrement résultant de l'introduction de formalités de sortie plus strictes aux points d'enregistrement et de filtrage a continué à poser des problèmes de gestion aux compagnies aériennes et aux aéroports. La mise en œuvre de la nouvelle norme 4.4.8 de l'Annexe 17, stipulant que tous les bagages de soute d'origine locale devront faire l'objet d'un filtrage à compter de 2006, exigera l'application de nouvelles technologies et de techniques de gestion novatrices afin de réduire les incidences que cette norme pourrait avoir sur l'encombrement des aéroports. Les nouvelles mesures proposées pour le filtrage préalable des expéditions de fret aux fins des douanes et de la sûreté de la chaîne d'approvisionnement soulèvent aussi des préoccupations sur le plan des retards et de l'encombrement.

12. SÉCURITÉ

Les accidents d'aviation dont il est question sous le titre « Sécurité » excluent les incidents causés par des actes d'intervention illicite, qui sont traités à la rubrique Sûreté.

Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation indiquent qu'en 2003, sur les services réguliers du monde, il y a eu 6 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg, ayant entraîné la mort de passagers. Le nombre de passagers tués a été de 334. Les chiffres correspondants de 2002 étaient 14 accidents mortels et 791 passagers tués (Tableau 11). Entre 2002 et 2003, le trafic n'a pratiquement pas changé et le taux de passagers tués est passé de 0,03 en 2002 à 0,01 par 100 millions de passagers-kilomètres en 2003. De même, le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus est passé à 0,02 contre 0,06 en 2002, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a atteint 0,03 contre 0,07 en 2002 (Figure 8).

Sur les services réguliers de passagers, les niveaux de sécurité varient sensiblement selon les types d'appareils. Ainsi, dans le cas des avions à turboréacteurs, qui ont assuré plus de 98 % du trafic régulier total exprimé en passagers-kilomètres, il y a eu pendant l'année 4 accidents dans lesquels 313 passagers ont été tués, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à moteurs alternatifs, qui transportent moins de 2 % du trafic régulier, le nombre des accidents mortels a été de 2 et celui des passagers tués de 21. En proportion, le nombre de passagers tués dans les accidents d'avions à turboréacteurs est donc bien inférieur à celui des victimes d'accidents d'avions à hélices.

Transport commercial non régulier

Les activités de transport commercial non régulier comprennent, d'une part, les vols non réguliers exploités par les entreprises de transport aérien régulier et, d'autre part, tous les vols de transport assurés par les exploitants commerciaux non réguliers. Les données dont dispose l'OACI sur la sécurité de ces vols indiquent qu'en 2003 il y a eu 26 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg (dont un aéronef tout-cargo qui transportait des passagers) ayant causé la mort de passagers, contre 19 en 2002. Ces accidents ont causé la mort de 349 passagers en 2003, contre 201 en 2002.

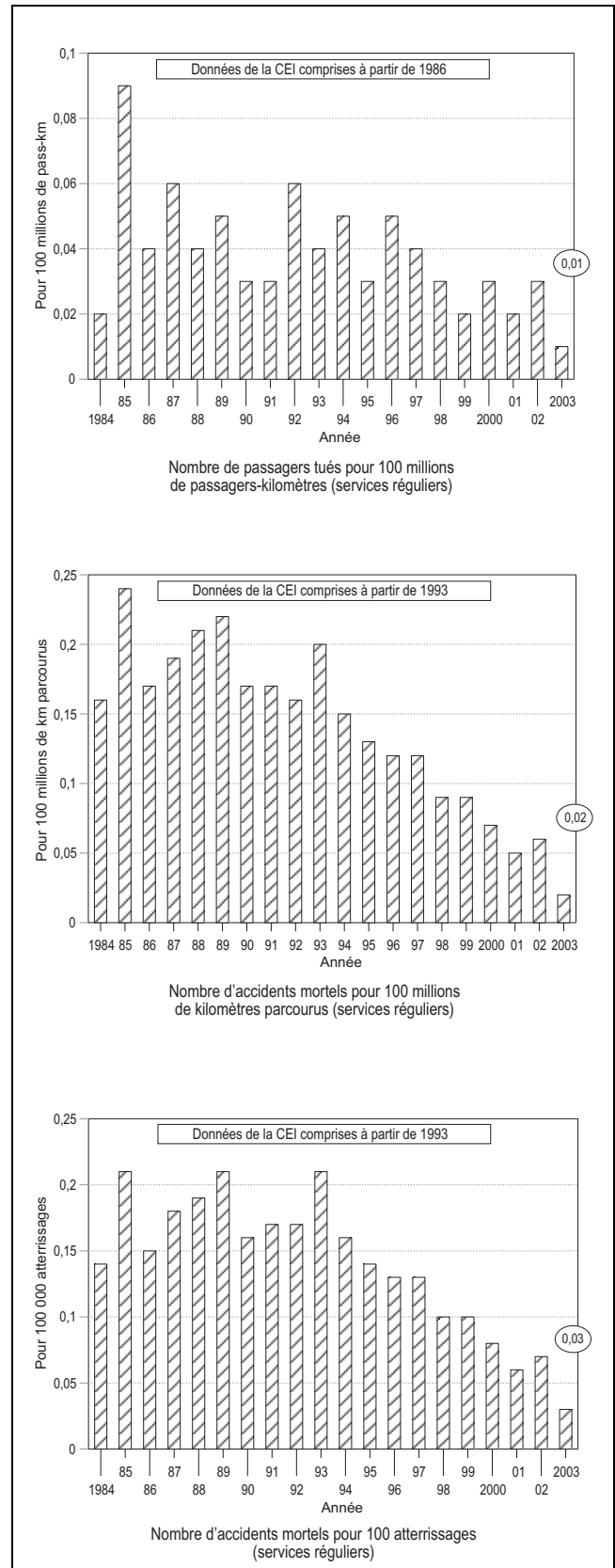


Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1984-2003

Sur les vols non réguliers effectués au moyen d'aéronefs de masse au décollage supérieure à 9 000 kg par des entreprises de transport aérien régulier ou des transporteurs non réguliers, il y a eu 7 accidents ayant causé la mort de 196 passagers en 2003.

13. SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

Le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), instauré en janvier 1999, a poursuivi ses activités d'audit. À la fin de l'année, 181 États contractants et 5 territoires avaient été audités, et 121 États avaient accueilli une mission de suivi d'audit pour la validation des plans de mesures correctives soumis par les États concernés. L'analyse effectuée au moyen de la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD) a permis d'identifier des carences liées à la supervision de la sécurité et d'établir la priorité des mesures nécessaires pour résoudre les préoccupations de sécurité au niveau mondial ou régional et au niveau d'États ou de groupes d'États.

14. FACTEURS HUMAINS

La première Conférence OACI-IATA sur les audits de sécurité en service de ligne (LOSA) et la gestion des menaces et des erreurs (TEM) s'est tenue à Dublin (Irlande), du 5 au 7 novembre, l'objectif étant de présenter l'état actuel des connaissances de l'industrie dans le domaine de la formation TEM.

La première Conférence ibéro-américaine sur la sécurité de l'aviation et la formation en aviation civile s'est tenue à Madrid (Espagne), du 14 au 18 juillet. Elle avait pour objectif de fournir un cadre qui permettrait aux organisations aéronautiques de la péninsule ibérique, d'Amérique centrale, d'Amérique du Sud et des Caraïbes d'échanger des informations et d'examiner les problèmes contemporains de sécurité et de formation propres au contexte ibéro-américain, et de dégager les solutions viables. La Conférence visait aussi à établir des liens et à favoriser la coopération entre les organisations aéronautiques ibéro-américaines.

15. LICENCES ET FORMATION DU PERSONNEL

Depuis janvier 2003, un autre centre s'est joint au Programme TRAINAIR, portant le total des membres à 40.

Les activités d'élaboration de cours ont continué à se développer dans les centres de formation en aviation civile membres du programme. En décembre, 135 maquettes pédagogiques normalisées (MPN) avaient été achevées ou étaient en préparation par des membres.

La formation d'inspecteurs publics de la sécurité (exploitation technique et navigabilité) a continué dans toutes les régions OACI. Des MPN ont été élaborées sur ce sujet, de concert avec l'Administration fédérale de l'aviation (FAA) des États-Unis, en appliquant la méthodologie TRAINAIR. Afin que les cours soient disponibles sur le plan international dans toutes les régions OACI et qu'ils aient le même niveau de qualité dans le monde entier, un réseau de centres de formation d'inspecteurs publics de la sécurité, entérinés par l'OACI, a été établi, sur la base des MPN. Les centres qui, dans les États, donnent cette formation doivent respecter les conditions spécifiques fixées par l'OACI, communiquer des rapports réguliers et accepter des évaluations périodiques par l'OACI pour vérification du respect des conditions. La FAA prépare, de concert avec l'OACI, de nouvelles MPN pour la formation d'inspecteurs publics de la sécurité.

Deux séminaires de planification des ressources humaines se sont tenus en 2003, un pour la Région CAR/SAM, à Cartagena (Colombie), du 14 au 18 juillet, et l'autre pour la Région Afrique orientale, à Nairobi (Kenya), du 17 au 21 novembre.

Une nouvelle partie du *Manuel de formation* (Doc 7192)³ de l'OACI, Partie D-1 — *Technicien/mécanicien de maintenance d'aéronef*, a été publiée.

Le neuvième Symposium mondial de formation et Conférence de coordination TRAINAIR, une des plus grandes réunions de l'OACI strictement consacrée au perfectionnement des ressources humaines et à la formation, s'est tenu à Marrakech (Maroc), du 8 au 12 septembre. Au moins 284 participants de 54 États et de 4 organisations internationales y ont assisté. La Conférence a pris un certain nombre de dispositions qui favoriseront la coopération internationale entre tous les centres de formation de l'aviation civile et permettront au Programme TRAINAIR de mieux relever les défis futurs de la formation en aviation civile.

3. Ne concerne que la version anglaise. Les versions française, espagnole et russe suivront.

16. SÛRETÉ

Au cours de l'année, 34 actes d'intervention illicite ont été recensés : 3 captures illicites, 5 tentatives de capture, 10 attaques d'installations, 3 attaques en vol, 4 sabotages, une tentative de sabotage et 8 autres actes d'intervention illicite (Tableau 12). Ces actes sont inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (Figure 9).

Des progrès considérables ont été réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'action sur la sûreté de l'aviation, qui a été approuvé par le Conseil en juin 2002. Le Plan d'action reste fortement tributaire des contributions volontaires des États.

La première année d'audits de sûreté de l'aviation menés dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) s'est terminée avec succès; l'objectif de 20 États audités en décembre a été atteint. Les audits réalisés jusqu'à présent comprennent des États de toutes les régions de l'OACI et un échantillon représentatif d'États sur le plan de l'envergure et de la complexité des opérations aéroportuaires. Des mesures sont prises pour aider les États à remédier aux carences relevées par ces audits. En 2003, 6 cours de formation et de certification ont été donnés dans 6 régions de l'OACI. L'USAP compte donc maintenant 100 experts en sûreté de l'aviation, provenant de 53 États, qui ont été formés et certifiés en tant qu'auditeurs USAP de l'OACI.

Pour aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17, l'OACI a accordé la plus haute priorité à l'élaboration du programme de formation en sûreté de l'aviation. Cinquante-sept cours de formation ont été donnés dans les centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) agréés par l'OACI partout dans le monde. Une nouvelle mallette pédagogique de sûreté de l'aviation (ASTP), sur les auditeurs-inspecteurs nationaux, est actuellement élaborée et un cours sur la négociation en cas de prise d'otage a été achevé. Dans le but de favoriser l'application de principes de gestion et des meilleures pratiques à la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17, des arrangements ont été pris avec l'Université Concordia de Montréal afin de mettre sur pied un cours à distance par Internet destiné à la formation des gestionnaires à la sûreté de l'aviation.

Le plan mondial harmonisé pour l'intégration de données d'identification biométriques dans les passeports et autres documents lisibles à la machine, adopté en mai (voir la rubrique « Encombrement »), devrait accélérer l'acheminement des passagers aux points de contrôle aux aéroports, renforcer la sûreté de l'aviation et améliorer la protection contre l'usurpation d'identité.

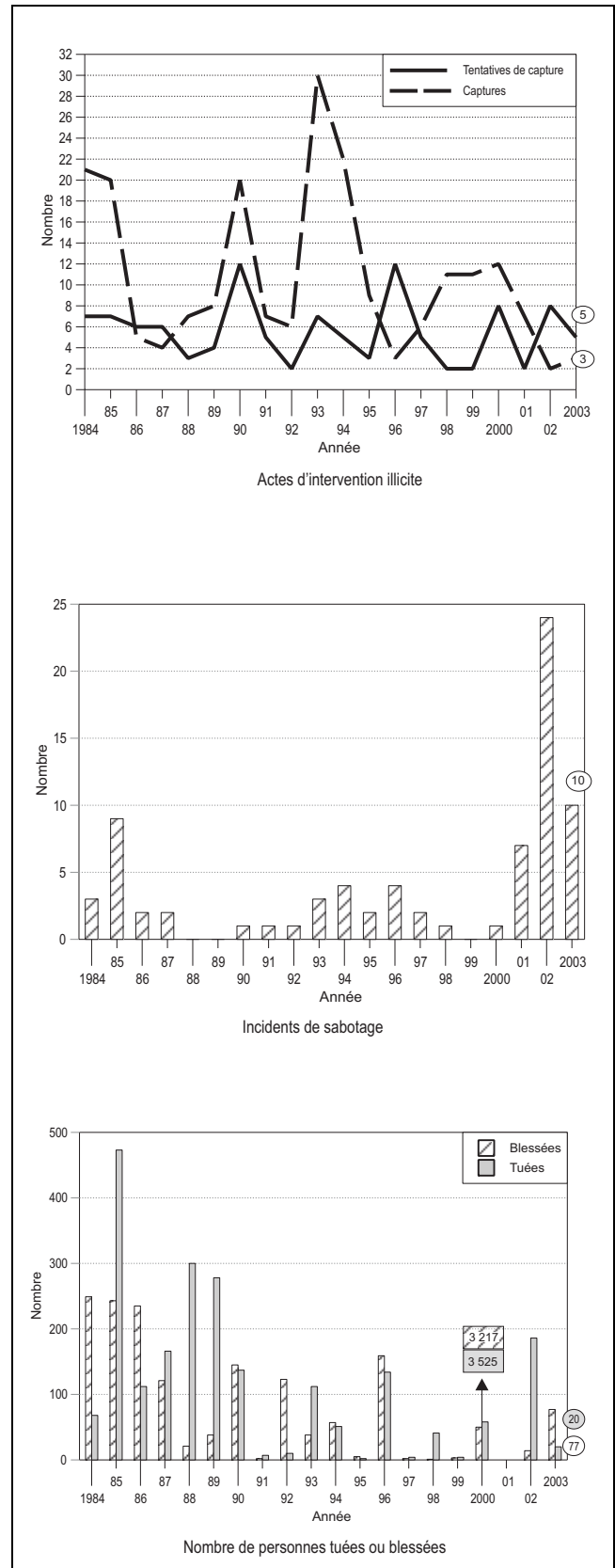


Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation 1984-2003

17. RÉGIME DE VARSOVIE — CONVENTION DE MONTRÉAL (1999)

La *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999, est entrée en vigueur le 4 novembre. À la fin de 2003, 34 États étaient parties à la Convention.

18. ASSISTANCE DANS LE DOMAINE DES ASSURANCES AÉRONAUTIQUES POUR LES RISQUES DE GUERRE

Comme suite à la Résolution A33-20, *Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre*, et aux recommandations du Groupe de révision du Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre (SGWI-RG), le Conseil a approuvé, à sa 169^e session, les modifications au régime mondial d'assurance aéronautique pour les risques de guerre (Globaltime) ainsi que le projet d'accord de participation, à la lumière des conditions de participation posées par certains États.

Le Conseil a décidé de conserver Globaltime à titre de mesure d'exception. Sous réserve de la participation effective d'États représentant au moins 51 % des taux de contribution à l'OACI (la Résolution A33-26 servant de base pour la détermination des garanties à fournir au régime), Globaltime commencera à fonctionner, au besoin à bref délai, à la suite d'une nouvelle carence du marché commercial de l'assurance déterminée par le Conseil de l'OACI (lettre LE 4/64-03/65 du 30 juin 2003). Le seuil de 51 % d'intentions de participation n'était pas atteint à la fin de 2003.

19. PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Le Président du Conseil, avec le consentement des Parties concernées, a continué à agir en qualité de conciliateur dans le règlement du différend entre les États-Unis et 15 États européens concernant le Règlement européen n° 925/1999 sur les « dispositifs d'insonorisation » (remplacé par la Directive 2002/30/EC). Le Conseil a pris acte de la solution convenue entre les Parties, soit le désistement.

En 2003, les travaux de l'OACI sur le bruit des aéronefs et les émissions de moteurs d'aviation ont principalement porté sur la préparation de la réunion du Comité de la

protection de l'environnement en aviation (CAEP), qui doit se tenir au début de 2004.

La rédaction d'éléments d'orientation s'est poursuivie pour aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée de la gestion du bruit entérinée par l'Assemblée. Cette approche comprend 4 éléments principaux : la réduction du bruit à la source (aéronefs moins bruyants), la planification et la gestion de l'utilisation des terrains autour des aéroports, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions d'exploitation. Le travail s'est poursuivi sur l'élaboration de dispositions relatives à la recertification d'aéronefs selon les nouvelles normes acoustiques de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, Chapitre 4.

Pour ce qui est des émissions, l'accent a été mis sur le développement de la technologie et des normes correspondantes de l'OACI relatives aux émissions, notamment les niveaux permis d'oxydes d'azote, ainsi que sur la promotion de mesures opérationnelles destinées à réduire les consommations de carburant et les émissions. L'analyse de l'utilisation possible des mesures fondées sur le marché, comme le système d'échange de droits d'émission, les mesures volontaires et les redevances liées aux émissions, s'est poursuivie en étroite coopération avec le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

20. MÉDECINE AÉRONAUTIQUE

Syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS)

Suite à la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS), au début de 2003, l'OACI a pris des mesures immédiates pour aider les autorités aéroportuaires et les gouvernements des régions touchées. L'Organisation a convoqué une réunion de 3 jours à Singapour au début de juin, à laquelle ont participé des responsables du transport aérien et de la santé de Singapour ainsi que des représentants de l'IATA, de l'OACI et de l'Organisation mondiale de la santé (OMS). La réunion a élaboré 8 mesures de protection contre le SRAS à appliquer aux aéroports internationaux; ces mesures ont été publiées sur le site Web de l'OACI (www.icao.int). L'Organisation a ensuite effectué des visites d'inspection à certains aéroports des zones touchées pour déterminer si les mesures de protection recommandées avaient été intégralement appliquées. En novembre, l'OACI a tenu une deuxième réunion à Singapour à laquelle ont participé les responsables du transport aérien et de la santé de la région.

Cette réunion s'est terminée par une proposition de fiche harmonisée de déclaration d'état de santé pour les passagers aériens et d'un plan d'intervention d'urgence aux aéroports donnant une préparation suffisante aux aéroports pour prévenir la propagation du SRAS en cas de réapparition de la maladie ou la propagation d'une maladie transmissible similaire.

Questions de santé des passagers aériens

Suite au Symposium sur certains aspects de la santé des passagers lors des voyages par avion, qui s'est tenu à Dubrovnik, en octobre 2002, et auquel l'OACI a participé et fait un exposé, les directeurs généraux de l'aviation des États de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ont créé un groupe de travail sur les questions de santé des passagers lors des voyages par avion. L'OACI a participé à la première réunion de ce groupe de travail, tenue à Vienne, en mars, et continue à suivre de près les progrès du groupe. Parallèlement, l'OACI instituait un groupe de travail multidisciplinaire sur les questions de santé des passagers aériens dont le mandat prévoit surtout la formulation de la politique de l'OACI en matière de santé et de bien-être des passagers.

Restriction du droit de fumer

Une interdiction complète de fumer est désormais appliquée par tous les transporteurs de passagers de l'Amérique du Nord, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des pays nordiques, ainsi que sur une grande majorité des vols de l'Asie, de l'Afrique, de l'Europe et du Moyen-Orient. La Résolution A29-15 de l'Assemblée, *Restriction du droit de fumer sur les vols internationaux de passagers*, continue d'être davantage appliquée.

21. COOPÉRATION TECHNIQUE

Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 2003 a été évalué à 120,2 millions de dollars, dont 105,4 millions, soit 88 %, ont été mis en œuvre.

Au cours de l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 123 projets dans 56 pays en développement, et 18 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 420 experts de 38 pays dans ses projets sur le terrain. Au total, 507 bourses ont été octroyées et les dépenses d'achats pour les projets sur le terrain se sont élevées à 82,82 millions de dollars.

Un important élargissement des services d'approvisionnement, entrepris par l'OACI au nom de ses États contractants, s'est traduit par des achats atteignant près de 80 millions de dollars, contre une moyenne de 35,12 millions au cours des 5 années précédentes. Parmi les achats les plus importants en 2003, il convient de souligner un contrat de 16,9 millions pour l'acquisition de véhicules de lutte contre l'incendie, 11 millions pour un centre de contrôle régional ainsi qu'un important soutien des acquisitions pour la Mission des Nations Unies au Kosovo (MINUK). L'OACI a en outre fourni du matériel de sûreté d'aéroport ainsi que des simulateurs de centre de contrôle régional et de tours de contrôle et a offert divers services; notamment, elle a publié des spécifications techniques pour l'Afghanistan (projet financé par la Banque mondiale), contribué à la certification d'aéronefs et déterminé les sources de financement de projets dans le domaine de l'aviation civile.

Devant l'apparition et la propagation du SRAS au début de 2003 dans certains États de la Région Asie et Pacifique, l'OACI a mis sur pied un projet sous-régional d'évaluation des aéroports en vue de lutter contre le SRAS. Dans le cadre de ce projet, financé par les gouvernements de Singapour, de Chine et de la Région administrative spéciale de Hong Kong (Chine), l'OACI, en coopération avec l'Administration de l'aviation civile de Singapour, l'IATA et l'OMS, ainsi qu'avec des spécialistes locaux traitant des cas de SRAS, a élaboré des recommandations sur les mesures de protection et les directives d'inspection et d'évaluation des aéroports destinées à contenir le SRAS et à empêcher qu'il se propage par voie aérienne. Un projet de fiche harmonisée de déclaration d'état de santé et un plan d'intervention graduelle d'urgence, à appliquer en cas de réapparition du SRAS ou de toute autre maladie qui pourrait être transmise dans les aéroports ou par les passagers aériens, ont également été élaborés. Les experts du projet ont inspecté les aéroports et donné une formation au personnel médical local et à d'autres experts en médecine aéronautique sur des aspects liés au SRAS.

L'OACI a élargi son champ de compétences dans le domaine de la coopération internationale en répondant à la demande d'Airports of Thailand (AOT) Public Company Limited, qui sollicitait des services de coopération technique pour mener à bien la tâche complexe du transfert progressif des opérations de l'actuel aéroport international Don Muang de Bangkok, un des 12 aéroports les plus actifs du monde, au nouvel aéroport international Suvarnabhumi de Bangkok, qui devrait être opérationnel en septembre 2005. Après avoir effectué une étude préliminaire, l'OACI a assisté l'AOT dans la planification stratégique et détaillée des nombreux éléments du transfert et de la coordination des opérations afin d'assurer un service ininterrompu pendant tout le processus de transfert.

L'ORGANISATION

- ★ *Le 3 mars, le Conseil a nommé M. Taïeb Chérif (Algérie) au poste de Secrétaire général de l'Organisation pour un mandat de trois ans commençant le 1^{er} août. M. Chérif a succédé à M. Renato Cláudio Costa Pereira (Brésil), qui occupait ce poste depuis 1997. M. Chérif, qui a consacré trois décennies de sa carrière à l'aviation, était Représentant de l'Algérie auprès du Conseil depuis 1998 et, en cette qualité, a joué un rôle actif aux Comités des finances et du transport aérien du Conseil ainsi que dans divers groupes de travail spécialisés.*
- ★ *Du 24 au 29 mars, l'Organisation a tenu, au siège, la Conférence mondiale de transport aérien : défis et promesses de la libéralisation, à laquelle ont assisté 800 participants de 145 États contractants de l'OACI et de 29 organisations. La Conférence a été précédée, les 22 et 23 mars, d'un séminaire public de deux jours au cours duquel d'éminents intervenants de l'industrie, d'administrations et des milieux universitaires ont parlé de diverses questions stratégiques auxquelles le transport aérien et ses instances de réglementation sont aujourd'hui confrontés. La Conférence a conclu ses délibérations en approuvant par acclamation une Déclaration de principes généraux visant à « créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer dans la stabilité, l'efficacité et l'économie sans compromettre la sécurité et la sûreté et en respectant les normes sociales et les normes du travail ».*
- ★ *Consécutivement à l'entrée en vigueur, le 28 novembre 2002, de l'amendement de 1990 de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago, l'Assemblée de l'OACI, à sa 34^e session (extraordinaire), tenue à Montréal les 31 mars et 1^{er} avril, a élu l'Afrique du Sud, le Chili et Singapour au Conseil de l'Organisation. L'Assemblée était présidée par M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI. Le nombre de sièges du Conseil a été porté de 33 à 36 en novembre 2002 pour tenir compte de l'augmentation du nombre des États membres de l'Organisation, qui est passé de 146 en 1980 à 188 aujourd'hui.*
- ★ *Le 18 juin, le Conseil a nommé 8 des 11 membres qui peuvent être nommés pour faire partie de l'Organe directeur de la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), la rendant ainsi pleinement opérationnelle. Les 8 membres sont l'Argentine, le Chili, l'Égypte, la France, l'Inde, le Nigéria, le Pakistan et les Pays-Bas. L'IFFAS aidera les États contractants à financer les projets liés à la sécurité, spécifiés pour la plupart dans le cadre du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).*
- ★ *Les efforts déployés par l'Organisation ont abouti, le 15 septembre, à un accord historique entre la Grèce et la Turquie sur l'amélioration du réseau de routes ATS de la mer Égée. L'accord, qui s'est dégagé après des négociations soutenues entre la Grèce et la Turquie et qui est pleinement appuyé par l'OACI et l'IATA, porte sur les besoins nationaux et les aspects opérationnels d'une proposition de nouveau réseau de routes ATS qui avait été formulée par les utilisateurs de l'espace aérien.*
- ★ *La onzième Conférence de navigation aérienne de l'Organisation s'est tenue du 22 septembre au 3 octobre, au siège. La Conférence a entériné un concept opérationnel pour les services de navigation aérienne à l'échelle du globe, qui renforcera la sécurité de l'aviation et permettra de fournir un meilleur service aux passagers en réduisant les retards et la durée des vols. Elle a reconfirmé que la sécurité est l'élément le plus important du fonctionnement global du système mondial de gestion du trafic aérien.*
- ★ *La Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international (Convention de Montréal de 1999) est entrée en vigueur le 4 novembre, soit, comme l'exigeait la Convention, le 60^e jour après le dépôt du 30^e instrument de ratification (en l'occurrence, celui des États-Unis) auprès de l'OACI. Cette Convention porte sur l'indemnisation dans les cas d'accidents aériens internationaux et il est prévu qu'elle remplacera le Régime de Varsovie actuel.*

- ★ *En décembre, le Conseil a pris acte de ce que les procédures concernant le règlement de différends opposant les États-Unis et 15 États européens (2000) et portant sur le Règlement (CE) n° 925/1999 (dispositifs d'insonorisation), ont été retirées. Les Parties sont convenues de ce retrait à l'issue de négociations supplémentaires au cours desquelles le Président du Conseil a agi en qualité de conciliateur.*

 - ★ *La Journée de l'aviation civile internationale, célébrée chaque année pour commémorer la création de l'OACI le 7 décembre 1944, avait pour thème Soixante ans d'établissement des normes de l'aviation civile internationale.*
-