

Doc 9770

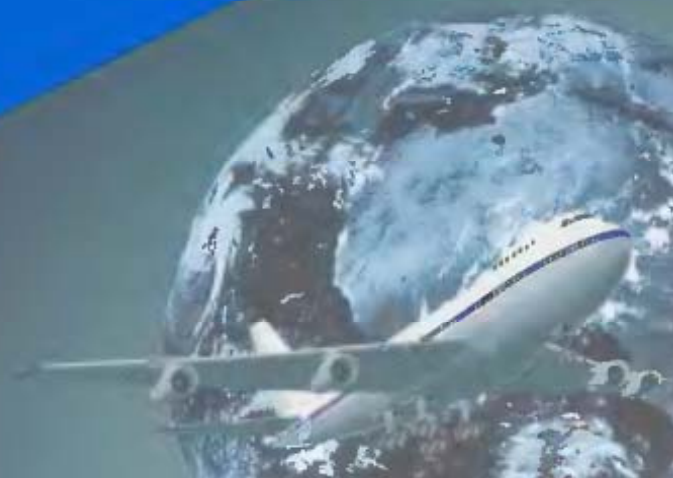


Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2001

Rapport annuel du Conseil

2000

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; Télex: 05-24513; Télécopieur: +1 (514) 954-6769;

Sitatex: YULADYA; C. élec.: sales_unit@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

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

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,

Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid

Téléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: ssc.ventasoci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, 1. 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; Télécopieur: +33 (1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

Inde. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001

ou 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 (2) 622-395; Facsimile: +254 (2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexique. Director Regional de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,

Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570

Téléfono: +52 (5) 250-3211; Facsimile: +52 (5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100

Téléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Royaume-Uni. Westward Documedia, 37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG

Telephone: +44 (1242) 235-151; Facsimile: +44 (1242) 584-139

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar

Téléphone: +221 8-23-54-52; Télécopieur: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

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

Thaïlande. ICAO Regional Director, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao, Bangkok 10901

Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

2/01

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

Sur instruction du Conseil, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport du Conseil pour 2000, 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 1998 (Doc 9732) et pour 1999 (Doc 9752), de la documentation du point 7 de l'ordre du jour provisoire de la 33^e session de l'Assemblée, et il sera complété par un bref compte rendu des travaux de l'Organisation pendant le premier semestre de 2001. 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 2000, le Conseil a tenu trois sessions: la cent cinquante-neuvième, du 17 janvier au 17 mars, qui a compté treize séances; la cent soixantième, du 17 avril au 16 juin, qui a compté quatorze séances; et la cent soixante et unième, du 10 octobre au 8 décembre, qui a compté dix-huit séances, dont deux 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.

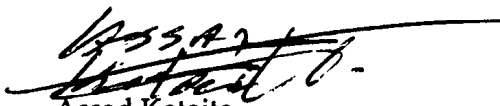

Assad Kotaite
Président du Conseil

Table des matières

Page

Page

Chapitre I^{er} — L'année en bref	1
L'économie mondiale	1
Trafic	2
Finances	3
Aspects commerciaux	4
Réglementation économique	5
CNS/ATM	7
Aérodromes	9
Météorologie aéronautique	9
Recherches et sauvetage	10
Encombrement	10
Sécurité	10
Supervision de la sécurité	11
Planification d'urgence du passage à l'an 2000	12
Facteurs humains	12
Formation	13
Régime de Varsovie	13
Sûreté	13
Protection de l'environnement	14
Usage du tabac	14
Abus de substances psychoactives	14
Coopération technique	15
L'Organisation	16

ACTIVITÉS DE L'OACI EN 2000 ET FAITS NOUVEAUX

Chapitre II — Navigation aérienne	18
1. Introduction	18
2. Projets qui ont reçu une attention particulière en 2000	18
3. Réunions	25
4. Normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	25
Chapitre III — Transport aérien	29
1. Introduction	29
2. Réunions	29
3. Analyses économiques	29
4. Politiques économiques	29
5. Prévisions et planification économique	30
6. Statistiques	31
7. Gestion des aéroports et des installations et services de route	32
8. Protection de l'environnement	33
9. Facilitation	34

Chapitre IV — Financement collectif	35
1. Généralités	35
2. Données financières relatives aux Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande	35
3. Modification de la méthode de calcul des redevances d'usage au titre des accords de financement collectif conclus avec le Danemark et avec l'Islande	35
4. Projets relatifs à l'exploitation des services au titre de l'accord de financement collectif conclu avec l'Islande	36
5. Données financières relatives à l'arrangement de financement collectif d'un système de surveillance de l'altitude dans la région Atlantique Nord	36

Chapitre V — Coopération technique	37
1. Aperçu général	37
2. Finances	42
3. Personnel	45
4. Bourses	46
5. Matériel et services sous-traités	46
6. Programme du PNUD et Programme des fonds en dépôt	46

Chapitre VI — Questions constitutionnelles et juridiques	59
1. Introduction	59
2. Ratifications, adhésions et acceptations	59
3. Programme des travaux du Comité juridique et réunions juridiques	59
4. Règlement des différends	60
5. Facilités, privilèges et immunités de l'Organisation	61
6. Enregistrement d'accords et d'arrangements	61
7. Collection de lois et règlements aéronautiques nationaux	61

Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	62
1. Introduction	62
2. Comité de l'intervention illicite dans l'aviation civile internationale et ses installations et services	62
3. Mécanisme de la sûreté de l'aviation	62
4. Coopération technique	64

	Page		Page
5. Communications avec les États.....	64	5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 2000	A-15
6. Aspects techniques et juridiques de la sûreté de l'aviation	64		
Chapitre VIII — Activités régionales.....	66	6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 2000	A-18
I^{re} Partie. Bureaux régionaux	66	7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 2000.....	A-19
1. Généralités	66	8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 2000	A-23
2. Activités générales des bureaux régionaux	66	9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 2000.....	A-24
3. Activités et réalisations des différents bureaux régionaux	68	10. Bourses octroyées en 2000 au titre des programmes de l'OACI.....	A-32
II^e Partie. Commissions régionales.....	73	11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-37
1. Généralités	73	12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-39
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	73	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-51
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	73	14. Taux de participation des États et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI	A-55
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	74	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-63
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales.....	77	16. Tâches 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-78
1. Organisation des Nations Unies	77	17. Examen de la suite donnée, au 31 décembre 2000, aux résolutions de la 32 ^e session de l'Assemblée	A-84
2. Organes interinstitutions	78		
3. Institutions spécialisées	78		
4. Autres organisations internationales.....	79		
Chapitre X — L'Organisation	83		
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	83		
2. Structure de l'Organisation	87		
3. Personnel	87		
4. Stage de familiarisation	88		
5. Information du public	89		
6. Technologies de l'information.....	90		
7. Services linguistiques, publications et activités du Service Web, bibliothèque et archives.....	93		
8. Finances	95		
9. Activités de supervision et d'examen de la gestion.....	97		
Appendices			
1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 2000	A-1		
2. Annexes à la Convention — Notifications de conformité ou de différences	A-5		
3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil.....	A-10		
4. Réunions de l'OACI tenues en 2000	A-13		

Glossaire

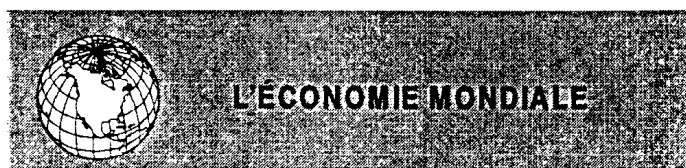
ACAS. Système anticollision embarqué	CLAC. Commission latino-américaine de l'aviation civile
ACC. Centre de contrôle régional	CMR-2000. Conférence mondiale des radiocommunications de 2000
ACDB. Banque de données sur les caractéristiques des aéroports	CNS/ATM. Communications, navigation et surveillance, et gestion du trafic aérien
ADIZ. Zone d'identification de défense aérienne	CNUCED. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
ADREP. Communication de renseignements sur les accidents et les incidents	COM. Télécommunications
ADS. Surveillance dépendante automatique	COMESA. Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
AFI. Région Afrique	CORPAC. Corporación Peruana de Aeropuertos y Aviación Comercial
AFIS. Services d'information de vol d'aérodrome	COSPAS. Système spatial pour les recherches des navires en détresse
AGCS. Accord général sur le commerce des services	CPDLC. Communications contrôleur-pilote par liaison de données
AIC. Circulaire d'information aéronautique	DAC. Direction de l'aviation civile
AIP. Publication d'information aéronautique	DGAC. Direction générale de l'aviation civile
AIS/MAP. Services d'information aéronautique et cartes aéronautiques	DME. Dispositif de mesure de distance
AMHS. Système de messagerie ATS	DOT. Département des transports
AOSC. Dépenses des services d'administration et de fonctionnement	EATCHIP. Programme européen d'harmonisation et d'intégration du contrôle de la circulation aérienne
APANPIRG. Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne	ECOSOC. Conseil économique et social
ASAS. Système embarqué d'assurance de la séparation	EDR. Taux de dissipation des tourbillons
ASG. Accord de services de gestion	EUROCONTROL. Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
ATC. Contrôle de la circulation aérienne	FAA. Federal Aviation Authority
ATFM. Gestion des courants de trafic aérien	FASID. Document de mise en œuvre des installations et services
ATM. Gestion du trafic aérien	IFFAS. Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation civile
ATN. Réseau de télécommunications aéronautiques	FIR. Région d'information de vol
ATS. Services de la circulation aérienne	FIS. Service d'information de vol
AVSEC. Sûreté de l'aviation	GASP. Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
CAFAC. Commission africaine de l'aviation civile	GEOSAR. Satellites géostationnaires
CAMP. Plan-cadre pour l'aviation civile	GEPNA. Groupe européen de planification de la navigation aérienne
CAPS. Service des achats d'aviation civile	GIEC. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
CAR. Région des Caraïbes	GNSS. Système mondial de navigation par satellite
CARICOM. Communauté des Caraïbes	GPS. Système mondial de localisation
CAST. Commercial Aviation Safety Team	GREPECAS. Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre
CCNUCC. Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques	
CE. Communauté européenne	
CEA. Commission économique pour l'Afrique	
CEAC. Conférence européenne de l'aviation civile	
CESAP. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique	
CFAC. Centre de formation de l'aviation civile	
CFIT. Impacts sans perte de contrôle	

HF. Hautes fréquences	RNAV. Navigation de surface
IAVW. Veille des volcans le long des voies aériennes internationales	RNP. Qualité de navigation requise
IBIS. Système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux	RSFTA. Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
ICDB. Base de données centrale de documents de l'OACI	RVR. Portée visuelle de piste
ILS. Système d'atterrissage aux instruments	RVSM. Minimums de séparation verticale réduits
JAA. Autorités conjointes de l'aviation	SADC. Communauté de développement de l'Afrique australe
MET. Météorologie	SADIS. Système de diffusion par satellite
METAR. Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation (en code météorologique aéronautique)	SAFA. Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
MIDANPIRG. Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne	SAM. Région Amérique du Sud
MLS. Système d'atterrissage hyperfréquences	SARP. Normes et pratiques recommandées
MPN. Mallette pédagogique normalisée	SARSAT. Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage
MRTD. Documents de voyage lisibles à la machine	SCAR. Imputation et recouvrement des coûts du SADIS
NAT SPG. Groupe de planification des systèmes NAT	SFA. Service fixe aéronautique
OCDE. Organisation de coopération et de développement économiques	SFOR. Force de stabilisation
OCL. Hauteur limite de franchissement d'obstacles	SIGMET. Renseignements relatifs aux phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne
OIFM. Mécanisme de financement de la mise en œuvre	SIGWX. Temps significatif
OIPC/INTERPOL. Organisation internationale de police criminelle	SIP. Projet spécial de mise en œuvre
OPAS. Assistance opérationnelle	SIR. Système informatisé de réservation
OPMET. Renseignements météorologiques d'exploitation	SMAS. Service mobile aéronautique par satellite
OPS. Exploitation	SPPD. Services d'appui à l'élaboration des politiques et des programmes
PANS. Procédures pour les services de navigation aérienne	SSR. Radar secondaire de surveillance
PIB. Produit intérieur brut	STS. Services d'appui technique
PIRG. Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre	TAF. Prévision d'aérodrome
PNUCID. Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues	TF. Fonds en dépôt
PNUD. Programme des Nations Unies pour le développement	UE. Union européenne
PNUE. Programme des Nations Unies pour l'environnement	UNIDROIT. Institut international pour l'unification du droit privé
RAC. Règles de l'air et services de la circulation aérienne	UPU. Union postale universelle
RAFC. Centre régional de prévisions de zone	USOAP. Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité
	VAAC. Centre d'avis de cendres volcaniques
	VDL. Liaison numérique VHF
	VHF. Très hautes fréquences
	VOR. Radiophare omnidirectionnel VHF
	VSAT. Microstation
	WAFC. Centre mondial de prévisions de zone
	WAFS. Système mondial de prévisions de zone
	WGS-84. Système géodésique mondial — 1984

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 2000. Les tableaux de l'Appendice 12 contiennent des statistiques détaillées sur les données présentées dans ce chapitre.



En 2000, le produit intérieur brut (PIB) mondial a progressé d'environ 4,4 % en termes réels (Figure 1). Dans les pays industrialisés, le PIB a augmenté de 4,0 %, soit un peu moins que la moyenne mondiale, même si l'Amérique du Nord a connu une solide croissance économique d'environ 5,3 %. Dans les pays en développement, le PIB a augmenté de 5,6 %, soit presque 1 % de plus que l'année précédente.

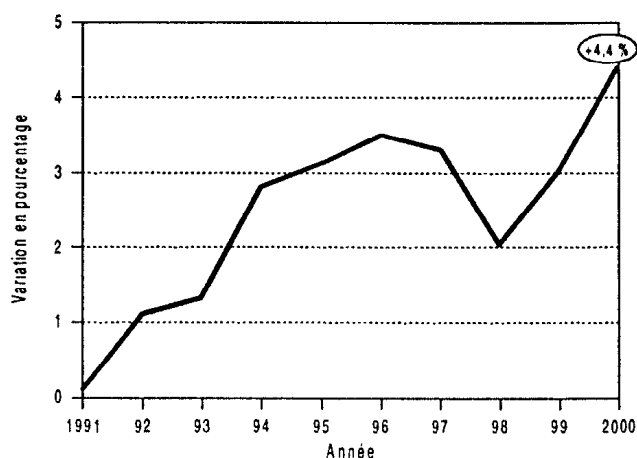


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants variations annuelles, 1991-2000

L'économie de l'Afrique a enregistré une croissance de 3,6 % du PIB. La Région Asie et Pacifique, dont la part de l'économie mondiale est la plus grande, a poursuivi sa reprise économique, avec une croissance du PIB voisine de 4,3 %, proche de la moyenne mondiale. L'apport des pays en développement y a été substantiel puisque le PIB moyen de ces pays a progressé de 6,7 %. Le PIB de la Chine a de nouveau connu une forte croissance de 7,7 %. Plusieurs économies de l'Asie du Sud-Est ont poursuivi leur forte progression en 2000. Au Japon, le PIB a continué de se stabiliser, avec une augmentation de près de 2 % en 2000, tandis que les quatre économies nouvellement industrialisées de l'Asie ont enregistré une hausse moyenne de leur PIB de près de 8 %. L'économie de l'Australie et celle de la Nouvelle-Zélande ont enregistré une croissance de 4,0 % environ, plus proche de la moyenne mondiale.

En Europe, le taux de croissance moyen du PIB a été de 3,5 %, taux que l'on constate dans toute l'Union européenne et qui dépasse de plus de 1 % celui de l'année précédente. Les économies de l'Europe centrale et orientale ont progressé d'environ 3,8 %. Les pays de la Communauté des États indépendants ont affiché une croissance appréciable de leur PIB, qui s'est située en moyenne à 5,0 % environ, après une hausse modérée l'année précédente.

L'Amérique latine et les Caraïbes se sont relevées d'une faible performance économique, affichant une croissance vigoureuse de 4,3 % de leur PIB, proche de la moyenne mondiale; le Moyen-Orient a lui aussi enregistré une forte croissance de plus de 6 %, qui est beaucoup plus importante que celle de l'année précédente.

L'accroissement du volume du commerce mondial des biens et des services est évalué à environ 10 % en 2000, taux le plus élevé depuis 10 ans, égal à plus du double du taux de l'année précédente.

Le tourisme international a connu une forte croissance en 2000, évaluée à 7,4 %, soit près du

double du taux de 1999. L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) estime que près de 700 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers en dépensant environ 475 milliards de dollars¹, ce qui représente une augmentation de 4,5 % par rapport à l'année précédente.

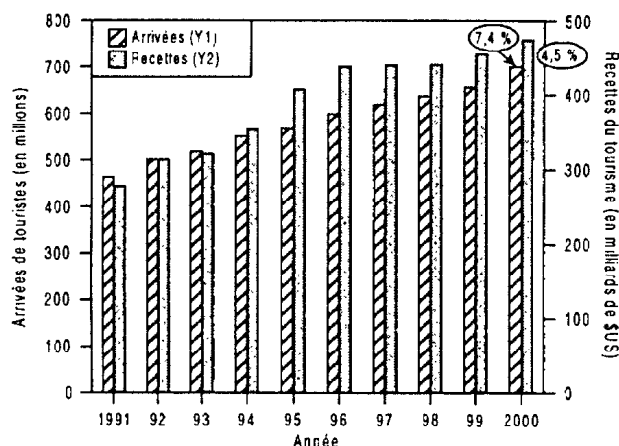


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international en dollars US, 1991-2000

par les compagnies aériennes d'Amérique du Nord. Les compagnies européennes en ont transporté 28 %, les compagnies d'Asie et du Pacifique 27 %, celles d'Amérique latine et des Caraïbes 4 %, celles du Moyen-Orient 3 % et les compagnies aériennes africaines 2 % (Tableau 4).

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 2000 environ 45 % du volume total du trafic régulier de passagers, de fret et de poste ont été réalisés par les transporteurs des États-Unis, du

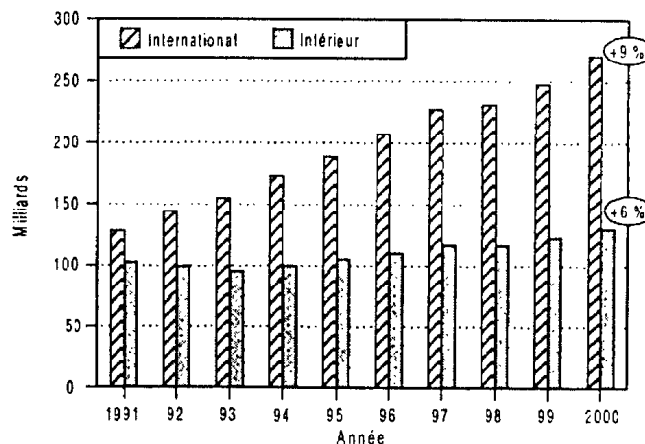
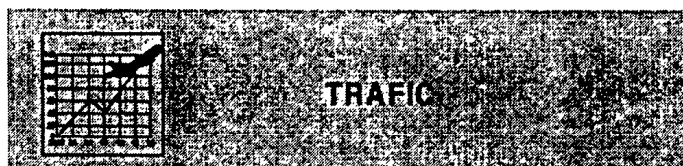


Figure 3. Trafic régulier tonnes-kilomètres réalisées, 1991-2000



Services réguliers

En 2000, le trafic régulier total acheminé par les entreprises de transport aérien des 185 États contractants de l'OACI a atteint environ 1 647 millions de passagers et quelque 30,2 millions de tonnes de fret. Le total des tonnes-kilomètres réalisées (passagers, fret et poste) a augmenté d'environ 8 % par rapport à 1999, les tonnes-kilomètres internationales progressant pour leur part d'environ 9 % (Tableaux 1 et 2). La Figure 3 indique la tendance de 1991 à 2000.

L'offre a augmenté légèrement moins vite que le trafic (Figure 4). Sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux), le coefficient d'occupation moyen, à 71 %, et le coefficient de chargement global moyen, à 61 %, ont donc progressé en 2000 (Tableau 3).

Au niveau régional, quelque 36 % du volume total de trafic (passagers, fret et poste) ont été transportés

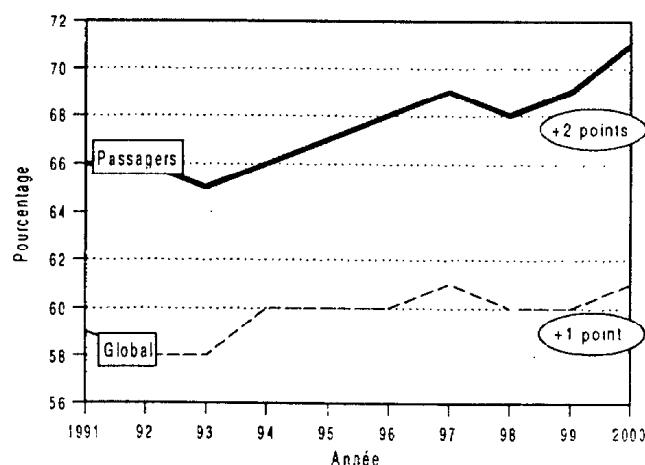


Figure 4. Trafic régulier coefficients d'occupation et de chargement, 1991-2000

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

Japon et du Royaume-Uni (34, 6 et 5 % respectivement). Pour les services internationaux, 39 % environ du trafic total ont été acheminés par les compagnies des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Allemagne et du Japon, soit 18, 8, 7 et 6 % respectivement.

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers a augmenté d'environ 11 % en 2000, tandis que la proportion du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers est resté à environ 13 % (Figure 5 et Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 8 % du total du trafic non régulier de passagers et quelque 2 % du total du trafic intérieur mondial de passagers.

Exploitation des aéroports

Selon les estimations préliminaires, en 2000, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 1 096 millions de passagers (Tableau 8). Pendant la même période, ces aéroports (dont 16 se trouvent en Amérique du Nord, 6 en Europe et 3 en Asie) ont également enregistré quelque 11,5 millions de mouvements de transport aérien commercial.

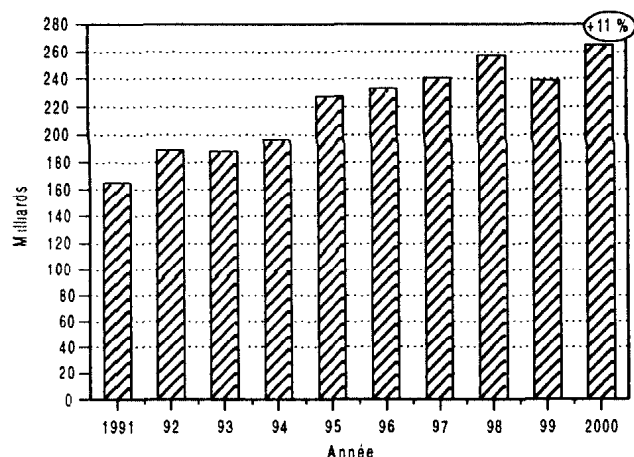
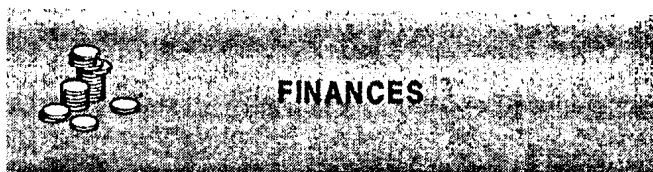


Figure 5. Trafic international non régulier passagers-kilomètres réalisés, 1991-2000



Entreprises de transport aérien

D'après les estimations préliminaires pour 2000, les entreprises de transport aérien régulier du monde ont globalement enregistré un bénéfice d'exploitation pour la huitième année de suite (Tableau 9 et Figure 6).

Les recettes d'exploitation enregistrées en 2000 par les transporteurs réguliers des États contractants de l'OACI sont provisoirement estimées à 328 700 millions de dollars et leurs dépenses d'exploitation à 317 700 millions, soit un bénéfice d'exploitation égal à 3,3 % des recettes d'exploitation. Ce résultat fait suite à un bénéfice d'exploitation de 4,0 % en 1999.

La recette d'exploitation par tonne-kilomètre a baissé, passant de 77,9 cents en 1999 au chiffre estimatif de 77,6 cents en 2000, alors que la dépense d'exploitation a augmenté, passant de 74,7 cents au chiffre estimatif de 75,0 cents.

Aéroports et services de navigation aérienne

Même si les résultats détaillés ne sont pas encore connus, la situation financière globale des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne a continué de s'améliorer en 2000, les plus

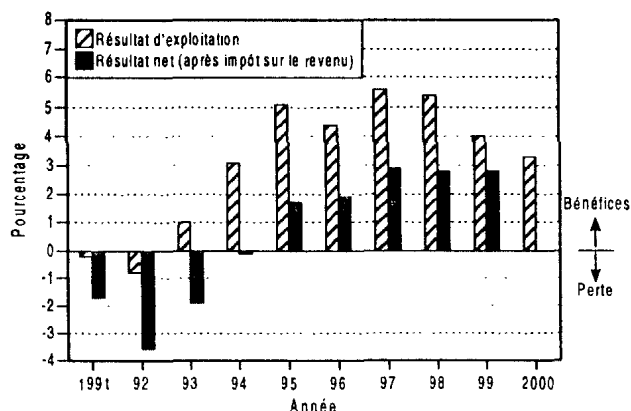


Figure 6. Transporteurs aériens réguliers résultat d'exploitation et résultat net, 1991-2000

gros opérateurs étant en général financièrement solides. Dans de nombreux aéroports du monde, le coût des investissements n'est pas inclus dans les comptes ou l'est en partie seulement, tout comme, souvent, d'autres coûts; de même, chez les fournisseurs de services de navigation aérienne, il est fréquent que l'amortissement et les coûts MET ne soient pas inclus. Cela signifie que les coûts des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne ne sont pas pleinement recouverts.



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 2000, quelque 716 transporteurs aériens assurant des services réguliers de passagers (internationaux et/ou intérieurs) et environ 91 exploitant des services réguliers de transport exclusif de fret. Comparativement à 1999, cela représente une augmentation globale nette de 1 transporteur aérien.

La tendance à la privatisation des compagnies aériennes nationalisées s'est poursuivie en 2000. Quatre compagnies ont atteint leurs objectifs de privatisation partielle et 2 autres ont réduit davantage la participation de l'État dans leur capital. Pendant l'année, 29 transporteurs nationalisés ont fait part de préparatifs de privatisation. Le Gouvernement malais a porté la limite de propriété étrangère de ses transporteurs nationaux de 30 à 45 %. Le Gouvernement indien envisageait lui aussi d'augmenter sa limite dans le cadre de la privatisation proposée de ses transporteurs nationaux.

Aéroports et services de navigation aérienne

La forte croissance de l'autonomie des aéroports et des fournisseurs de services de navigation aérienne s'est poursuivie dans l'ensemble du monde. L'arrivée d'intérêts privés s'est aussi accélérée, mais surtout du côté des aéroports. Ces intérêts privés se sont toutefois manifestés non pas tant par des achats purs et simples d'aéroports, mais plutôt de diverses autres façons telles que des prises de participation

partielle ou des contrats de gestion. On note aussi, et cela est nouveau, l'augmentation des alliances d'aéroports et leur activité croissante.

★ *La Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSConf 2000), qui s'est tenue en juin, a réuni plus de 600 participants venus de 113 États contractants de l'OACI et de 22 organisations internationales œuvrant dans le domaine de l'aviation, en particulier des hauts fonctionnaires, des directeurs généraux de l'aviation civile, des directeurs d'aéroport, des prestataires de services et des utilisateurs. À la fin de l'année, le Conseil avait statué sur toutes les recommandations de la Conférence et adopté la nouvelle Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082/6), qui remplace les anciennes Déclarations du Conseil aux États contractants sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082/5). Ces nouveaux éléments indicatifs traitent de questions telles que les mécanismes indépendants pour la réglementation économique des aéroports et des services de navigation aérienne, le développement et l'application de paramètres de performances, l'application des meilleures pratiques commerciales, la perception conjointe des redevances, le préfinancement des projets par des redevances dans certaines circonstances précises et l'utilisation de mécanismes de «premier recours» pour le règlement des différends.*

Parc aérien

De 1991 à 2000, d'après les données communiquées, le nombre total des aéronefs de transport commercial en service a augmenté d'environ 5 %, passant de 18 544 à 19 469 (à l'exclusion des aéronefs de masse maximale au décollage inférieure à 9 000 kg). Le nombre d'avions à turboréacteurs a augmenté d'environ 6 %, passant de 15 192 à 16 045 au cours de la même période (Figure 7 et Tableau 10).

En 2000, 1 553 avions à réaction ont été commandés (contre 987 en 1999) et 1 009 ont été livrés (contre 1 074 en 1999). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 2000 était de 3 649, contre 3 306 à la fin de 1999.

On estime que les engagements financiers que représentent les commandes d'avions à réaction passées aux grands constructeurs en 2000 sont de l'ordre de 80 milliards de dollars.

Pour ce qui est des avions à turbopropulseurs, 68 appareils ont été commandés en 2000 et 57 ont été livrés.

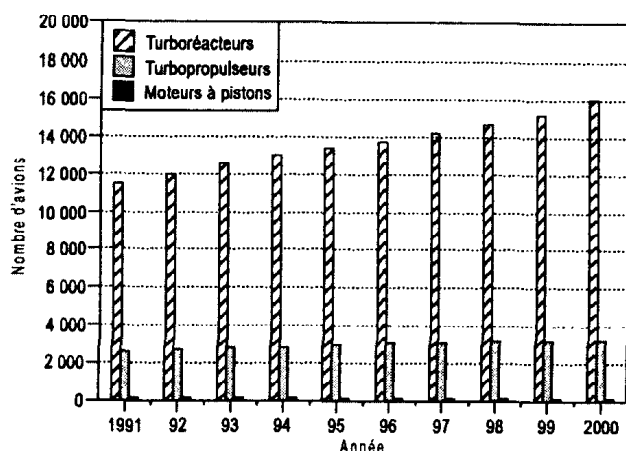
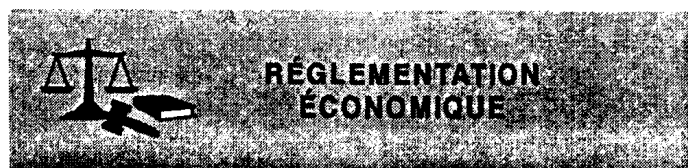


Figure 7. Parc total des avions
de transport commercial
1991-2000

Avions en tête de liste des transactions, 2000

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Boeing 737	379	271	963
Airbus A 319/ 320/321	324	236	1 083
Canadair RJ	259	94	505
Embraer EMB-145	252	109	252
Boeing 777	111	55	243



Les États ont continué d'étendre leur réseau de transport aérien international. Selon les données communiquées, 73 accords bilatéraux sur les services aériens ont été conclus ou modifiés pendant l'année, contre 67 en 1999, soit une légère augmentation après 3 années de baisse. Confirmation d'une tendance, plus de 70 % de ces accords et amendements contenaient des éléments de libéralisation, sous une forme ou sous une autre. Par exemple, des 17 accords de «ciel ouvert» conclus, qui prévoient des droits de route sans restriction et le libre accès au marché, 7 étaient d'application immédiate, 8 autres prenaient effet de façon progressive et les 2 derniers portaient uniquement sur les services tout-cargo. En décembre 2000, on comptait près de 80 accords bilatéraux de

«ciel ouvert» conclus depuis 1995 (36 au cours des 3 dernières années) entre environ 60 pays. Ces accords étaient le fait non seulement de pays développés, mais aussi d'un nombre croissant de pays en développement (environ 60 % des accords).

La libéralisation du transport aérien s'est aussi poursuivie au niveau régional. En Afrique, les chefs d'État et de gouvernement de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) ont entériné, en août, l'accord régional provisoire sur l'aviation conclu en 1999 par les ministres africains des transports (accord connu sous le nom de *Décision de Yamoussoukro II*). Cet accord libéralisera graduellement le ciel africain en vue de parvenir à une pleine intégration d'ici à 2002. Le Conseil des ministres du Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) a décidé, en décembre, de mettre en suspens la mise en œuvre de la seconde phase du programme de libéralisation du transport aérien (l'accès intégral au marché) en attendant que soit formé le Conseil de réglementation du transport aérien du COMESA et que soient formulées et appliquées les Règles du COMESA sur la concurrence dans le transport aérien. Les États membres du COMESA qui étaient en mesure de le faire pouvaient cependant appliquer le programme.

Dans la Région Asie et Pacifique, 5 membres de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) (Brunéi Darussalam, Chili, États-Unis, Nouvelle-Zélande et Singapour) ont conclu en novembre un nouvel «Accord multilatéral sur la libéralisation du transport aérien international». Cet accord est calqué sur les accords bilatéraux de «ciel ouvert» des États-Unis, mais il libéralise davantage les *traditionnelles dispositions sur la propriété* de façon à renforcer les investissements transfrontaliers entre transporteurs étrangers.

En Europe, au mois de mai, le vaste accord bilatéral avec l'Union européenne (UE) a été approuvé en Suisse par référendum, accord en vertu duquel la Suisse serait pleinement intégrée à l'espace européen aérien commun (EEAC). Les ministres des transports du Conseil européen ont adopté, en décembre, un accord sur un nouveau Traité de l'UE relatif au fonctionnement institutionnel d'une UE élargie. L'élargissement portera sur 12 États supplémentaires, dont 10 de l'Europe centrale et orientale, et l'accession de ces États devrait s'achever d'ici à janvier 2004. La Commission européenne a continué de travailler à une proposition de négocier avec les États-Unis au nom de l'UE au sujet d'un espace transatlantique aérien commun (ETAC). Émise à l'origine par l'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA) en septembre 1999, cette proposition recense les domaines clés susceptibles d'être libéralisés, tels que la

propriété des compagnies aériennes et le droit d'établissement, la liberté de fournir des services, la politique relative à la concurrence et la location d'aéronefs à long terme. Elle préconise une libéralisation des marchés entre l'UE et les États-Unis, sur une base graduelle et régionale, avec possibilité d'adhésion ultérieure par les États intéressés.

En Amérique latine, le Conseil des autorités aéronautiques de l'Accord de Fortaleza (signé en 1997 par 6 pays de la région) a mis sur pied, en août, une commission placée sous la présidence du Chili pour étudier plus avant les possibilités de libéralisation, notamment une harmonisation possible avec les États du Pacte andin (signé en 1991 par 5 pays). En septembre, des représentants de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) et des États-Unis se sont réunis en Jamaïque pour un échange de vues sur un éventuel accord régional de «ciel ouvert».

Une autre évolution importante est l'intervention de plus en plus grande de certaines organisations dans les questions de transport aérien, en particulier celle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC). En 2000, l'OMC a engagé un processus d'examen de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). Cela comprend l'Annexe sur le transport aérien, avec l'étude des faits nouveaux dans ce secteur ainsi que du fonctionnement de l'Annexe, en vue d'un éventuel élargissement de son application. Même si l'on en est encore au début, il a déjà été fait mention non seulement de l'addition éventuelle de certains «droits auxiliaires», tels que les «services d'aéroport», dans l'Annexe sur le transport aérien, mais aussi de celle de certains aspects des droits «essentiels» ou droits de trafic, tels que ceux qui concernent les services de fret aérien. L'OACI a participé activement à cet examen et elle a assisté, en qualité d'observateur, aux réunions du Conseil du commerce des services de l'OMC concernant le transport aérien, réunions auxquelles elle a exposé les faits nouveaux en matière de réglementation du secteur du transport aérien, son rôle dans la réglementation économique et ses travaux visant à faciliter la réforme de cette réglementation. L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a pris l'initiative de l'établissement d'un accord bilatéral et d'un accord multilatéral types pour la libéralisation du transport aérien des marchandises.

Au niveau national, le Gouvernement australien a officiellement publié, en juin, sa nouvelle politique libérale sur l'aviation, qui prévoit la négociation d'accords réciproques de «ciel ouvert». Cette politique préconise les désignations multiples de transporteurs et encourage l'abolition des restrictions sur l'accès aux marchés, la tarification, le fret et le partage de codes. Le Gouvernement japonais a libéralisé le

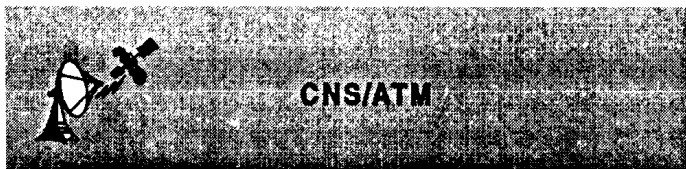
transport aérien intérieur en supprimant les limites inférieures et supérieures des tarifs et en permettant aux transporteurs d'entrer sur de nouvelles routes ou d'abandonner des dessertes non rentables sans son autorisation préalable. Le Gouvernement chinois a continué d'encourager la restructuration de son industrie du transport aérien, notamment en regroupant des transporteurs nationaux en plusieurs pôles par souci de s'adapter à un environnement de plus en plus concurrentiel. En mars et en novembre respectivement, les Gouvernements cambodgien et libanais ont aussi annoncé des politiques libérales, qui permettent aux transporteurs étrangers d'accéder plus librement à leurs aéroports internationaux.

La libéralisation s'est accompagnée d'un recours plus fréquent aux lois sur la concurrence dans le transport aérien. Au Canada, à la suite d'une plainte de CanJet, le Bureau de la concurrence a pris une ordonnance temporaire exigeant qu'Air Canada retire des tarifs réduits sur 5 lignes. En Amérique latine, la Commission fédérale de la concurrence du Mexique a ordonné le démembrement de Cintra, la société de portefeuille qui a le contrôle d'Aero Mexico et de Mexicana. Les autorités antitrust du Chili ont entrepris une enquête sur des accusations de concurrence déloyale portées par Avant Airlines et la Fédération nationale de transport par autocar contre AeroContinente Chile. Le Ministère de la justice du Brésil a engagé un procès contre Varig, Viacao Aerea, Sao Paulo, S.A. (VASP), Transportes Aereos Regionais S.A. (TAM) et Transbrasil en arguant que ces compagnies avaient formé un cartel pour des hausses simultanées de tarifs intérieurs. En Europe, la Commission européenne a statué que les aéroports d'Espagne avaient eu des pratiques discriminatoires en faveur des transporteurs espagnols. Le Département des transports (DOT) des États-Unis de même que la Commission européenne ont reçu un certain nombre de plaintes de petites compagnies aériennes accusant de grands transporteurs de pratiques prédatrices.

Les alliances et fusions de compagnies aériennes, particulièrement celles de grands transporteurs, ont continué à retenir l'attention des autorités de réglementation à cause de leurs incidences possibles sur l'accès aux marchés, sur la concurrence et sur les intérêts des consommateurs, même si le traitement réglementaire variait. La Commission européenne a lancé des enquêtes sur les dispositions de l'alliance entre Austrian Airlines, Lufthansa et SAS, de même qu'entre British Midland Airways, Lufthansa et SAS, qui feraient partie de la Star Alliance. La Commission a aussi enquêté sur l'intention qu'avait SAir Group de prendre une participation de 42 % dans Portugalia, ce qui a par la suite conduit SAir Group à abandonner son projet original. Aux États-Unis, le DOT a accordé

l'immunité antitrust à des accords de coopération, qu'il a approuvés, déposés par American Airlines, Sabena et Swissair, par Malaysia Airlines et Northwest Airlines, et par SAS et Icelandair (première alliance de transporteurs hors États-Unis à se voir accorder l'immunité). Le Département de la justice (DOJ) a entamé l'examen d'une proposition de fusion de United Airlines et US Airways. En novembre, Northwest Airlines a entrepris de se dessaisir de sa majorité d'actions votantes dans Continental Airlines pour respecter les conditions antitrust du DOJ. En Australie, la Commission des consommateurs et de la concurrence (ACCC) a autorisé Qantas et British Airways à prolonger leur accord de coopération de 3 années supplémentaires.

Les progrès de la technologie de l'information ont continué d'avoir des incidences sur la distribution des produits ainsi que sur la réglementation de l'industrie du transport aérien. Pendant l'année, la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) a adopté une recommandation relative à un code de conduite CEAC révisé sur les systèmes informatisés de réservations (SIR), code qui est fondé sur la nouvelle réglementation de l'UE sur les SIR. Le DOT des États-Unis a poursuivi son examen de ses règles sur les SIR et sollicité des observations sur les questions de savoir, d'une part, si les règles sur les SIR demeurent nécessaires et utiles compte tenu de la diminution du contrôle des compagnies aériennes sur les SIR et, d'autre part, s'il faut adopter de nouvelles règles touchant l'Internet. Le DOJ des États-Unis et la Commission européenne ont l'un et l'autre engagé des enquêtes pour savoir si les coentreprises de transporteurs aériens fondées sur l'Internet respectent les conditions relatives à la concurrence.



La planification de la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) s'est poursuivie en 2000 à travers les efforts individuels ou combinés d'États contractants et les travaux des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). À la suite de l'initiative prise par la réunion régionale de navigation aérienne CAR/SAM/3 en octobre 1999, certains éléments et certains plans de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ont été intégrés dans les plans régionaux de navigation aérienne. Le Plan

mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM (Plan mondial) (Doc 9750) a été diffusé auprès des États contractants et intégré avec succès dans les travaux des PIRG. Fondés sur les travaux des PIRG, les tableaux de la Partie II du Plan mondial sont actualisés de façon continue afin qu'ils correspondent à l'évolution des échéanciers en cours de définition. En outre, d'importants efforts sont consacrés à la réalisation d'analyses coûts-efficacité destinées à faciliter la mise en œuvre des nouveaux systèmes.

Dans toutes les régions, des progrès substantiels ont été réalisés vers la mise en application de minimums de séparation réduits, fondés sur les systèmes et les concepts CNS/ATM. Dans la Région Pacifique, le concept de qualité de navigation requise (RNP) a constitué la base d'une réduction à 50 NM de la séparation longitudinale et de la séparation latérale. Des mesures initiales ont continué d'être prises en vue de mettre en place des réductions similaires dans les Régions Afrique, Amérique du Sud, Amérique latine, Caraïbes et Moyen-Orient. La mise en œuvre de l'espace aérien RNP5 est en cours de préparation dans certaines parties de la Région Moyen-Orient et dans le couloir de l'Atlantique Sud qui relie l'Europe et l'Amérique du Sud. Combinée à la navigation de surface (RNAV), la RNP5 a permis aux États et aux exploitants d'aéronefs de la Région Europe de tirer parti des moyens RNAV embarqués à l'intérieur de la couverture des systèmes existants fondés sur le VOR. Les travaux relatifs à l'introduction de minimums de séparation verticale réduits (RVSM) dans la Région Europe se sont poursuivis, et ces minimums ont été appliqués avec succès dans certaines parties de la Région Pacifique.

Des programmes visant à mettre en œuvre les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) ainsi que le système de messagerie ATS (AMHS) ont débuté dans certaines régions de l'OACI. En outre, les essais de la surveillance dépendante automatique (ADS) qui sont actuellement en cours, de même que d'importants travaux sur l'élaboration de procédures ADS devant permettre d'utiliser l'ADS pour la séparation, devraient conduire à l'application de l'ADS en espace aérien océanique pour le suivi de la conformité et pour la séparation. À terme, cela devrait se traduire par une utilisation plus efficace de l'espace aérien, et donc à une augmentation de la capacité.

★ *Par le truchement des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), l'OACI a continué de surveiller l'avancement de la mise en application par les États des dispositions des Annexes 4 et 15 qui exigent de publier les coordonnées aéronautiques suivant le système géodésique*

mondial — 1984 (WGS-84). On prévoit une amélioration de cette mise en application en 2001, et l'OACI continuera de suivre les progrès réalisés et d'aider les États, selon les besoins.

Communications

Les travaux relatifs à l'élaboration de SARP sur la VDL mode 3 (AMRT intégré voix/données) et sur la VDL mode 4 (liaison de données pour les applications de surveillance) ont été terminés. Ces systèmes permettent d'introduire des communications vocales numérisées et des communications améliorées de données air-sol. La VDL Mode 4 a été conçue tout particulièrement pour répondre aux besoins de l'ADS. Les deux liaisons de données sont compatibles avec l'ATN.

- ★ *Le Conseil a adopté des SARP étendant la fourniture du service mobile aéronautique par satellite (SMAS) à une plus vaste gamme d'aéronefs et permettant une meilleure utilisation du spectre des radiofréquences, SARP qui avaient été élaborées à la sixième réunion du Groupe d'experts en communications du service mobile aéronautique (AMCP) et qui sont devenues applicables (en tant qu'Amendement n° 75 de l'Annexe 10) le 2 novembre.*

Navigation

Le développement et la mise en œuvre des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) ont continué de progresser dans un certain nombre d'États et d'organisations internationales. Le Groupe d'experts du GNSS (GNSSP) a achevé, en juin, la validation de la première série de SARP sur le GNSS, et ces SARP ont suivi le processus d'insertion dans l'Annexe 10, Volume I, de façon qu'elles deviennent applicables en novembre 2001.

Le développement des systèmes de renforcement satellitaires s'est poursuivi. Ce type de renforcement devrait permettre l'utilisation du GNSS pour toutes les phases de vol jusqu'à l'approche de précision de catégorie I. Plusieurs architectures de systèmes de renforcement basés au sol susceptibles de permettre les approches de précision des catégories II et III ont aussi continué de faire l'objet de travaux de développement et d'essais. Certains États pourraient utiliser ce dernier type de renforcement comme solution de rechange pour les opérations de catégorie I. Plusieurs États ont approuvé l'utilisation du GPS comme moyen supplémentaire ou comme moyen primaire pour certains vols et certains types d'espace aérien.

Surveillance

Au cours de l'année, il y a encore eu des progrès considérables dans l'amélioration des moyens de surveillance, notamment le développement des concepts de système embarqué d'assurance de la séparation (ASAS) et de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B), se fondant sur la technique des squitters longs du SSR mode S. L'élaboration de propositions d'amendements des SARP de l'Annexe 10 sur le SSR mode S, sur le sous-réseau mode S du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) et sur le système anticollision embarqué (ACAS II) a été menée à bien, l'objectif étant de faciliter une mise en œuvre rapide de ces systèmes par les États contractants. Dans les régions, des plans de surveillance aéronautique visant à assurer la cohérence de la mise en œuvre des moyens de surveillance, notamment le mode S, l'ACAS et l'ADS, sont en cours d'élaboration.

Spectre des fréquences aéronautique

L'OACI a participé à la Conférence mondiale des radiocommunications (2000) (CMR-2000) de l'Union internationale des télécommunications (UIT) qui s'est tenue à Istanbul (Turquie), du 8 mai au 2 juin. Le but de l'OACI était de veiller à ce que les décisions relatives à la gestion du spectre des radiofréquences garantissent la disponibilité à long terme des fréquences nécessaires aux services CNS. La position de l'OACI a été formulée de concert avec les États contractants. Le Président du Conseil dirigeait la délégation de l'OACI, et il a prononcé une allocution dans laquelle il a souligné la nécessité d'assurer à l'aviation un spectre de fréquences adéquat et protégé. Les résultats de la Conférence correspondent pleinement à la position de l'OACI sur tous les points de l'ordre du jour. La préparation d'une position de l'OACI pour la Conférence CMR-2003 a débuté.

Gestion du trafic aérien

Dans le cadre du processus évolutif qui conduit à la mise en place d'un système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) sans discontinuités, les dispositifs de contrôle de la circulation aérienne (ATC) du monde ont continué d'être modernisés avec l'addition de matériels modernes capables de répondre aux besoins correspondant aux concepts ATM avancés.

Des progrès ont été réalisés dans l'élaboration de spécifications pour la planification de l'espace aérien et l'infrastructure ATM suivant le Plan mondial de

l'OACI. Plusieurs PIRG ont établi des plans de mise en œuvre de l'ATM, avec des échéanciers et des tableaux d'évolution.

Plusieurs concepts d'exploitation des systèmes ATM ont progressé. Les États-Unis ont fait avancer les travaux sur leur «concept de système d'espace aérien national», qui englobe le concept de «vol en mode libre» («*Free Flight*») et plusieurs fonctions automatisées faisant appel à des logiciels pour la résolution des conflits et la régulation des arrivées dans le temps, par exemple. Pour tirer parti du succès du Programme européen d'harmonisation et d'intégration du contrôle de la circulation aérienne (EATCHIP), on a élaboré la Stratégie ATM 2000+. Cette stratégie tombe dans le cadre des systèmes CNS/ATM de l'OACI, et son idée maîtresse est de parvenir à un espace aérien uniforme en Europe. Le «ciel européen unique» est la pierre angulaire du système ATM européen de l'avenir. Le document Stratégie ATM 2000+ indique que: «L'ATM européenne contribuera activement à la conception et à la planification du système CNS/ATM de l'OACI et se conformera au Plan régional de navigation aérienne Europe pour répondre aux besoins des usagers de l'espace aérien au niveau mondial et pour assurer une interface efficace avec les régions OACI voisines et les États limitrophes de ces régions.» À l'OACI, le Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP) s'est réuni 5 fois comme groupe de travail plénier et il a sensiblement progressé dans ses travaux de description d'un concept opérationnel d'ATM porte à porte qui facilitera la mise en place progressive d'un dispositif ATM mondial sans discontinuités.



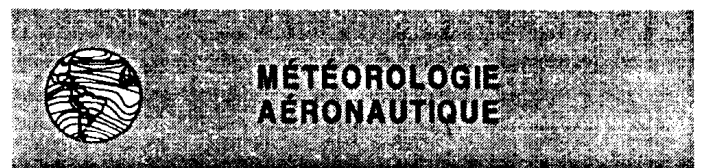
L'Amendement n° 3 de l'Annexe 14, Volume I, comprenait de nouvelles spécifications sur le développement des aéroports destiné à leur permettre d'accueillir de nouveaux avions plus gros, tels que l'Airbus A380, d'une envergure supérieure à 65 m (c'est-à-dire plus grande que celle du B747-400) et capables de transporter plus de 550 passagers, qui devraient entrer en service à l'horizon 2005/2006.

L'étude de l'OACI sur la conception des chaussées des aéroports et les procédures d'évaluation pour analyser les charges complexes imposées par les avions de fort tonnage à six roues ou plus par bogie

de l'atterrisseur principal (par exemple le B777) a progressé. Les projets de recherche de grande ampleur sur l'essai des chaussées qui sont en cours dans deux États ont eux aussi progressé, en dépit d'un problème technique dans l'un d'eux.

En ce qui concerne la question d'un substitut acceptable aux halons pour combattre les incendies aux aéroports, l'étude se poursuit, l'OACI surveillant les recherches menées dans l'industrie. Le prochain amendement de l'Annexe 14, Volume I, comprendra des spécifications améliorées sur le sauvetage et la lutte contre l'incendie, particulièrement le sauvetage dans les étendues d'eau et en terrain difficile, ainsi que sur les délais d'intervention des services de sauvetage et d'incendie aux aéroports.

Devant la nécessité de plus en plus forte de développer les infrastructures aéroportuaires en raison de la croissance continue du trafic aérien, il se dégage une tendance marquée à l'autonomie dans la fourniture des aéroports. Comme cela a des incidences sur la sécurité, les États doivent s'assurer qu'une législation appropriée et des règlements de sécurité soient en place. À cet égard, les travaux de l'OACI sur la délivrance de licences aux aéroports ou sur la certification de ces derniers, qui en sont à l'étape finale, devraient aider les États à assurer la sécurité et à respecter les obligations qui leur incombent en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.



En raison de l'utilisation de plus en plus grande de systèmes d'observation automatiques en météorologie générale, il a été demandé à l'OACI d'examiner le rôle de ces systèmes dans la fourniture d'observations à l'aviation. L'utilisation des renseignements météorologiques à l'appui des mesures destinées à accroître la capacité aéroportuaire fait l'objet d'études dans divers États, particulièrement dans la Région Europe. C'est ainsi qu'on examine la possibilité de faire des prévisions de la portée visuelle de piste (RVR). Un certain nombre d'États ont manifesté un intérêt renouvelé pour des recherches visant à améliorer la qualité et la ponctualité 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 (WAFC) a continué de progresser. C'est ainsi que les WAFC ont

pu établir des cartes du temps significatif en altitude pour une couverture mondiale au moyen de postes de travail informatiques interactifs. Des microstations (VSAT) permettant de recevoir les données et les produits des 3 systèmes de diffusion par satellite OACI ont été installées dans près de 140 États. Ces systèmes de diffusion fournissent directement aux États les données et produits du WAFS et des renseignements météorologiques d'exploitation (OPMET) tels que METAR, TAF et SIGMET. La mise en œuvre de ces diffusions par satellite et la fourniture des prévisions du SIGWX par les WAFC ont permis de fermer 5 des 15 centres régionaux de prévisions de zone (RAFC), et des plans de transition ont été mis en place dans les régions intéressées pour le transfert graduel aux WAFC des responsabilités des RAFC restants.

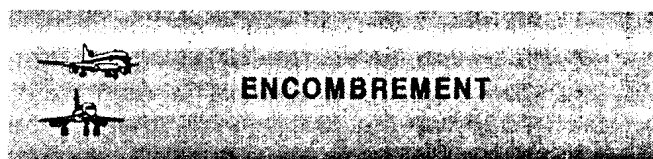
Les travaux se sont poursuivis dans les États responsables de centres d'avis de cendres volcaniques (VAAC) en vue d'élaborer et de publier des avis de cendres volcaniques sous forme graphique, à l'intention des centres de contrôle régionaux et des centres de veille météorologique.



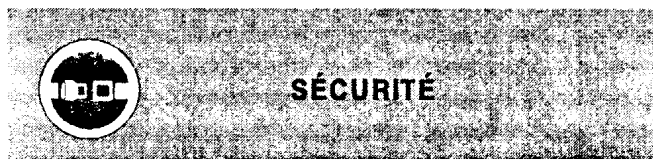
Le système d'alerte et de détection COSPAS-SARSAT a été amélioré. En janvier 2000, 3 satellites géostationnaires (GEOSAR) (plus 1 en réserve) étaient venus compléter la constellation existante de satellites en orbite terrestre basse (LEOSAR), ce qui permet de déclencher des alertes de détresse presque immédiates dans le cas des radiobalises fonctionnant sur 406 MHz qui émettent dans le champ de visibilité de ces nouveaux satellites. Pour tirer pleinement parti de ces moyens d'alerte GEOSAR, on place dans certaines balises 406 MHz qui sont maintenant en production un récepteur de satellite de navigation ou une interface pour entrer des données de navigation externes, et ces balises sont en mesure de transmettre des données de position dans le message numérique sur 406 MHz.

Depuis sa mise en service à l'essai en septembre 1982, le système COSPAS-SARSAT international a contribué au sauvetage de plus de 11 000 personnes à la suite d'incidents aériens, maritimes ou terrestres. L'Accord sur le Programme international COSPAS-SARSAT entre le Canada, les États-Unis, la France et ce qui était alors l'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 à long terme, de façon non discriminatoire. Les États qui ne sont pas parties à l'Accord peuvent participer au système à titre soit d'État utilisateur, soit de fournisseurs de secteur terrien. Le Secrétaire général de l'OACI est un des dépositaires de l'Accord.



★ Pour contribuer à atténuer l'encombrement au sol dans les aéroports, l'OACI a adopté de nouvelles éditions des Documents de voyage lisibles à la machine (Doc 9303), 1^{re} Partie — Passeport lisible à la machine et 3^e Partie — Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2, destinés à être utilisés avec les systèmes d'inspection automatique des passagers aux frontières. Ces systèmes permettront aux grands voyageurs d'éviter les files d'attente aux comptoirs d'immigration, notamment aux aéroports qui ont un fort volume de trafic en période de pointe. Du côté piste, des encombrements croissants ont continué de gêner les opérations dans de nombreuses régions du monde.



Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation indiquent qu'en 2000, sur les services réguliers du monde, il y a eu 18 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg qui ont entraîné la mort de passagers. Le nombre de passagers tués a été de 755. Les chiffres correspondants de 1999 étaient de 21 accidents mortels et de 499 passagers tués (Tableau 11). Rapporté au volume de trafic, le nombre de passagers ayant trouvé la mort a augmenté, passant de 0,02 par 100 millions de passagers-kilomètres en 1999 à 0,025 en 2000. En revanche, le nombre d'accidents mortels par

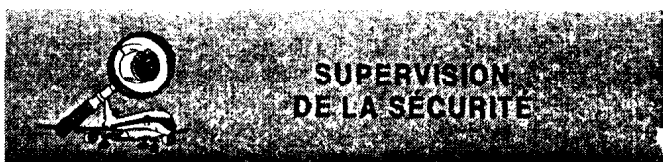
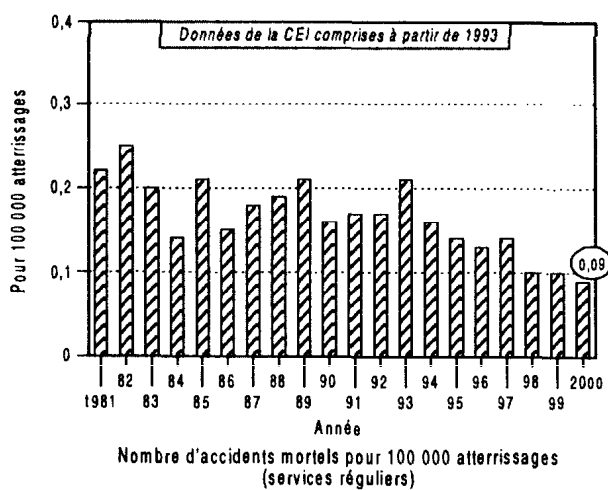
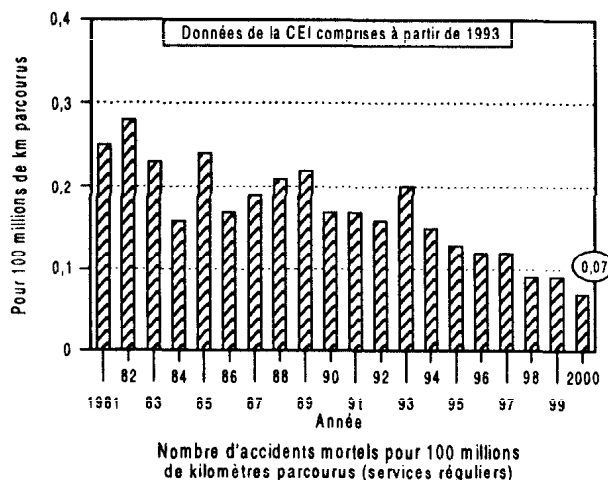
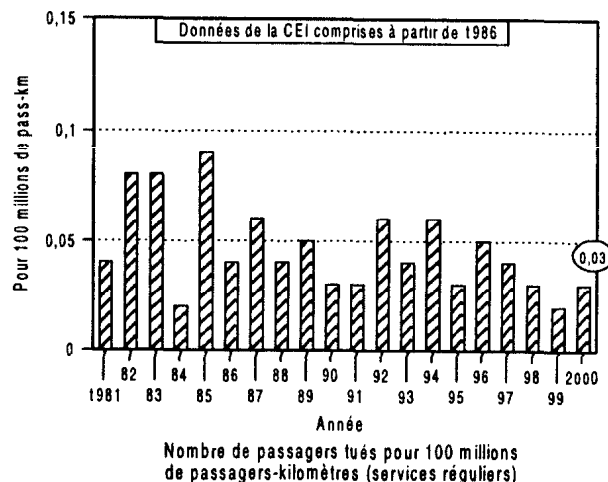
100 millions de kilomètres parcourus a baissé à 0,07 contre 0,09 en 1999, de même que le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages, qui a été de 0,09 contre 0,10 en 1999 (Figure 8).

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 environ 95 % du trafic régulier total exprimé en passagers-kilomètres, il y a eu 6 accidents en 2000, qui ont fait 625 victimes, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à moteurs à pistons, qui comptent pour près de 5 % du trafic régulier, le nombre d'accidents mortels a été de 12 et celui des victimes de 130. 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 2000, comme en 1999, il y a eu 22 accidents mortels d'aéronefs de masse maximale au décollage supérieure à 2 250 kg (le chiffre de 1999 comprenait 6 accidents d'aéronefs qui effectuaient des vols tout-cargo avec des passagers à bord). Ces accidents ont causé la mort de 291 passagers en 2000, contre 129 en 1999.

Sur les vols non réguliers effectués au moyen d'aéronefs de masse au décollage supérieure à 9 000 kg, que ce soit par les entreprises de transport aérien régulier ou par les transporteurs non réguliers, il y a eu 10 accidents mortels et 238 victimes en 2000.



Créé en janvier 1999, le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) a

Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1981-2000

poursuivi ses activités d'audit. Une base de données sur les constatations des audits et sur les différences a été mise sur pied, le but étant d'aider l'OACI à dégager et à quantifier les problèmes de sécurité. Les préparatifs de l'élargissement du Programme à d'autres domaines techniques ont continué.

- ★ *En février, des experts en sécurité d'Airbus Industrie et de Boeing ont tenu avec le Président du Conseil de l'OACI une réunion exploratoire constructive sur les moyens d'élargir la coopération entre tous les membres de la communauté aéronautique mondiale pour relever les défis du XXI^e siècle en matière de sécurité de l'aviation. Des représentants de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, des Autorités conjointes de l'aviation (JAA) européennes et des délégations de l'Allemagne, de l'Espagne, des États-Unis, de la France et du Royaume-Uni au Conseil de l'OACI se sont joints aux entretiens, qui ont porté sur des décisions concernant la meilleure façon de coordonner les programmes de sécurité de la FAA, des JAA et de l'OACI.*
- ★ *En mai, la Commission de navigation aérienne a tenu avec succès sa quatrième réunion informelle avec l'industrie pour examiner le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité, en mettant particulièrement l'accent sur les mesures correctives issues des audits et sur l'élargissement du Programme aux domaines des services de la circulation aérienne et des aéroports, réunion qui avait aussi pour objectif d'aider la Commission à hiérarchiser les efforts mondiaux de l'OACI destinés à faire progresser la sécurité de l'aviation. Le Président du Conseil de l'OACI, certains représentants au Conseil, des membres de la Commission de navigation aérienne et 33 représentants de l'industrie et d'organisations internationales y ont participé.*
- ★ *En mai, l'OACI a reçu de la FAA des États-Unis le premier d'une série d'ensembles normalisés de formation des inspecteurs nationaux de sécurité, destinés à aider les États contractants de l'OACI à se conformer aux normes internationales.*
- ★ *À la fin de l'année, l'OACI avait audité 131 de ses 185 États contractants dans le cadre de son Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité. Les objectifs sont d'auditer tous les États avant la 33^e session de l'Assemblée de l'OACI, qui se tiendra en septembre 2001, et de lui présenter un rapport complet des résultats.*

PLANIFICATION D'URGENCE DU PASSAGE À L'AN 2000

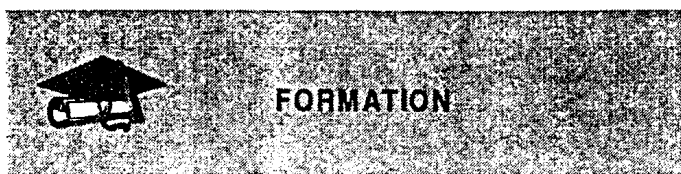
L'important investissement en ressources humaines et financières qui a permis d'assurer la sécurité et l'efficacité de l'aviation civile internationale pendant le passage à l'an 2000 a eu des retombées considérables et durables. Les systèmes aéronautiques du contrôle de la circulation aérienne, des transporteurs aériens et des aéroports du monde entier ont été complètement vérifiés et testés et, au besoin, rénovés ou remplacés par un équipement de pointe, ce qui s'est traduit par une amélioration globale de la fonctionnalité des systèmes. L'harmonisation des plans d'urgence régionaux a permis, pour la première fois, de mettre sur pied un plan d'urgence mondial vraiment intégré qui se révélera un outil très précieux pour réagir rapidement et efficacement aux problèmes régionaux ou mondiaux qui se présenteront à l'avenir. Le processus de révision a également amélioré les plans d'urgence des prestataires de services de la circulation aérienne, des transporteurs aériens et des aéroports. Il existe maintenant un inventaire mondial complet des installations aéronautiques et des systèmes de la circulation aérienne du monde entier.



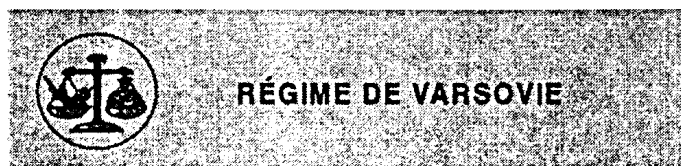
FACTEURS HUMAINS

La communauté aéronautique internationale et les États contractants se sont penchés sur les questions de facteurs humains en cause dans les incursions sur les pistes à l'occasion d'une grande manifestation internationale tenue à Washington.

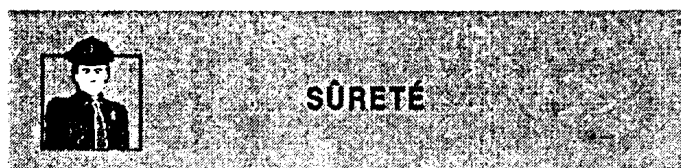
Le premier Séminaire régional conjoint OACI/IATA sur les facteurs humains et la sécurité des vols s'est tenu à Rio de Janeiro, du 16 au 18 août. Des représentants des États contractants des Régions CAR et SAM ainsi que des représentants de l'industrie et des organismes et institutions de formation y ont participé. L'accent a été mis sur les communications, l'échange d'information et la gestion des erreurs, dans le contexte culturel particulier des opérations en Amérique latine et centrale.



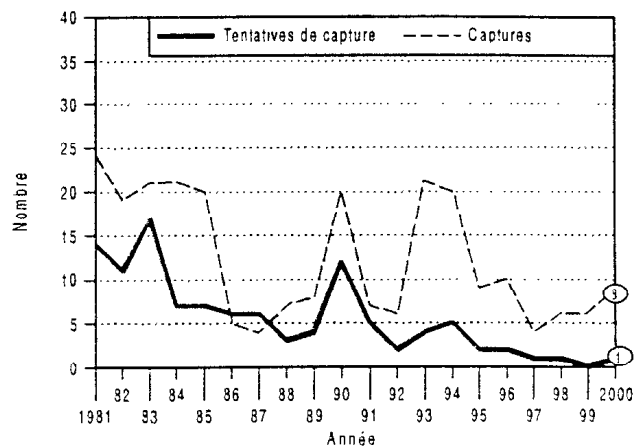
La huitième Conférence mondiale TRAINAIR, combinée à un symposium sur la formation, s'est tenue à Madrid, du 25 au 29 septembre. Il s'est agi de la plus grande réunion de l'OACI strictement consacrée au perfectionnement des ressources humaines et à la formation. Elle a regroupé 320 participants de 57 États et de 11 organisations internationales. Un certain nombre de dispositions prises pendant la Conférence favoriseront la coopération internationale entre tous les centres de formation à l'aviation civile et permettront au Programme TRAINAIR de mieux relever les défis futurs de la formation à l'aviation civile.



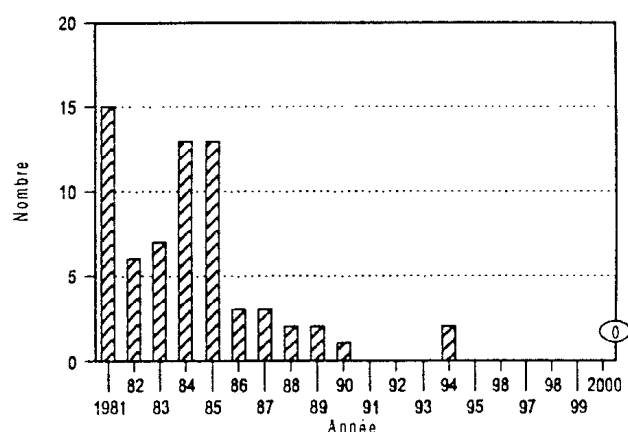
★ À la fin de 2000, la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international, faite à Montréal le 28 mai 1999, avait été signée par 66 États et 1 organisation régionale d'intégration économique (la Communauté européenne), et elle avait été ratifiée par 7 États. Il faut 30 ratifications pour qu'elle entre en vigueur.



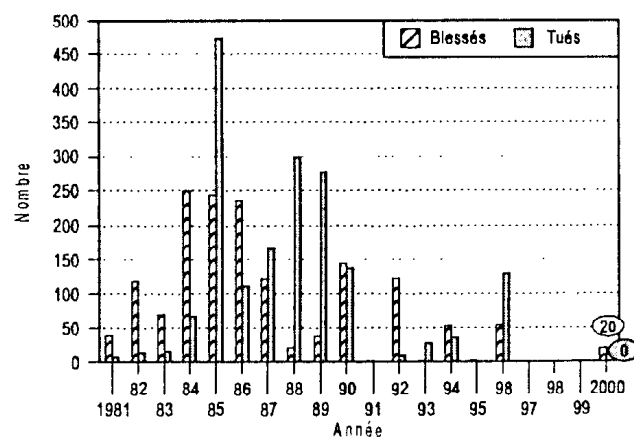
Pendant la période de référence, 11 actes d'intervention illicite ont été officiellement signalés ou confirmés par les États intéressés. Il s'agit de 4 captures illicites, de 1 tentative de capture sur des vols internationaux, de 4 captures d'aéronef en vol intérieur, de 1 attaque en vol et de 1 acte illicite contre la sécurité de l'aviation civile (Tableau 12). Ces actes sont inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution dans ce domaine (Figure 9).



Actes d'intervention illicite



Incidents de sabotage

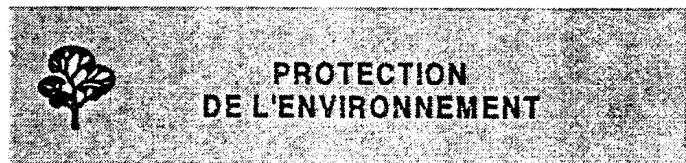


Nombre de personnes tuées ou blessées

Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation 1981-2000

- ★ Depuis le début du Mécanisme de la sûreté de l'aviation, en 1989, sur les 139 États qui ont demandé une assistance, 111 ont reçu des missions d'évaluation technique et 35 des missions de suivi: il s'est tenu 183 stages de formation auxquels ont participé 3 804 stagiaires. En 2000, ces activités ont été financées par les contributions volontaires de 2 États donateurs pour un total de 209 000 \$ et par la prise en charge de 4 postes par 3 États donateurs.

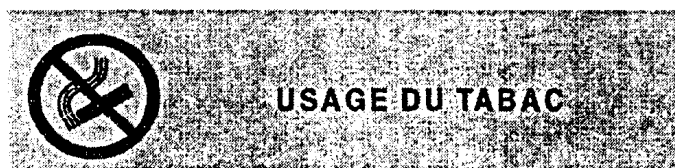
- ★ En ce qui concerne les émissions des moteurs, comme l'a demandé l'Assemblée en 1998, le CAEP a mis particulièrement l'accent sur l'élaboration de diverses politiques possibles pour limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant de l'aviation civile. Ce faisant, il a pris en compte le Rapport spécial sur l'aviation et l'atmosphère planétaire du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat ainsi que les prescriptions du Protocole de Kyoto. Les travaux du Comité ont consisté, entre autres, à suivre l'évolution de la technologie et à examiner les possibilités d'élargir l'Annexe 16 pour y inclure des dispositions expresses sur les émissions à portée mondiale, ainsi qu'à élaborer des éléments indicatifs sur les mesures opérationnelles permettant de réduire les émissions et à mettre au point une méthodologie pour évaluer les avantages environnementaux de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM. Ces travaux ont aussi consisté à analyser le rôle potentiel d'options fondées sur le marché, telles que l'imposition de prélèvements liés aux émissions (redevances ou taxes), l'échange des droits d'émission et les accords volontaires, afin d'en rendre compte à l'Assemblée en 2001.



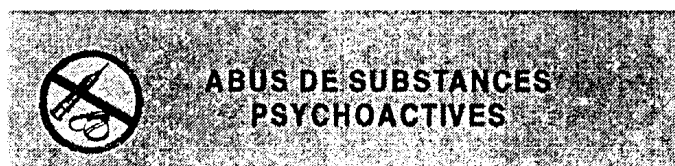
Comme cela avait été décidé en avril 1999 quand le Conseil de l'Union européenne a adopté le Règlement (CE) n° 925/1999 concernant l'immatriculation et l'exploitation, au sein de la Communauté européenne, de certains types d'avions à réaction subsoniques qui, après modification, ont été recertifiés comme conformes aux normes acoustiques du Chapitre 3 de l'Annexe 16, ce Règlement est devenu applicable le 4 mai 2000. Le 14 mars, les États-Unis ont soumis une requête et un mémoire en vertu de l'article 84 de la Convention relative à l'aviation civile internationale et du Règlement pour la solution des différends, en sollicitant une décision du Conseil de l'OACI sur un désaccord avec 15 États européens au sujet du Règlement du Conseil de l'Union européenne. À la fin de l'année, le Conseil de l'OACI étudiait l'affaire.

À la suite de l'adoption, en décembre 1997, du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, les négociations ont continué sur l'élaboration des règles qui régiront les nouveaux mécanismes que prévoit le Protocole. Il s'agit notamment de l'échange des droits d'émission, ce qui pourrait intéresser l'aviation.

- ★ Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a achevé ses travaux sur le bruit des aéronefs et sur les émissions des moteurs d'aviation en vue de la tenue de sa cinquième réunion, CAEP/5, en janvier 2001.
- ★ En ce qui concerne le bruit, le CAEP a continué d'accorder une haute priorité à l'élaboration d'une nouvelle norme acoustique plus rigoureuse que celle du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 et a étudié dans un contexte mondial la question des restrictions d'exploitation d'avions du Chapitre 3.



Une interdiction complète de fumer est en place chez tous les transporteurs de passagers de l'Amérique du Nord, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des pays nordiques, et une grande majorité des vols de l'Asie, de l'Europe et du Moyen-Orient sont aussi des vols sans fumée. L'application de la Résolution A29-15 de l'Assemblée — Restriction du droit de fumer sur les vols internationaux de passagers, progresse.



En collaboration avec le secteur privé et avec l'Organisation mondiale de la santé, l'OACI a mis à jour le

Manuel sur la prévention de l'usage de substances psychoactives posant problème sur les lieux de travail en aviation (Doc 9654).



Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 2000 a été évalué à 88,2 millions de dollars, dont 56,9 millions, soit 65 %, ont été mis en œuvre.

Pendant l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 127 projets dans 77 pays en

développement, et 12 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 361 experts de 43 pays pour travailler à ses projets sur le terrain. Un total de 565 bourses a été octroyé et les achats effectués dans le cadre des projets sur le terrain se sont élevés à 18,6 millions de dollars.

Il y a lieu de noter que, depuis la création de la Direction de la coopération technique, en 1951, un financement record a été atteint en 2000. Le fait que les États ont apporté la quasi-totalité de ce financement confirme clairement leur satisfaction à l'égard des services techniques que l'OACI fournit par l'entremise de sa Direction de la coopération technique pour la mise en œuvre à l'échelle mondiale des normes et pratiques recommandées (SARP), particulièrement dans le domaine de la sécurité aérienne.

L'ORGANISATION

- ★ En mars, le Conseil de l'OACI a nommé M. Renato Cláudio Costa Pereira (Brésil) Secrétaire général de l'OACI pour un deuxième mandat de trois ans, à compter du 1^{er} août 2000. M. Costa Pereira avait entrepris son premier mandat le 1^{er} août 1997.
- ★ En mars, le Sous-Comité du Comité juridique de l'OACI sur les Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) a conclu son examen des textes d'un projet de Convention et d'un projet de Protocole, à la suite de sa troisième session conjointe avec le Comité d'experts gouvernementaux de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT). Ces textes ont été examinés à la 31^e session du Comité juridique de l'OACI, puis soumis au Conseil avec une recommandation d'adoption et de signature lors d'une conférence diplomatique en 2001. À sa 161^e session, le Conseil a décidé du principe de la tenue d'une conférence diplomatique en 2001 en Afrique du Sud, sous les auspices conjoints de l'OACI et d'UNIDROIT.
- ★ En juin, le Conseil a adopté une version révisée du Plan d'action stratégique de l'OACI, essentiellement pour y prendre en compte la mise en place du Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité, l'adoption de la Convention de Montréal de 1999 comme successeur du régime de Varsovie, l'élaboration d'un nouvel instrument ou de nouveaux instruments sur les Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le nouvel accent mis sur l'accroissement de l'efficacité de l'OACI par suite de la Résolution A32-1 de l'Assemblée (prolongement de la Résolution A31-2).
- ★ Le 20 septembre, l'Accord de coopération entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et l'Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO) a été signé au siège de l'OACI, à Montréal, par le Président du Conseil et par le Directeur de l'IMSO. Cet accord remplace l'ancien Accord de coopération entre l'OACI et Inmarsat du 27 juin 1989. L'IMSO étant l'organisation intergouvernementale qui a succédé à Inmarsat le 15 avril 1999.
- ★ En novembre, le Conseil a décerné le 34^e prix Edward Warner, la plus haute distinction du monde de l'aviation civile, à la Singapore Aviation Academy (SAA), en reconnaissance de son éminente contribution comme centre d'excellence en matière de formation à l'aviation civile internationale.
- ★ «La mise en œuvre des SARP, clé de la sécurité et de l'efficacité de l'aviation», tel a été le thème de la Journée de l'aviation civile internationale, qui est célébrée tous les ans pour commémorer la création de l'OACI le 7 décembre 1944.
- ★ Le 7 décembre 2000, Journée de l'aviation civile internationale, les Administrations de l'aviation civile de la Chine et du Viet Nam ont confirmé l'accord auquel elles étaient parvenues en septembre 2000, au Bureau régional de l'OACI de Bangkok, au sujet de l'application à titre d'essai, pendant une période de 3 ans, d'un ensemble composé d'une structure de routes révisée et d'une organisation de l'espace aérien au-dessus de la mer de Chine méridionale. Les deux administrations ont répété qu'elles s'engageaient à accélérer et à faciliter les préparatifs déjà entrepris pour que la date du 1^{er} novembre 2001 visée pour la mise en œuvre opérationnelle de l'ensemble puisse être respectée. Le programme de mise en œuvre sera guidé par une équipe spéciale placée sous les auspices de l'OACI avec le plein appui de la Chine, du Viet Nam et d'autres parties intéressées.

- ★ *Le 8 décembre, le Conseil a adopté la Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne. Cette politique, publiée dans le Doc 9082/6, contient des recommandations et des conclusions du Conseil résultant de l'étude continue, par l'OACI, des redevances en fonction de la situation économique des aéroports et des services de navigation aérienne fournis à l'aviation civile internationale. Destinée à guider les États contractants, elle prend en compte les recommandations faites dans ce domaine par la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (ANSCong 2000) qui s'est tenue à Montréal, du 19 au 28 juin 2000.*
 - ★ *En application de la Résolution A32-1 de l'Assemblée — Amélioration de l'efficacité de l'OACI, la rationalisation des réseaux de communication avec les 185 États contractants de l'Organisation a sensiblement progressé, ce qui a abouti à la mise sur pied du site ICAO-NET, qui permet une communication instantanée et mondiale des informations sur l'Internet. Les bureaux régionaux de l'Organisation ont été reliés électroniquement au siège de l'OACI pour former un réseau étendu qui permet d'accéder aux informations en toute sécurité.*
-