

Doc 9786



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2004

Rapport annuel du Conseil

2001



La 33^e session
de l'Assemblée

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; 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
Teléfono: +34 (91) 321-3148; Facsimile: +34 (91) 321-3157; Correo electrónico: sssc.ventasaoaci@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
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigéria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

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;
Site Web: <http://www.afeonline.com>

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, Samyaeck Ladprao, Bangkok 10901
Telephone: +66 (2) 537-8189; Facsimile: +66 (2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

1/02

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 2001, établi en application de l'article 54, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Bien qu'il fasse partie de la documentation de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, qui se tiendra en 2004, ce rapport est communiqué dès maintenant aux États contractants pour information. Il sera envoyé également au Conseil économique et social de l'ONU, conformément à l'article VI, paragraphe 2, alinéa a), de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI.

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 2001, le Conseil a tenu trois sessions: la cent soixante-deuxième, du 19 février au 16 mars, qui a compté treize séances; la cent soixante-troisième, du 28 mai au 28 juin ainsi que les 12 et 13 septembre, qui a compté vingt-deux séances, dont deux en dehors de la phase Conseil; et la cent soixante-quatrième, du 22 octobre au 12 décembre, qui a compté douze séances, dont une 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

**CETTE PAGE EST LAISSÉE INTENTIONNELLEMENT
EN BLANC**

Table des matières

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre I^{er} — L'année en bref	1	Chapitre IV — Financement collectif	40
L'économie mondiale	1	1. Généralités	40
Trafic	2	2. Données financières relatives aux Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande	40
Finances	3	3. Projet relatif à l'exploitation des services au titre de l'Accord de financement collectif conclu avec l'Islande	40
Aspects commerciaux	4	4. Données financières relatives à l'arrangement de financement collectif d'un système de surveillance de l'altitude dans la Région Atlantique Nord	40
Réglementation économique	5		
CNS/ATM	7	Chapitre V — Coopération technique	42
Aérodromes	9	1. Aperçu général	42
Météorologie aéronautique	9	2. Finances	48
Recherches et sauvetage	10	3. Personnel	48
Encombrement	10	4. Bourses	48
Sécurité	11	5. Matériel et services sous-traités	51
Supervision de la sécurité	12	6. Programme du PNUD et Programme des fonds en dépôt	52
Facteurs humains	12	Liste par pays/région	52
Formation	12	Projets multinationaux et interrégionaux ..	61
Régime de Varsovie	13		
Assistance dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre	13	Chapitre VI — Questions constitutionnelles et juridiques	64
Sûreté	13	1. Introduction	64
Protection de l'environnement	14	2. Ratifications, adhésions et acceptations	64
Usage du tabac	15	3. Programme des travaux du Comité juridique et réunions juridiques	64
Coopération technique	16	4. Règlement des différends	66
L'Organisation	17	5. Facilités, privilèges et immunités de l'Organisation	66
		6. Enregistrement d'accords et d'arrangements ..	66
		7. Collection de lois et règlements aéronautiques nationaux	66
		Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	67
ACTIVITÉS DE L'OACI EN 2001 ET FAITS NOUVEAUX		1. Introduction	67
Chapitre II — Navigation aérienne	19	2. Comité de l'intervention illicite dans l'aviation civile internationale et ses installations et services	67
1. Introduction	19	3. Mécanisme de la sûreté de l'aviation	68
2. Projets qui ont reçu une attention particulière en 2001	19	4. Coopération technique	69
3. Réunions	28	5. Communications avec les États	69
4. Normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	28	6. Aspects techniques et juridiques de la sûreté de l'aviation	70
Chapitre III — Transport aérien	34		
1. Introduction	34		
2. Réunions	34		
3. Analyses économiques	34		
4. Politiques économiques	34		
5. Prévisions et planification économique	36		
6. Statistiques	36		
7. Gestion des aéroports et des installations et services de route	37		
8. Protection de l'environnement	38		
9. Facilitation	39		

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre VIII — Activités régionales	71	5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 2001	A-16
I^{re} Partie. Bureaux régionaux	71	6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 2001	A-19
1. Généralités	71	7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 2001	A-20
2. Activités générales des bureaux régionaux.....	71	8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 2001	A-24
3. Activités et réalisations des différents bureaux régionaux	73	9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 2001	A-25
II^e Partie. Commissions régionales	79	10. Bourses octroyées en 2001 au titre des programmes de l'OACI.....	A-34
1. Généralités	79	11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-39
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).....	79	12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-41
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).....	80	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-53
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).....	80	14. Taux de participation des États et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI.....	A-58
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales	82	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-66
1. Organisation des Nations Unies	82	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-86
2. Organes interinstitutions	83		
3. Institutions spécialisées	83		
4. Autres organisations internationales	84		
Chapitre X — L'Organisation	89		
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	89		
2. Structure de l'Organisation	94		
3. Personnel	94		
4. Information du public	96		
5. Technologies de l'information.....	96		
6. Services linguistiques, publications et activités du Service Web, bibliothèque et archives.....	100		
7. Finances	103		
8. Activités de supervision et d'examen de la gestion.....	103		
Appendices			
1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 2001	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 2001	A-14		

Glossaire

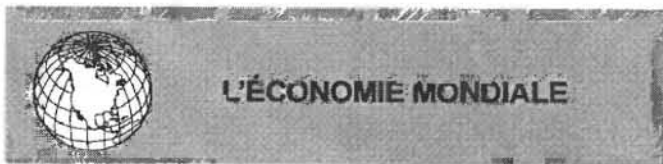
- ACAS.** Système anticollision embarqué
- ACC.** Centre de contrôle régional
- ACDB.** Banque de données sur les caractéristiques des aéroports
- ACNA.** Agencia Centroamericana de Navegación Aérea
- ACSA.** Agence centraméricaine pour la supervision de la sécurité
- ADIZ.** Zone d'identification de défense aérienne
- ADREP.** Communication de renseignements sur les accidents et les incidents
- ADS.** Surveillance dépendante automatique
- ADS-B.** Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
- AENA.** Autorité des aéroports espagnols
- AFDD.** Base de données sur les constatations des audits et les différences
- AFIS.** Services d'information de vol d'aérodrome
- AGCS.** Accord général sur le commerce des services
- AHRMIO.** Association pour la gérance des ressources humaines dans des organisations internationales
- AIC.** Circulaire d'information aéronautique
- AIP.** Publication d'information aéronautique
- AITAL.** Association internationale du transport aérien latino-américain
- ALA.** Accidents en phase d'approche et d'atterrissage
- ALAR.** Réduction des accidents en phase d'approche et d'atterrissage
- AMHS.** Système de messagerie ATS
- AMS.** Service mobile aéronautique
- AOR.** Zone de responsabilité
- AOSC.** Dépenses des services d'administration et de fonctionnement
- APV.** Approche avec guidage vertical
- ARNS.** Services de radionavigation aéronautique
- ASAS.** Système embarqué d'assurance de la séparation
- ASG.** Accord de services de gestion
- ATFM.** Gestion des courants de trafic aérien
- ATN.** Réseau de télécommunications aéronautiques
- ATS.** Services de la circulation aérienne
- BAD.** Banque asiatique de développement
- BUFR.** Forme universelle de représentation binaire des données météorologiques
- CAA/PC.** Conseiller en aviation civile/Coordonnateur de projet
- CACAS.** Autorité provisoire de l'aviation civile somalienne
- CAD.** Comité d'aide au développement
- CAE.** Communauté de l'Afrique de l'Est
- CAI.** Comité aéronautique inter-États
- CATC.** Centre de formation de l'aviation civile
- CCNUCC.** Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
- CCS.** Conseil de coordination des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies
- CE.** Communauté européenne
- CEI.** Communauté d'États indépendants
- CEA.** Commission économique pour l'Afrique
- CEATS.** Services de la circulation aérienne d'Europe centrale
- CEDEAO.** Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- CEE.** Commission économique pour l'Europe
- CEMAC.** Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale
- CEPALC.** Commission économique pour l'Amérique latine et les Caraïbes
- CESAO.** Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale
- CIDIN.** Réseau commun OACI d'échange de données
- CITEL.** Commission interaméricaine des télécommunications
- CMR-2003.** Conférence mondiale des radiocommunications de 2003
- COCESNA.** Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale
- COMESA.** Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
- COSCAP.** Projet de développement coopératif de la sécurité de l'exploitation et du maintien de la navigabilité
- CPDLC.** Communications contrôleur-pilote par liaison de données
- CTS.** Conseil du commerce des services
- DAGMAR.** Base de données des accords et arrangements aéronautiques
- DEPV.** Direction de l'électronique et de la protection des vols

- D-FIS.** Liaisons de données en vol — services d'information en vol
- DME.** Dispositif de mesure de distance
- DOT.** Département des transports
- DPKO.** Département des opérations de maintien de la paix
- ELT.** Émetteur-localisateur d'urgence
- FASID.** Document de mise en œuvre des installations et services
- GASP.** Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
- GBAS.** Systèmes de renforcement basés au sol
- GEOSAR.** Satellites géostationnaires
- GNSS.** Système mondial de navigation par satellite
- GPS.** Système mondial de localisation
- IAVW.** Veille des volcans le long des voies aériennes internationales
- IBIS.** Système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux
- ITMP.** Plan-cadre sur les technologies de l'information
- JAA.** Autorités conjointes de l'aviation
- LEOSAR.** Constellation de satellites en onde terrestre basse
- LOSA.** Audit de la sécurité des opérations des compagnies aériennes
- 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
- MLS.** Système d'atterrissage hyperfréquences
- MNT.** Technique du nombre de Mach
- MPN.** Mallette pédagogique normalisée
- NAT SPG.** Groupe de planification des systèmes NAT
- NLA.** Nouveaux avions de plus grandes dimensions
- NPA.** Procédures d'approche classique
- OCDE.** Organisation de coopération et de développement économiques
- OIPC/INTERPOL.** Organisation internationale de police criminelle
- OPAS.** Assistance opérationnelle
- OPMET.** Renseignements météorologiques d'exploitation
- PAAST.** Équipe panaméricaine pour la sécurité de l'aviation
- PIB.** Produit intérieur brut
- PIRG.** Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre
- PNUCID.** Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues
- PROMET.** Groupe de travail pour la fourniture des informations météorologiques requises par l'aviation civile
- RAFC.** Centre régional de prévisions de zone
- RNAV.** Navigation de surface
- RNP.** Qualité de navigation requise
- RSFTA.** Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
- RVR.** Portée visuelle de piste
- RVSM.** Minimums de séparation verticale réduits
- SADC.** Communauté de développement de l'Afrique australe
- SADIS.** Système de diffusion par satellite
- SAFA.** Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
- SARSAT.** Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage
- SBAS.** Systèmes de renforcement satellitaires
- SCRAG.** Groupe administratif de recouvrement des coûts du SADIS
- SFA.** Service fixe aéronautique
- SFOR.** Force de stabilisation
- 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
- SPPD.** Services d'appui à l'élaboration des politiques et des programmes
- STS.** Appui des services techniques
- TAF.** Prévision d'aérodrome
- TF.** Fonds en dépôt
- TMA.** Région de contrôle terminale
- UAT.** Émetteur-récepteur universel
- UNIDROIT.** Institut international pour l'unification du droit privé
- USOAP.** Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité
- VAAC.** Centre d'avis de cendres volcaniques
- VHF.** Très hautes fréquences
- VOR.** Radiophare omnidirectionnel VHF
- VSAT.** Microstation
- WAFZ.** 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 2001. Les tableaux de l'Appendice 12 contiennent des statistiques détaillées sur les données présentées dans ce chapitre.



En 2001, l'économie de presque toutes les régions du monde a connu un fort fléchissement. Le produit intérieur brut (PIB) mondial a progressé d'environ 2,5 % en termes réels (Figure 1). Dans les pays industrialisés, le PIB n'a augmenté que de 1,2 %, l'économie de l'Amérique du Nord progressant de quelque 1,2 %, c'est-à-dire de près de 3 points de pourcentage de moins que l'année précédente. Dans les pays en développement, le PIB a augmenté d'environ 4 %, soit quelque 1,7 % de moins qu'en 2000.

L'économie de l'Afrique a enregistré une croissance de 3,7 % du PIB. Dans la Région Asie et Pacifique, dont la part de l'économie mondiale est la plus grande, la croissance a atteint quelque 3,6 % en 2001, soit plus que la moyenne mondiale. L'apport des pays en développement y a été substantiel puisque leur PIB moyen a progressé de 5,6 %. Le PIB de la Chine a de nouveau connu une forte croissance, de 7,3 %. Au Japon, le PIB a fléchi de presque 0,4 % en 2001, tandis que les économies nouvellement industrialisées de l'Asie ont enregistré une hausse moyenne de leur PIB de près de 0,8 %. Les économies de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ont enregistré une croissance de 2,4 % environ, semblable à celle de la moyenne mondiale.

En Europe, le taux de croissance moyen du PIB a été de 1,9 %, soit un peu moins que la moitié de celui de l'année précédente. Les économies de

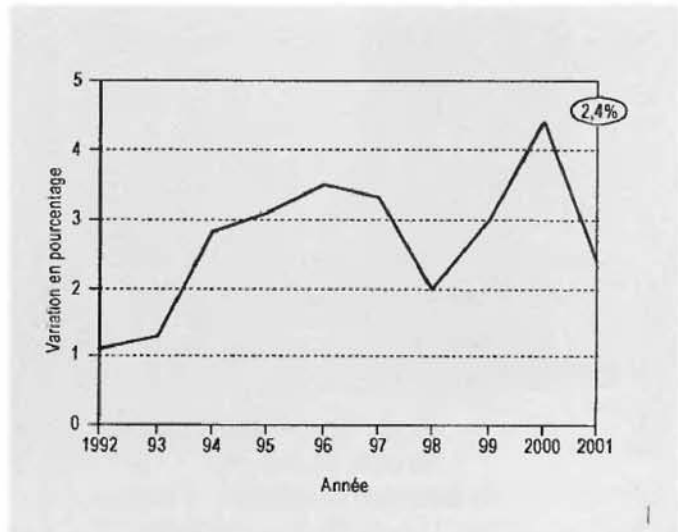


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants variations annuelles, 1992-2001

l'Europe centrale et orientale ont progressé d'environ 3 %. Les pays de la Communauté des États indépendants ont affiché une croissance appréciable de leur PIB, qui s'est située en moyenne à 6,2 % environ, mais qui a cependant été inférieure d'environ 2 % à celle de l'année précédente.

La Région Amérique latine et Caraïbes a été durement touchée par le ralentissement de l'économie mondiale et par la crise financière de l'Argentine. Il en est résulté un ralentissement de la croissance du PIB de la Région, qui n'a été que de 0,7 %, soit environ 3 points de pourcentage de moins que l'année précédente.

En raison de la chute du prix du pétrole, l'économie de la Région Moyen-Orient n'a augmenté que d'environ 4,5 %, soit 1 point de pourcentage de moins que l'année précédente.

On estime que le volume du commerce mondial de biens et services a diminué d'environ 0,2 % en 2001, ce qui représente la seule baisse en 10 ans.

Le tourisme international a connu une baisse en 2001, évaluée à 1,3 %, due aux événements du 11 septembre et à un affaiblissement des économies des plus importants marchés générateurs de tourisme (Figure 2). L'Organisation mondiale du tourisme (OMT) estime que près de 690 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers en 2001.

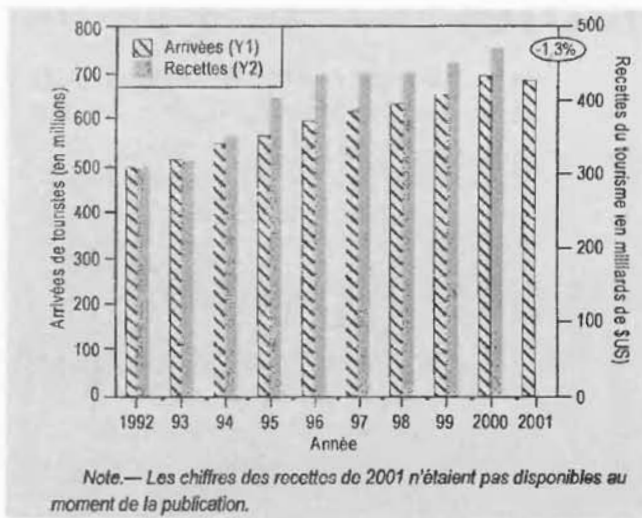


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international en dollars US, 1992-2001



Services réguliers

En 2001, le trafic régulier total acheminé par les entreprises de transport aérien des 187 États contractants de l'OACI a atteint environ 1 621 millions de passagers et quelque 29 millions de tonnes de fret. Les statistiques mensuelles obtenues donnent à penser que jusqu'à septembre 2001 le total des tonnes-kilomètres réalisées (passagers, fret et poste) n'avait guère changé par rapport à la même période de 2000, la légère augmentation du trafic passagers ayant été contrebalancée par une diminution marquée du trafic fret. Ceci dit, à la suite des événements du 11 septembre, les données relatives à toute l'année 2001 révèlent une diminution du trafic total de quelque 4 % par rapport à 2000 et des tonnes-kilomètres internationales d'environ 5 % (Tableaux 1 et 2), ce qui constitue la première diminution

annuelle de ces chiffres depuis 1991. La Figure 3 indique la tendance de 1992 à 2001.

En 2001, l'offre a diminué, mais moins vite que le trafic (Figure 4). Sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux), le coefficient d'occupation moyen et le coefficient de chargement global moyen sont tombés respectivement à 69 % et 59 % (Tableau 3).

Au niveau régional, quelque 35 % du volume total de trafic (passagers, fret et poste) ont été transportés 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 %,

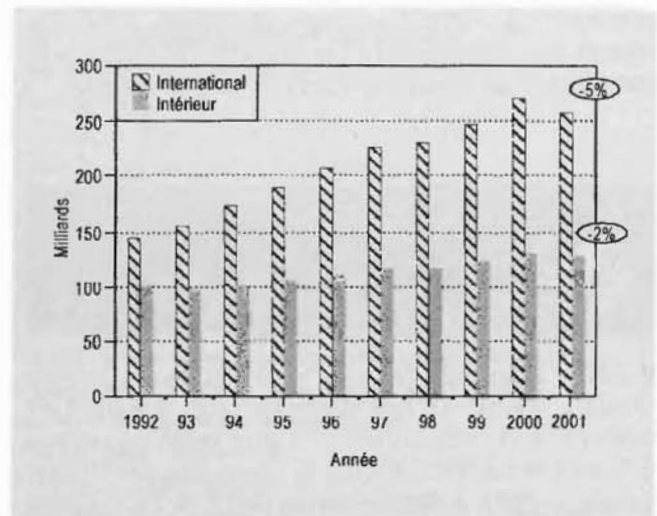


Figure 3. Trafic régulier tonnes-kilomètres réalisées, 1992-2001

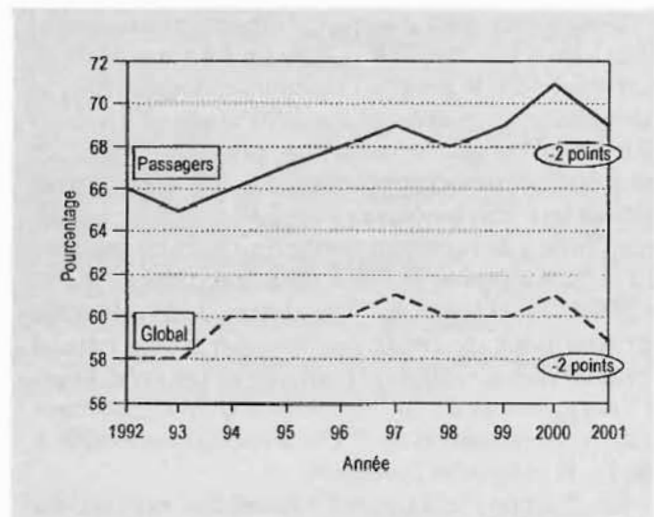


Figure 4. Trafic régulier coefficients d'occupation et de chargement, 1992-2001

celles du Moyen-Orient 4 % et les compagnies aériennes africaines 2 % (Tableau 4).

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 2001 environ 43 % du volume total du trafic régulier de passagers, de fret et de poste ont été réalisés par les transporteurs des États-Unis, du Japon et du Royaume-Uni (32, 6 et 5 % respectivement). Pour les services internationaux, 37 % environ du trafic total ont été acheminés par les compagnies des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Allemagne et du Japon, soit 17, 7, 7 et 6 % respectivement.

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers en 2001 a peu varié par rapport à 2000, tandis que la proportion du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers a progressé légèrement pour atteindre environ 13,5 % (Figure 5 et Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 6 % du total du trafic non régulier de passagers et un peu plus de 1 % du total du trafic intérieur mondial de passagers.

Exploitation des aéroports

Selon les estimations préliminaires, en 2001, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 1 030 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 aussi enregistré quelque 11 millions de mouvements de transport aérien commercial.



Entreprises de transport aérien

D'après les estimations préliminaires pour 2001, les entreprises de transport aérien régulier du monde ont globalement enregistré une perte d'exploitation marquée après 8 années consécutives de bénéfices (Tableau 9 et Figure 6).

Les recettes d'exploitation enregistrées en 2001 par les transporteurs réguliers des États contractants

de l'OACI sont provisoirement estimées à 305 300 millions de dollars¹ et leurs dépenses d'exploitation à 316 200 millions, soit un déficit d'exploitation égal à 3,6 % des recettes d'exploitation. Ce résultat fait suite à un bénéfice d'exploitation de 3,3 % en 2000.

La recette d'exploitation par tonne-kilomètre a baissé, passant de 77 cents en 2000 au chiffre estimatif de 74,6 cents en 2001, alors que la dépense d'exploitation a augmenté, passant de 74,5 cents au chiffre estimatif de 77,3 cents.

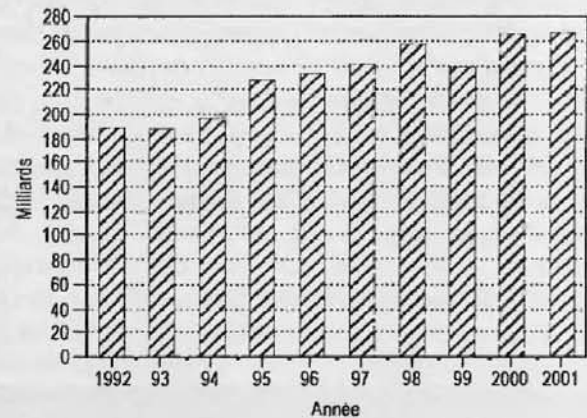


Figure 5. **Traffic International non régulier passagers-kilomètres réalisés, 1992-2001**

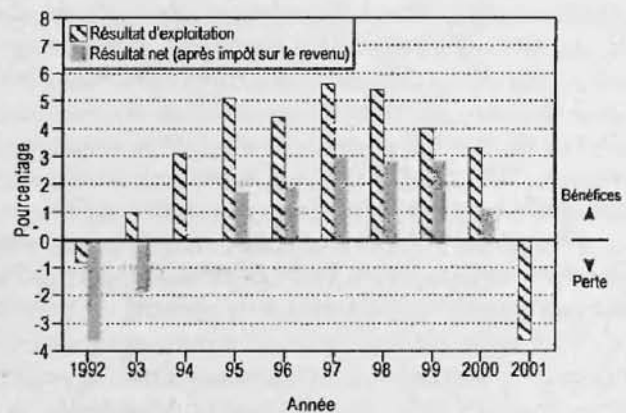


Figure 6. **Transporteurs aériens réguliers résultat d'exploitation et résultat net, 1992-2001**

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

Aéroports et services de navigation aérienne

Les événements du 11 septembre et la réduction du trafic aérien qui les a suivis ont gravement nui à la situation financière globale des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne. Alors qu'à la fin de l'année, la situation des principaux transporteurs aériens continuait d'être relativement satisfaisante, en raison surtout de la contribution de leurs recettes extra-aéronautiques, celle des exploitants plus modestes qui ne pouvaient tirer parti d'une telle diversité de leurs recettes a connu de plus grandes difficultés. Les aéroports et les prestataires de services de navigation aérienne ont pris un certain nombre de mesures correctrices qui étaient cependant très variables, selon la gravité et le degré des conséquences directes de la situation sur chacun d'eux et la latitude qu'ils ont dû imposer des redresses d'usage.



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 2001, quelque 781 transporteurs aériens assurant des services réguliers de passagers (internationaux et/ou intérieurs) et environ 113 exploitants des services réguliers de transport exclusif de fret. Comparativement à 2000, ces chiffres traduisent une augmentation globale nette de 87 transporteurs aériens.

La tendance à la privatisation des compagnies aériennes nationalisées s'est poursuivie en 2001. Deux compagnies ont atteint leur objectif de privatisation. Il a été signalé que 40 autres compagnies aériennes nationalisées 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. Contrairement à la tendance générale, les gouvernements ont augmenté leurs participations au capital de transporteurs privatisés afin d'éviter leur faillite imminente.

Aéroports et services de navigation aérienne

L'augmentation de l'autonomie des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne s'est poursuivie au cours de l'année de même que la participation d'intérêts privés, notamment par la passation de contrats de gestion de certains aéroports. Toutefois, en conséquence des événements du 11 septembre, plusieurs projets de privatisation ont été interrompus.

Parc aérien

De 1992 à 2001, d'après les données communiquées, le nombre total des aéronefs de transport commercial en service a augmenté d'environ 39 %, passant de 14 919 à 20 771 (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 35 %, passant de 12 008 à 16 229 au cours de la même période (Figure 7 et Tableau 10).

En 2001, 990 avions à réaction ont été commandés (contre 1 553 en 2000) et 1 219 ont été livrés (contre 1 009 en 2000). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 2001 était de 3 799, contre 3 649 à la fin de 2000.

On estime que les engagements financiers que représentent les commandes d'avions à réaction passées aux grands constructeurs en 2001 sont de l'ordre de 69 milliards de dollars.

Quatre-vingt-neuf avions à turbopropulseurs ont été commandés en 2001 et 109 ont été livrés.

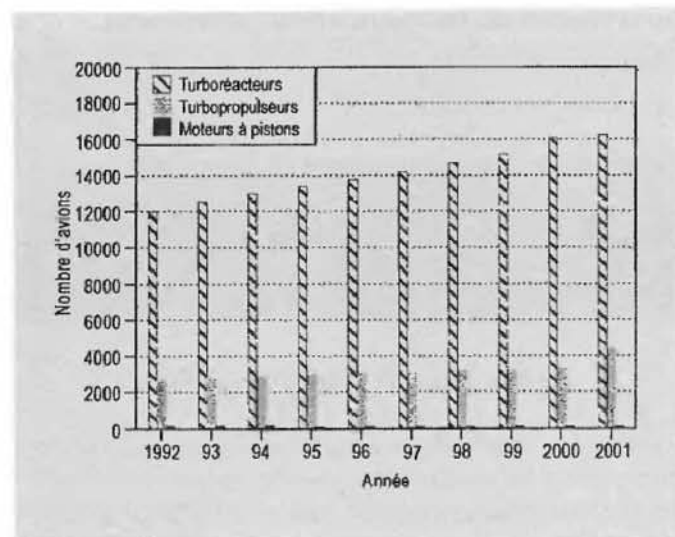


Figure 7. Parc total des avions de transport commercial 1992-2001

Avions en tête de liste des transactions, 2001

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Canadair RJ	230	152	562
Boeing 737	124	298	752
Airbus 320	101	120	492
Airbus 380	78	—	78
Embraer RJ	62	166	516



Les États ont continué d'étendre leur réseau de transport aérien international en concluant des accords bilatéraux de services aériens. Selon les données communiquées, 65 États auraient conclu ou modifié un total de 80 accords de ce type au cours de l'année. Confirmant une tendance, plus de 70 % de ces accords et amendements contenaient des éléments de libéralisation, sous une forme ou sous une autre. Par exemple, 5 États ont conclu 4 accords «ciel ouvert», qui prévoient le libre accès au marché sans restriction de désignation, de droits de route, de capacité, de fréquence, de partage de codes et de tarifs. En décembre 2001, on comptait environ 85 accords bilatéraux «ciel ouvert» conclus depuis 1995 (une trentaine au cours des 3 dernières années) par environ 70 pays. Ces accords étaient le fait non seulement de pays développés, mais aussi d'un nombre croissant de pays en développement (environ 60 %).

La libéralisation du transport aérien s'est aussi poursuivie au niveau régional. En Afrique, la Communauté économique et monétaire d'Afrique centrale (CEMAC) et la Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO) sont convenues en mars de poursuivre la libéralisation du transport aérien dans leurs régions, avec pour objectif de l'achever pour juin 2004. 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 officiellement en mai un accord plurilatéral de «ciel ouvert», sur lequel ils s'étaient mis d'accord en novembre 2000, qui est entré en vigueur en décembre. En Amérique latine, les États Parties à l'Accord de Fortaleza (signé en

1997 par 6 pays de la région) ont examiné en mars les moyens de faire progresser leur libéralisation; ils sont convenus d'appliquer entre eux un plan progressif de deux ans portant sur l'accès aux marchés, la capacité et les fréquences. Au Moyen-Orient, la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) a examiné en avril un projet d'Accord interarabe sur la libéralisation des droits de trafic, dans lequel était proposée une démarche progressive devant conduire à terme à la libéralisation totale des droits de trafic entre ses États membres.

L'intervention de plus en plus marquée de certaines organisations dans les questions de transport aérien, en particulier celle de l'Organisation mondiale du commerce (OMC) a marqué une autre évolution importante. En 2001, l'OMC a repris l'examen qui lui était dévolu de l'Annexe relative aux services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) et elle a adopté des lignes directrices, des procédures et un programme de travail pour les négociations sur les services, notamment plusieurs propositions concernant le transport aérien et le tourisme. Les propositions d'addition à l'Annexe relative aux services de transport aérien soumises au Conseil du commerce des services (CTS) portaient sur le traitement des première et deuxième libertés de l'air dans un accord multilatéral, les services d'escale, les services de gestion des aéroports, les services de location-bail ou de location d'aéronefs sans exploitant et les services auxiliaires à tous les modes de transport lorsqu'ils sont prêtés dans un contexte de transport aérien. Pour ce qui concerne le projet d'Annexe de l'AGCS sur le tourisme, le CTS a examiné une nouvelle proposition qui prévoit l'accès non discriminatoire à l'infrastructure du transport aérien et à ses services connexes, et qui traite aussi de préoccupations concernant le chevauchement potentiel des réglementations de certains aspects du transport aérien. Le CTS a aussi demandé à l'OACI de rédiger un protocole d'entente qui renforcerait la coopération entre l'OACI et l'OMC et contribuerait à définir leurs rôles respectifs. L'OACI a participé activement à ces activités en cours de l'OMC et elle a assisté à plusieurs réunions du CTS auxquelles elle a présenté des exposés notamment pour préciser pourquoi un tel protocole d'entente est nécessaire, et faire connaître les préoccupations de l'OACI relatives à l'Annexe sur le tourisme qui est proposée. Le protocole n'ayant pu recueillir le consensus, la question a été conservée à titre de point permanent de l'ordre du jour d'une réunion ultérieure pour faire l'objet d'un complément d'étude. À la quatrième réunion ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Doha (Qatar), du 9 au 14 novembre, des objectifs et un

calendrier des négociations lancées en janvier 2000 ont été établis pour promouvoir la croissance économique de tous les partenaires commerciaux, des pays en développement et des pays les moins avancés. Il y a été décidé aussi que les membres de l'OMC devront présenter leurs demandes initiales concernant des engagements spécifiques pour le 30 juin 2002 et des offres initiales pour le 31 mars 2003.

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a poursuivi ses travaux sur la libéralisation du transport de fret aérien en proposant un protocole à annexer aux accords actuels sur les services aériens et un projet d'accord multilatéral.

Au niveau national, les Gouvernements de l'Afrique du Sud, du Canada, du Kenya et des Philippines ont entrepris une revue de leur politique globale du transport aérien, jugée nécessaire en raison de la tendance mondiale à une plus large libéralisation. En août, le Gouvernement du Bangladesh a autorisé les transporteurs privés à exploiter des vols sur certains marchés internationaux. En août également, le Gouvernement du Brésil a éliminé le contrôle des prix sur toutes les routes intérieures à la suite de la déréglementation des tarifs intérieurs sur les routes principales, en avril. En mars, le Gouvernement de Chypre a entrepris la libéralisation de ses règlements sur la délivrance des permis d'exploitation aérienne. En septembre, le Gouvernement de l'Équateur a autorisé l'accès élargi aux aéroports nationaux et a éliminé le contrôle des tarifs de transport de fret. En avril, le Gouvernement de la Pologne a annoncé que, avec effet au 1^{er} janvier 2004, il libéralisera entièrement son marché du transport aérien.

La libéralisation s'est accompagnée d'un recours plus fréquent aux lois sur la concurrence dans le transport aérien. Le règlement des comportements répréhensibles en matière de concurrence comporte cependant le problème fondamental de déterminer ce qui distingue les comportements normaux de ceux qui sont répréhensibles. En janvier, le Département des transports (DOT) des États-Unis a annoncé qu'il ne publierait pas de lignes directrices sur la concurrence comme il l'avait initialement proposé en avril 1998, mais seulement des analyses et qu'il établirait des normes dans chaque cas d'espèce. En mai, un juge fédéral des États-Unis a débouté le Département de la justice (DOJ) des États-Unis qui, en mai 1999, avait intenté des poursuites antimonopoles contre American Airlines, pour activités qu'il jugeait prédatrices. En juin, le DOJ a décidé d'interjeter appel contre ce jugement.

Les alliances 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 leur traitement réglementaire variait. En Europe, la Commission européenne a approuvé l'accord de coentreprise conclu par BMI British Midland, Lufthansa et SAS pour une période de 6 ans. En décembre, la Commission a provisoirement approuvé l'accord de coopération conclu par Austrian Airlines et Lufthansa. Aux États-Unis, le DOT a approuvé et accordé l'immunité antitrust à des accords de coopération déposés: en janvier, par United Airlines, Austrian Airlines, Luda Air, Lufthansa et SAS; en avril, par United Airlines et Air New Zealand; et, en mai, par Continental Airlines et COPA Airlines. De plus, le DOT a étudié 4 accords: un d'eux, qu'il avait refusé en juillet 1999, lui a été à nouveau soumis par American Airlines et British Airways en août, ces deux transporteurs demandant que leur immunité antitrust prenne effet au moment de la conclusion d'un accord de «ciel ouvert» entre les États-Unis et le Royaume-Uni.

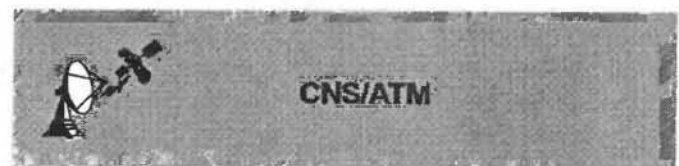
Le regroupement des compagnies aériennes a particulièrement caractérisé l'année 2001. Dans la Région Asie et Pacifique, la Commission australienne des consommateurs et de la concurrence (ACCC) a autorisé l'acquisition proposée de Hazelton Airlines par Ansett en mars et d'Impulse par Qantas en mai après que ces transporteurs furent convenus de prendre d'importants engagements. En juin, l'Administration chinoise de l'aviation civile (CAAC) a parachevé son plan d'intégration en vertu duquel les 10 anciennes compagnies aériennes qui lui étaient affiliées seraient restructurées en 3 groupes dirigés par Air China, China Eastern Airlines et China Southern Airlines. En novembre, Japan Airlines et Japan Air System ont annoncé leur fusion en une compagnie en portefeuille qu'elles avaient créée conjointement. En Europe, les autorités de réglementation ont approuvé les acquisitions proposées de British Regional Airlines Group par British Airways en avril, d'Eurowings par Lufthansa en septembre et de Braathens par SAS en octobre. En février, les autorités russes ont approuvé la prise de contrôle de Vnukovo Airlines par Sibir. En Amérique latine, l'Administration de l'aviation civile colombienne a approuvé la fusion proposée de Avianca et Aces. En Amérique du Nord, le Bureau de la concurrence du Canada a autorisé la prise de contrôle de Royal Aviation par Canada 3000, en mars, et de CanJet, en mai. En avril, le Tribunal d'appel itinérant des États-Unis a approuvé le rachat par American Airlines de TransWorld Airlines qui était en faillite. À la suite de

la décision prise en juillet par le DOJ d'interdire la fusion de United Airlines et de USAirways, proposée en mai 2000, ces deux transporteurs ont officiellement abandonné leur plan de fusion.

La question des aides gouvernementales a refait surface, plusieurs États ayant pris des mesures pour réagir aux conséquences des événements du 11 septembre. Plusieurs pays, tout particulièrement les États-Unis, ont fourni une assistance financière directe ou indirecte à leurs industries du transport aérien. Cette assistance comportait non seulement des apports monétaires pour compenser les transporteurs aériens, les prestataires de services et certains services auxiliaires des pertes résultant de la fermeture des aéroports et de l'espace aérien dans les jours qui ont suivi les événements du 11 septembre, mais aussi un appui indirect sous la forme de garanties des prêts, de protection contre les poursuites en responsabilité et de couverture d'assurance, de restructuration des prêts à faibles taux d'intérêt, d'un allègement des charges fiscales, d'un élargissement de l'assurance chômage et de l'assurance maladie, de subventions pour le recyclage, de prêts-relais pour éviter les faillites imminentes, etc. La Commission européenne a autorisé ses États membres à assurer leurs transporteurs aériens contre les poursuites en responsabilité et à les dédommager, mais uniquement dans des conditions strictes bien définies.

L'industrie du transport aérien a été mise en difficulté par les mesures prises par les assureurs lorsque, à la suite des événements du 11 septembre et après un préavis de 7 jours, ils ont annulé l'assurance responsabilité aux tiers des transporteurs et la protection contre les risques de guerre dans le monde entier, avec effet au 24 septembre. Immédiatement après cette annulation, le Président du Conseil de l'OACI a envoyé une lettre à tous les États contractants pour les inciter à prendre les mesures voulues pour que les services de transport aérien ne soient pas interrompus, en fournissant à leurs transporteurs la réassurance nécessaire, au moins jusqu'à ce que les marchés de l'assurance se stabilisent. Plusieurs gouvernements ont décidé de protéger leurs transporteurs contre ce risque, mais il a été signalé que ces mesures, prises essentiellement par les gouvernements de pays industrialisés, créaient aussi une distorsion de la concurrence sur le marché. Les mesures que les assureurs ont prises par la suite pour assurer la responsabilité aux tiers et les risques sous réserve de certaines conditions bien définies ont été jugées non seulement trop limitées mais aussi trop coûteuses pour une industrie déjà accablée de coûts croissants. De plus, elles ne touchaient pas d'autres aspects des assurances qu'il faudrait nécessairement régler.

Le ralentissement économique a eu de graves conséquences sur la santé financière des compagnies aériennes, situation que les événements du 11 septembre ont exacerbés. En Afrique, les 11 États africains intéressés ont décidé en août de liquider Air Afrique et de créer un nouveau transporteur avec l'appui financier d'Air France. Dans la Région Asie et Pacifique, Ansett a dû cesser toute activité en septembre après l'échec des efforts de renflouement de sa société mère, Air New Zealand, elle aussi confrontée à des difficultés financières mais qui, en octobre, a bénéficié d'un ensemble de mesures de renflouement de la part du gouvernement. En octobre également, en Europe, le Groupe Swissair a demandé de bénéficier d'une protection contre ses créiteurs. Le Gouvernement suisse lui a accordé un prêt d'urgence pour qu'elle puisse poursuivre ses vols et est convenu par la suite de créer une nouvelle compagnie aérienne. Sabena, dont Swissair détient des parts minoritaires, a été obligée de suspendre tous ses vols et a déposé son bilan en novembre. En juin, en Amérique latine, Aerolíneas Argentinas a déposé une demande de protection contre la faillite et, en novembre, la société en portefeuille de l'État espagnol, la SEPI, a vendu au Groupe Marsans la part majoritaire de ce transporteur qu'elle détenait. En Amérique du Nord, Midway Airlines a mis fin à ses activités en septembre et, en novembre, Canada 3000 a déposé son bilan et n'a plus exploité aucun vol.



La planification et la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) se sont poursuivies en 2001 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, des éléments et plans concrets de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM ont continué d'être intégrés aux plans régionaux de navigation aérienne. Depuis l'adoption par le Conseil de la première édition du *Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM* (Plan mondial) (Doc 9750), en 1998, le Secrétariat, le

Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), plusieurs groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne et les PIRG ont confirmé que le Plan leur était d'une utilité croissante. C'est pourquoi le Secrétariat a établi le premier amendement à ce Plan en tenant compte des travaux les plus récents des organes ci-dessus et le Conseil l'a approuvé en juin. Depuis la première édition du Plan, les PIRG ont beaucoup progressé dans l'identification des zones ATM et des grands courants de trafic international ainsi que dans la définition, fondée sur les lignes directrices du Plan, des besoins CNS/ATM de ces zones. La Partie II du Plan mondial a été mise à jour sur la base des progrès réalisés par les PIRG. En outre, d'importants efforts ont été consacrés à la réalisation d'analyses coûts-avantages destinées à faciliter la mise en œuvre des nouveaux systèmes.

Dans toutes les régions, des progrès marqués ont été réalisés vers la mise en application de minimums de séparation réduits, fondés sur les systèmes et les concepts CNS/ATM. Dans plusieurs parties de la Région Pacifique, la mise en œuvre de la qualité de navigation requise (RNP) 10 a constitué la base d'une réduction à 50 NM des minimums de séparation longitudinale et latérale. La RNP10 a aussi été mise en œuvre dans le couloir de l'Atlantique Sud qui relie l'Europe et l'Amérique du Sud. 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 et Caraïbes. L'espace aérien RNP5 a été mis en œuvre dans plusieurs secteurs de la Région Moyen-Orient. Combinée à la navigation de surface (RNAV), la RNP5 a permis aux États et aux exploitants aériens 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) se sont poursuivis dans la Région Europe où il est prévu qu'ils seront appliqués en janvier 2002. Les RVSM ont été appliqués avec succès dans certaines parties de la Région Pacifique et il est prévu qu'ils le seront en 2002 dans le couloir de l'Atlantique Sud.

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 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 par une augmentation de la capacité.

Communications

Les normes et pratiques recommandées (SARP) sur la VDL mode 3 (voix/données intégrées) et sur la VDL mode 4 (liaison de données pour les applications de surveillance) sont devenues applicables en novembre 2000. Ces systèmes permettent d'introduire des communications vocales numérisées et des communications améliorées de données air-sol. La VDL Mode 4 a été normalisée pour répondre à des besoins de surveillance, tout particulièrement à ceux de la surveillance dépendante automatique (ADS) (ADS-contrat et ADS-diffusion). Les deux liaisons de données sont compatibles avec l'ATN. Les activités portant sur le choix des futures améliorations, notamment sur une évaluation de la nécessité de normaliser les nouveaux systèmes possibles, tels que l'émetteur-récepteur universel (UAT), se sont poursuivies en 2001.

Navigation

La mise au point et la mise en œuvre des systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) ont continué à progresser dans plusieurs États et organisations internationales. La première série de SARP sur le GNSS a été insérée dans l'Annexe 10, Volume I, et elles sont devenues applicables le 1^{er} novembre.

La mise au point des systèmes de renforcement satellitaires (SBAS) s'est poursuivie. Ce type de renforcement devrait permettre l'utilisation du GNSS pendant toutes les phases de vol jusqu'à l'approche de précision de catégorie I. Des systèmes de renforcement basés au sol (GBAS) utilisés pour appuyer l'exploitation de catégorie I et susceptibles de permettre les approches de précision des catégories II et III ont aussi continué à faire l'objet de travaux de mise au point et d'essais. Certains États pourraient utiliser ce type de renforcement avec des améliorations permettant le service de localisation GBAS pour étayer les opérations RNAV en région terminale. Plusieurs États ont approuvé l'utilisation du GPS comme moyen supplémentaire ou comme moyen primaire pour certains vols et certains types d'espace aérien. La mise en œuvre du GNSS (principalement du GPS) basée sur l'application approche de non-précision (NPA) s'est poursuivie dans les régions de l'OACI. 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 basées sur les SBAS et les GBAS.

Surveillance

Au cours de l'année, il y a encore eu des 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 de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Les analyses concernant le choix d'une liaison RF pour l'ADS-B se sont poursuivies. L'élaboration de propositions d'amendements des SARP de l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques* — sur le SSR mode S, sur le sous-réseau mode S du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) et sur le système anti-collision 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 la plupart des régions, des plans de mise en œuvre de moyens de surveillance, notamment du SSR mode S, de l'ACAS et de l'ADS ont été formulés.

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) ont continué d'être modernisés dans le monde entier avec des matériels modernes capables d'étayer les 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.

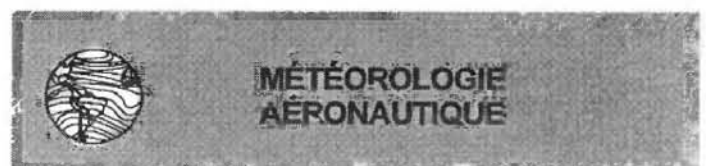
Plusieurs concepts d'exploitation des systèmes ATM ont progressé. Les États-Unis ont poursuivi leurs travaux sur le «concept de système d'espace aérien national», qui comprend celui du «vol en mode libre» («Free Flight») et plusieurs fonctions automatisées faisant appel à des logiciels pour la résolution des conflits et la régulation des arrivées dans le temps, par exemple. À l'OACI, le Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP) 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. Ce concept futuriste n'est pas limité aux possibilités actuelles de la technique. Le concept opérationnel permettra surtout de tirer pleinement parti des bienfaits escomptés des systèmes CNS/ATM et constituera la base des analyses coûts-avantages qui précéderont la mise en œuvre des systèmes ATM. Il est prévu qu'un projet de ce concept sera présenté à la Commission de navigation aérienne durant le deuxième trimestre de 2002.



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 6 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 2 États ont eux aussi progressé.

La tendance croissante à l'autonomie dans la mise à disposition d'aéroports a des conséquences sur la sécurité. C'est pourquoi les États doivent veiller à adopter des lois et règlements de sécurité appropriés. Dans ce contexte, l'Amendement n° 4 de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I, qui contient une nouvelle disposition sur la certification des aérodromes par les États est à la fois bienvenu et approprié. Un nouveau manuel sur la certification des aérodromes a été publié pour aider les États à s'acquitter des obligations que leur confère la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Le nouvel amendement contient aussi 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 à l'intérieur des aérodromes.



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 que la mise au point d'un nouveau message d'observation météorologique est actuellement à l'étude. 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 (WAFC) a continué à 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 micro-stations (VSAT) permettant de recevoir les données et les produits des 3 systèmes de diffusion par satellite OACI ont été installées dans plus de 140 États. Ces systèmes de diffusion fournissent directement aux États les données et produits du WAFC 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 SIGWX par les WAFC ont permis de fermer 10 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.

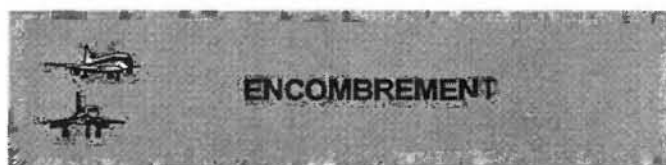
Les travaux se sont poursuivis dans les États responsables de centres d'avis de cendres volcaniques (VAAC) en vue d'élaborer et de publier des avis de cendres volcaniques sous forme graphique, à l'intention des centres de contrôle régional et des centres de veille météorologique.



Le système d'alerte et de détection COSPAS-SARSAT a été amélioré. Trois satellites géostationnaires (GEOSAR) (plus un en 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 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 en cours de 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. L'émetteur-localisateur d'urgence (ELT) émettant sur 406 MHz a notamment pour avantage que, bien qu'il donne lieu à de fausses alertes, leur taux est beaucoup plus faible que sur 121,5 MHz. Sur 406 MHz, les fausses alertes sont causées par l'ELT lui-même alors que, sur 121,5 MHz, elles sont dues à de multiples sources de brouillage.

De septembre 1982 à décembre 2000, le système COSPAS-SARSAT international a contribué au sauvetage de plus de 12 747 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 l'ancienne 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'États utilisateurs, soit de fournisseurs de secteurs terriens. Le Secrétaire général de l'OACI est un des dépositaires de l'Accord.



Le trafic ayant augmenté plus rapidement que la capacité des aéroports et de l'espace aérien, l'aggravation de l'encombrement côté piste a continué à nuire à l'exploitation dans beaucoup de régions du monde. Il est prévu que la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM contribuera nettement à réduire l'encombrement dans le monde entier.

À sa troisième réunion, le Groupe d'experts de la facilitation a recommandé de remanier en profondeur l'Annexe 9 — *Facilitation*, pour contribuer à éviter ou à atténuer l'encombrement au sol dans les aéroports. Les SARP mises à jour, en particulier celles du Chapitre 3 (documents de voyage et dispositions sur l'entrée et la sortie des voyageurs) et du Chapitre 4 (entrée et sortie du fret), résultent de

l'application de principes modernes tels que l'utilisation optimale des systèmes informatiques et la gestion du risque dans les systèmes de contrôle frontaliers. Les spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine ont continué d'être affinées pour promouvoir l'interopérabilité de tous les systèmes aéroportuaires d'inspection des passagers, qui visent à accélérer l'acheminement de forts volumes de trafic en périodes de pointe.

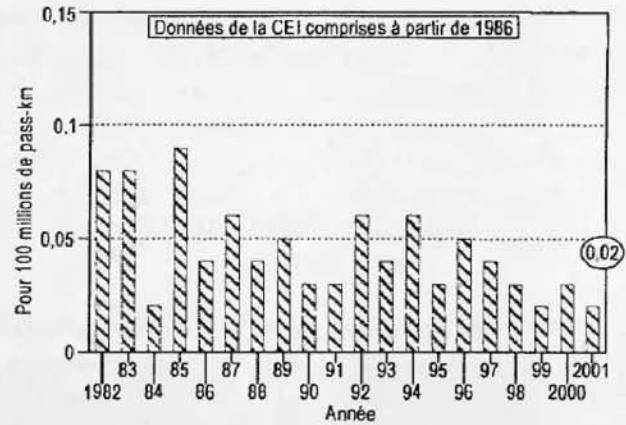


Les accidents d'aviation dont il est question dans cette rubrique excluent les incidents causés par des actes d'intervention illicite, dont il est question à la rubrique sûreté.

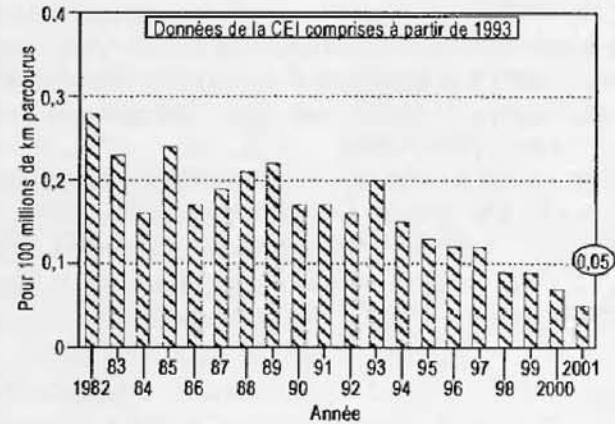
Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation indiquent qu'en 2001, sur les services réguliers du monde, il y a eu 13 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg qui ont entraîné la mort de passagers. Le nombre de passagers tués a été de 577. Les chiffres correspondants de 2000 étaient 18 accidents mortels et 757 passagers tués (Tableau 11). En raison de la baisse du trafic passagers enregistrée en 2001 et de la diminution du nombre de passagers ayant trouvé la mort, le taux de passagers tués est tombé de 0,025 en 2000 à 0,02 par 100 millions de passagers-kilomètres en 2001. De même, le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus est tombé à 0,05 contre 0,07 en 2000, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a été de 0,06 contre 0,09 en 2000 (Figure 8).

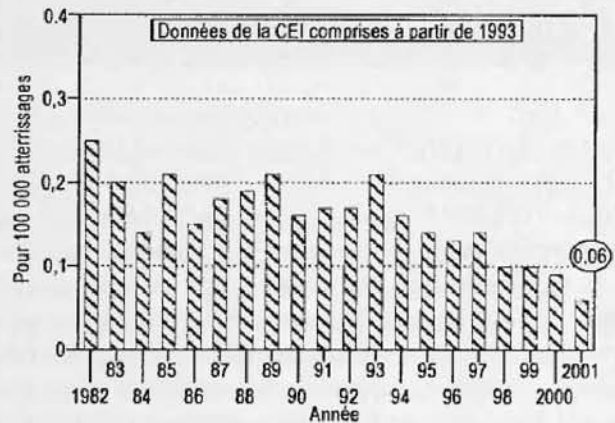
Sur les services réguliers de passagers, les niveaux de sécurité varient sensiblement selon les types d'appareils. Ainsi, dans le cas des avions à turboréacteurs, qui ont assuré environ 98 % du trafic régulier total exprimé en passagers-kilomètres, il y a eu pendant l'année 5 accidents qui ont fait 513 victimes, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à moteurs alternatifs, qui transportent près de 2 % du trafic régulier, le nombre d'accidents mortels a été de 8 et celui des victimes



Nombre de passagers tués pour 100 millions de passagers-kilomètres (services réguliers)



Nombre d'accidents mortels pour 100 millions de kilomètres parcourus (services réguliers)



Nombre d'accidents mortels pour 100 000 atterrissages (services réguliers)

Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1982-2001

de 64. 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 2001 il y a eu 29 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg ayant fait des morts (parmi lesquels 5 aéronefs qui effectuaient des vols tout-cargo avec des passagers à bord) contre 21 en 2000. Ces accidents ont causé la mort de 204 passagers en 2001, contre 290 en 2000.

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 13 accidents mortels et 118 victimes en 2001.



Créé en janvier 1999, le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité (USOAP) a poursuivi ses activités d'audit. Un rapport détaillé a été présenté à la 33^e session de l'Assemblée qui a noté avec satisfaction le succès du Programme. Au total, 178 États contractants et 5 territoires ont été audités depuis 1999. L'Assemblée a adopté 2 résolutions qui prévoient notamment la poursuite et l'élargissement du Programme, la correction des carences observées pendant les audits et l'établissement d'une fonction d'assurance de la qualité dans les projets de supervision de la sécurité. La base de données sur les constatations des audits a permis de mettre en lumière des carences de cette supervision. À la fin de l'année, 30 missions de suivi visant à valider l'application des plans correcteurs soumis par les États avaient été

effectuées. Les préparatifs de l'élargissement du Programme à d'autres domaines techniques se sont poursuivis.



La communauté aéronautique internationale a continué de se pencher sur les questions de facteurs humains en cause dans les incursions sur les pistes à l'occasion de manifestations internationales tenues dans divers États contractants.

Un Séminaire régional sur les facteurs humains et la sécurité des vols s'est tenu à Santa Cruz (Bolivie), du 2 au 6 avril. Des représentants des États contractants des Régions CAR et SAM ainsi que des représentants de l'industrie, d'établissements de formation et du monde universitaire y ont participé. Une journée complète a été consacrée à l'aspect facteurs humains de la prévention et des enquêtes sur les accidents.

Un Séminaire régional OACI sur les audits de la sécurité des opérations des compagnies aériennes (LOSA) s'est tenu au Panama, du 27 au 29 novembre. La méthode LOSA est une méthode nouvelle appliquée pour recueillir des renseignements sur la sécurité en procédant à un contrôle systématique de l'exploitation aérienne normale.



Quatre mallettes pédagogiques normalisées (MPN) destinées à renforcer les aptitudes et connaissances des inspecteurs gouvernementaux de la sécurité ont été mises au point conjointement par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et l'OACI. Neuf centres de formation ont été évalués pour établir s'ils sont en mesure de dispenser, en utilisant les MPN, une formation des inspecteurs de la sécurité organisée par les gouvernements et cautionnée par l'OACI pour acceptation dans le monde entier.



À la fin de 2001, la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999, avait été signée par 70 États et une organisation régionale d'intégration économique (la Communauté européenne), et elle avait été ratifiée par 12 États. Trente ratifications sont nécessaires pour que la Convention entre en vigueur.



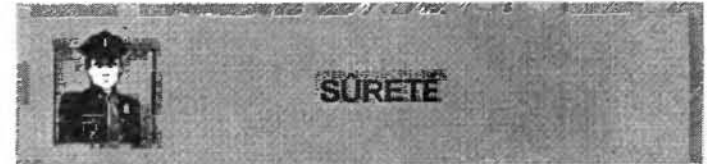
À la suite des événements tragiques du 11 septembre aux États-Unis, l'Assemblée a adopté, à sa 33^e session, la Résolution A33-20 — *Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre*. L'Assemblée a invité instamment les États contractants à mettre au point ensemble une approche plus durable et coordonnée à ce problème important et urgent et a demandé au Conseil de l'OACI d'établir un Groupe spécial, ayant pour mandat de faire rapport et de présenter des recommandations au Conseil dès que possible. Par la suite, le Conseil de l'OACI, à la première séance de sa 164^e session, le 22 octobre, a décidé d'établir ce Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre (SGWI).

Le Groupe spécial a tenu deux réunions: SGWI/1 (Montréal, les 6 et 7 décembre 2001) et SGWI/2 (Montréal, du 28 au 30 janvier 2002).

À titre de solution à long terme, le SGWI a recommandé que soit élaborée une convention internationale limitant la responsabilité civile de l'industrie aéronautique en cas de pertes résultant de la guerre, d'un détournement et des risques qui y sont associés.

À court et à moyen terme, le SGWI a recommandé de créer un mécanisme international qui fournirait une couverture d'assurance aéronautique pour les risques de guerre bénéficiant pour les premières années d'un soutien public multilatéral. En attendant que le Conseil ne se prononce sur cette dernière recommandation, le Président du Conseil a

fait appel à tous les États contractants de l'OACI, dans des lettres en date du 21 septembre, du 25 octobre et du 14 décembre 2001 et du 18 mars 2002, pour leur demander de couvrir les risques non couverts en raison de la situation jusqu'à ce que les marchés de l'assurance se stabilisent. Les États ont répondu positivement à l'appel du Président.

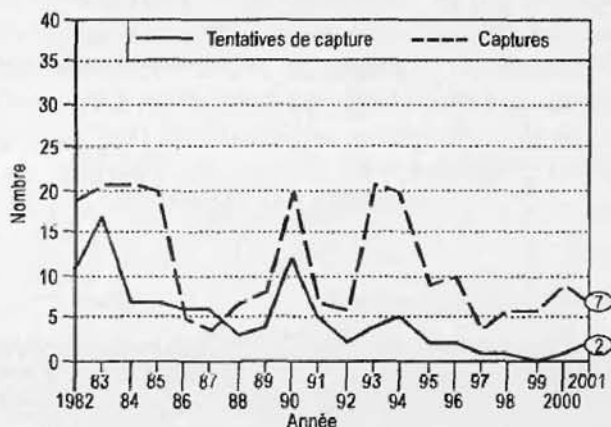


Pendant la période à l'examen, 21 actes d'intervention illicite ont été signalés: 7 actes de capture illicite, dont 4 détournements simultanés d'aéronefs civils utilisés comme arme de destruction aux États-Unis, le 11 septembre, 2 tentatives de capture illicite, 4 attaques d'installations, 4 tentatives d'attaque d'installations, 2 attaques en vol, une tentative d'attaque en vol et une tentative de sabotage (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).

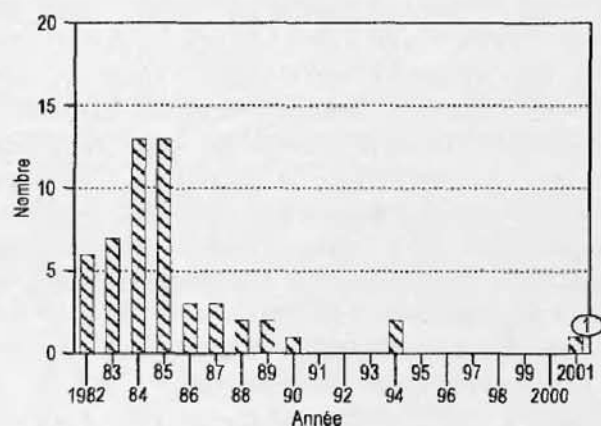
Conformément à la Résolution A33-1 de l'Assemblée — *Déclaration sur l'usage indu d'aéronefs civils comme armes de destruction et autres actes terroristes impliquant l'aviation civile* —, le Conseil est convenu de tenir au siège de l'OACI une Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation les 19 et 20 février 2002: pour prévenir, combattre et éliminer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile; pour renforcer le rôle de l'OACI dans l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) de sûreté et de procédures, et de vérification de leur application; et pour dégager les moyens financiers nécessaires afin que l'OACI puisse prendre d'urgence des mesures dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Dans sa Résolution A33-1, l'Assemblée chargeait le Conseil et le Secrétaire général d'examiner le programme OACI de sûreté de l'aviation et d'envisager la création d'un Programme OACI d'audits de la sûreté de l'aviation concernant des arrangements sur la sûreté aéroportuaire et des programmes de sûreté de l'aviation civile. Il a été recommandé à cet égard que le mécanisme devienne permanent et obligatoire pour tous les États contractants.

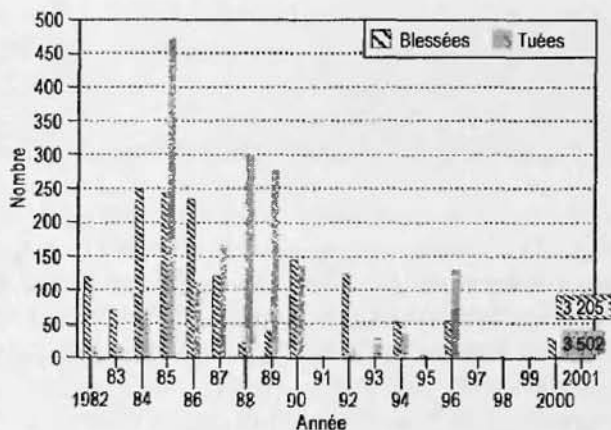
Le 7 décembre, le Conseil a adopté l'Amendement n^o 10 de l'Annexe 17 qui prendra effet le 15 avril 2002 et deviendra applicable le 1^{er} juillet 2002.



Actes d'intervention illicite



Incidents de sabotage



Note.— Les rapports officiels reçus au sujet des événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis ne mentionnaient pas le nombre estimatif de tués et de blessés au sol. Les totaux indiqués sont des estimations actuelles à partir de sources médiatiques.

Nombre de personnes tuées ou blessées

Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation 1982-2001

L'amendement introduit dans l'Annexe diverses définitions et de nouvelles dispositions sur son application aux vols intérieurs, la coopération internationale en ce qui concerne les informations sur les menaces, les comités nationaux de sûreté de l'aviation, la gestion nationale de la qualité, les contrôles d'accès, les passagers et leurs bagages de cabine et de soute, le personnel de sûreté à bord et la protection du poste de pilotage, les arrangements de partage de codes et de collaboration, les facteurs humains et la gestion de la riposte aux actes d'intervention illicite. Plusieurs pratiques recommandées de l'Annexe ont été élevées au rang de normes.

Le Conseil a approuvé une recommandation de la Commission internationale technique des explosifs (CITE) visant à amender l'Annexe technique à la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection consistant à supprimer l'ortho-Mononitrotoluène (o-MNT) de la liste des agents de marquage. Conformément à la décision du Conseil, une lettre a été envoyée aux États parties à la Convention pour leur proposer, en vertu des dispositions du paragraphe 4 et l'article VI de la Convention, un amendement de l'Annexe technique à la Convention. En vertu du paragraphe 3 de l'article VII de la Convention, l'amendement a été adopté le 27 septembre et il entrera en vigueur le 27 mars 2002.



L'OACI a tenu trois manifestations importantes en 2001. Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a tenu sa cinquième réunion (CAEP/5) en janvier et il a soumis au Conseil des recommandations sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation. Un colloque sur les aspects environnementaux de l'aviation s'est tenu en avril, avec pour objectifs principaux de sensibiliser les États aux problèmes environnementaux associés à l'aviation civile, de procéder à un échange de vues sur ces problèmes et de familiariser les États avec les travaux de CAEP/5 pour les aider à préparer les débats de la 33^e session de l'Assemblée sur les questions environnementales. En octobre, l'Assemblée a examiné l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, adopté en 1998 (Résolution A32-8) à

la lumière des faits nouveaux intervenus pendant le triennat et elle en a adopté une version profondément révisée (Résolution A33-7).

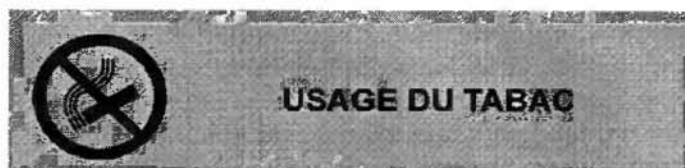
En juin, le Conseil a adopté une nouvelle norme acoustique plus rigoureuse pour les avions à réaction et les gros avions à hélices (Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I, Chapitre 4), qui deviendra applicable le 1^{er} janvier 2006, ainsi que des limites acoustiques plus rigoureuses pour les hélicoptères et de nouvelles dispositions relatives à la recertification. En octobre, l'Assemblée (Résolution A33-7) a approuvé la notion d'une approche équilibrée à la gestion du bruit des aéronefs formulée par le CAEP, qui comporte quatre principaux éléments: réduction du bruit à la source (avions moins bruyants), planification et gestion de l'utilisation des terrains aux alentours des aéroports, procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et restrictions d'exploitation. L'Assemblée a résolu aussi la question difficile des restrictions d'exploitation frappant les aéronefs plus bruyants du Chapitre 3, si bien que les États qui se trouvent dans la nécessité d'imposer de telles restrictions à leurs aéroports où le bruit pose de graves difficultés disposent maintenant d'éléments d'orientation sur les mesures qu'ils doivent prendre.

Le 14 mars 2000, les États-Unis ont soumis une Requête et un Mémoire conformément à l'article 84 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et au Règlement pour la solution des différends. Ils demandaient au Conseil de l'OACI de se prononcer sur un différend avec 15 États européens portant sur le Règlement (CE) n° 925/1999 (dispositifs d'insonorisation). Au cours de l'année, les parties ont poursuivi leurs négociations, au cours desquelles le Président du Conseil a usé de ses bons offices comme conciliateur. Elles ont réussi à parvenir à un consensus sur les principes proposés pour le règlement de ce différend, en tenant compte de la Résolution A33-7 de l'Assemblée, et en particulier de ses Appendices C, D et E, adoptée le 5 octobre 2001 par consensus lors de la 33^e session de l'Assemblée. Les parties se sont dites satisfaites de ce nouveau cadre multilatéral qui, à leur avis, représente un pas important vers le règlement de leur différend.

En ce qui concerne les émissions des moteurs, comme l'a demandé l'Assemblée en 1998, le CAEP a mis l'accent particulièrement 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 des mesures fondées sur le marché, telles que l'échange des droits d'émission, l'imposition de prélèvements liés aux émissions (redevances ou taxes) et les accords volontaires. En octobre, l'Assemblée (Résolution A33-7) a chargé le Conseil de poursuivre la formulation d'éléments indicatifs destinés aux États sur l'application de mesures fondées sur le marché, de formuler des propositions concrètes et de donner dès que possible des avis à la Conférence des parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

À la suite de l'adoption, en décembre 1997, du Protocole de Kyoto à la CCNUCC, la Conférence des Parties à ladite Convention a établi les institutions et les procédures détaillées du Protocole, y compris l'échange des droits d'émission, qui pourraient présenter de l'intérêt pour l'aviation. Il est prévu que ces mesures accéléreront la ratification du Protocole de Kyoto. Pour entrer en vigueur, le Protocole doit être ratifié par 55 Parties à la Convention dont un nombre suffisant de Parties à son Annexe I (pays industrialisés) pour assurer la participation des pays qui produisent des émissions de gaz à effet de serre. À la fin de 2001, seules 2 Parties visées à l'Annexe I figuraient parmi les 46 pays ayant ratifié le Protocole.



Une interdiction complète de fumer a été mise en place par 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 à bord desquels il est interdit de fumer. La Résolution A29-15 de l'Assemblée — *Restriction du droit de fumer sur les vols internationaux de passagers* — continue d'être appliquée.



Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 2001 a été évalué à 130,6 millions de dollars, dont 100,7 millions, soit 77 %, ont été mis en œuvre.

Pendant l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 125 projets dans 88 pays en développement, et 15 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 411 experts de 35 pays pour travailler à ses projets sur le terrain. Un total de 583 bourses a été octroyé et les achats effectués dans le cadre des projets sur le terrain se sont élevés à 85,8 millions de dollars.

Le Gouvernement de Singapour et l'OACI ont établi un Programme conjoint de formation pour les

pays en développement. Dans le cadre de ce programme, mis en œuvre par le Programme de coopération de Singapour, administré par la Direction de la coopération technique de l'OACI et réalisé à l'Académie de l'aviation de Singapour, 100 bourses de formation, d'un coût total estimé à 600 000 \$, seront octroyées de 2001 à 2003 dans les domaines de la supervision de la sécurité, des inspections de la navigabilité et du CNS/ATM (notamment les progrès récents du GNSS). De plus, grâce à des bourses octroyées par la République tchèque, l'OACI a assuré la formation de 41 boursiers dans le domaine des services de navigation aérienne au Centre de formation de Prague. Cent vingt boursiers provenant de 14 pays de la Région Europe ont été formés dans le cadre de ce programme dont les activités ont débuté en 1997. À la fin de 2001, le coût total de ce programme s'établissait à 588 982 \$.

L'ORGANISATION

- ★ *La 33^e session de l'Assemblée s'est tenue en septembre-octobre. Un nombre record de 1 130 participants de 169 États contractants et des observateurs de 32 organisations internationales y ont assisté. L'Assemblée, qui s'est tenue peu après les événements du 11 septembre survenus aux États-Unis, a adopté une résolution condamnant fermement l'usage indu de l'aviation civile comme arme de destruction et elle a lancé un appel en faveur du renforcement par les États et l'OACI des mesures de sûreté de l'aviation. L'Assemblée a aussi fait une percée sur les questions liées au bruit des aéronefs dans le cadre d'une résolution complète sur la protection de l'environnement et elle a examiné de nombreux autres sujets dans les domaines de la navigation aérienne, de la sécurité, de l'économie, de questions juridiques, de la politique de coopération technique et de l'efficacité accrue de l'Organisation. L'Assemblée a entériné le concept d'une Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), dont l'objectif est de financer les projets liés à la sécurité pour lesquels les États ne peuvent autrement fournir ou obtenir les ressources financières nécessaires. L'Assemblée a élu un nouveau Conseil pour un mandat de 3 ans et a approuvé un budget-programme pour le triennat 2002-2003-2004.*
- ★ *En novembre, donnant suite à une demande de l'Assemblée, le Conseil a décidé de tenir une Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation les 19 et 20 février 2002 au siège de l'OACI, à Montréal.*
- ★ *En janvier, la Yougoslavie a adhéré à la Convention relative à l'aviation civile internationale et l'Andorre y a adhéré en février, ce qui a porté le nombre total des États contractants à 187.*
- ★ *En janvier également, un accord a été conclu au sujet d'une nouvelle structure de routes aériennes au-dessus du pôle Nord qui réduira considérablement les distances pour les vols reliant l'Amérique du Nord et l'Europe à la Région Asie et Pacifique. Cette structure est devenue opérationnelle le 1^{er} février 2001.*
- ★ *En août, le Président du Conseil, M. Assad Kotaite, et le Ministre des communications et de la technologie de l'information de Singapour, M. Yeo Cheow Ton, ont signé un protocole d'accord sur un programme conjoint OACI-Singapour de formation pour les pays en développement.*
- ★ *En septembre, le Conseil a conféré le 35^e prix Edward Warner, la plus haute distinction du monde de l'aviation civile, à Petro Vasilyevich Balabuyev (Ukraine), en reconnaissance de son éminente contribution à l'aviation civile internationale, par son œuvre de toute une vie comme concepteur d'aéronefs.*
- ★ *Une Conférence diplomatique s'est tenue au Cap, du 29 octobre au 16 novembre sous les auspices conjoints de l'OACI et de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT) et elle a adopté la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques. Ces nouveaux instruments établissent un régime de règles visant à faciliter le financement et la location d'aéronefs et à promouvoir l'obtention, à un moindre coût, d'emprunts par les transporteurs aériens.*

- ★ *En novembre, le Conseil a élu par acclamation M. Assad Kotaite (Liban) Président du Conseil pour un dixième mandat de suite.*

 - ★ *La Journée de l'aviation civile internationale, qui est célébrée tous les ans pour commémorer la création de l'OACI le 7 décembre 1944, a eu pour thème «Liaisons aériennes entre les nations — Dialogue entre les peuples».*
-