

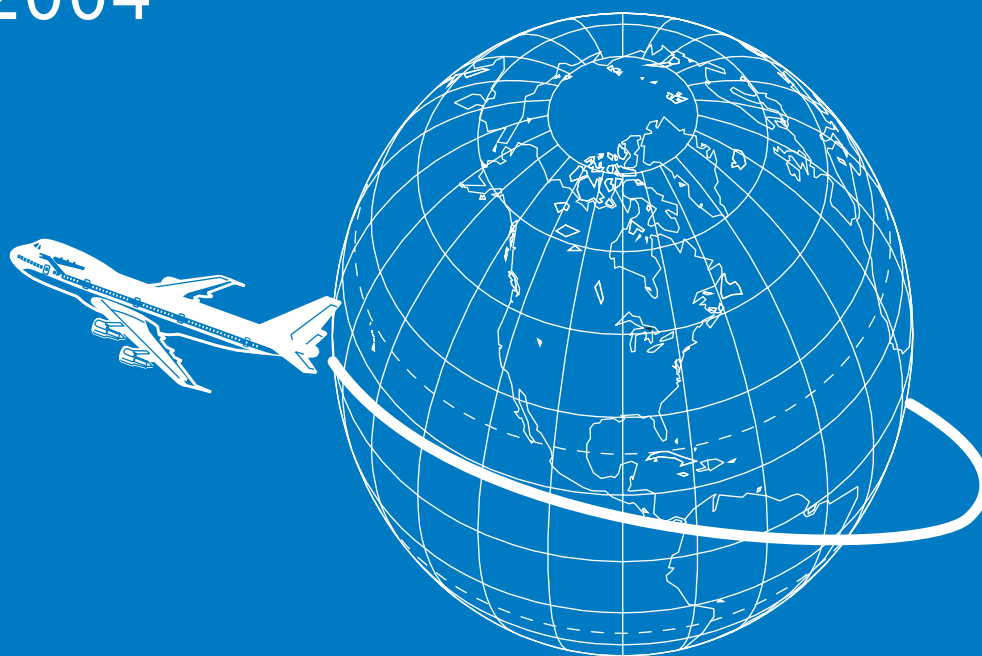
Doc 9851



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2007

Rapport annuel du Conseil

2004



Organisation de l'aviation civile internationale

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 2004, 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 2007, 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.

Il y a soixante ans, le 7 décembre 1944, l'OACI était créée par la signature de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Depuis, elle a été l'enceinte d'une véritable coopération universelle, au sein de laquelle ses États contractants et les membres de la communauté aéronautique mondiale se sont retrouvés pour œuvrer au renforcement de la sécurité, de la sûreté et de l'efficacité du ciel et de l'espace aérien aux alentours des aéroports.

Depuis ses modestes débuts, le transport aérien est devenu un acteur important de l'économie mondiale, et il est aujourd'hui un élément essentiel de notre vie quotidienne. Que ce soit pour le tourisme ou pour les affaires, il nous permet d'aller rapidement et en toute sécurité presque n'importe où dans le monde. Et il nous donne accès à un grand nombre des biens et des services que nous utilisons tous les jours chez nous ou sur notre lieu de travail.

Au moment où s'ouvre un nouveau chapitre de l'histoire de l'Organisation, c'est avec confiance que nous portons notre regard vers un avenir exigeant, déterminés à poursuivre nos efforts en faveur d'une sécurité et d'une sûreté optimales, du progrès de la libéralisation du transport aérien à l'échelle mondiale, de la mise sur pied d'un système de gestion du trafic aérien interopérable, harmonisé et sans discontinuités dans l'ensemble du monde, d'une compatibilité maximale entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, ainsi que du développement d'un cadre juridique mondial unifié.

Le cap a été fixé. Nos buts sont clairs. La coopération mondiale, qui nous a guidés ces soixante dernières années, demeure la clé de notre réussite face à tous ces défis.



Assad Kotaite
Président du Conseil

ÉTATS CONTRACTANTS DE L'OACI

Afghanistan	Grèce	Pakistan
Afrique du Sud	Grenade	Palaos
Albanie	Guatemala	Panama
Algérie	Guinée	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Allemagne	Guinée-Bissau	Paraguay
Andorre	Guinée équatoriale	Pays-Bas
Angola	Guyana	Pérou
Antigua-et-Barbuda	Haïti	Philippines
Arabie saoudite	Honduras	Pologne
Argentine	Hongrie	Portugal
Arménie	Îles Cook	Qatar
Australie	Îles Marshall	République arabe syrienne
Autriche	Îles Salomon	République centrafricaine
Azerbaïdjan	Inde	République de Corée
Bahamas	Indonésie	République démocratique du Congo
Bahreïn	Iran (République islamique d')	République démocratique populaire lao
Bangladesh	Iraq	République de Moldova
Barbade	Irlande	République dominicaine
Bélarus	Islande	République populaire démocratique de Corée
Belgique	Israël	République tchèque
Belize	Italie	République-Unie de Tanzanie
Bénin	Jamahiriya arabe libyenne	Roumanie
Bhoutan	Jamaïque	Royaume-Uni
Bolivie	Japon	Rwanda
Bosnie-Herzégovine	Jordanie	Sainte-Lucie
Botswana	Kazakhstan	Saint-Kitts-et-Nevis
Brésil	Kenya	Saint-Marin
Brunéi Darussalam	Kirghizistan	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Bulgarie	Kiribati	Samoa
Burkina Faso	Koweït	Sao Tomé-et-Principe
Burundi	Lesotho	Sénégal
Cambodge	Lettonie	Serbie-et-Monténégro
Cameroun	L'ex-République yougoslave de Macédoine	Seychelles
Canada	Liban	Sierra Leone
Cap-Vert	Libéria	Singapour
Chili	Lituanie	Slovaquie
Chine	Luxembourg	Slovénie
Chypre	Madagascar	Somalie
Colombie	Malaisie	Soudan
Comores	Malawi	Sri Lanka
Congo	Maldives	Suède
Costa Rica	Mali	Suisse
Côte d'Ivoire	Malte	Suriname
Croatie	Maroc	Swaziland
Cuba	Maurice	Tadjikistan
Danemark	Mauritanie	Tchad
Djibouti	Mexique	Thaïlande
Égypte	Micronésie (États fédérés de)	Togo
El Salvador	Monaco	Tonga
Émirats arabes unis	Mongolie	Trinité-et-Tobago
Équateur	Mozambique	Tunisie
Érythrée	Myanmar	Turkménistan
Espagne	Namibie	Turquie
Estonie	Nauru	Ukraine
États-Unis	Népal	Uruguay
Éthiopie	Nicaragua	Vanuatu
Fédération de Russie	Niger	Venezuela
Fidji	Nigéria	Viet Nam
Finlande	Norvège	Yémen
France	Nouvelle-Zélande	Zambie
Gabon	Oman	Zimbabwe
Gambie	Ouganda	
Géorgie	Ouzbékistan	
Ghana		

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Glossaire	VII
Chapitre 1^{er}. Présentation de l'OACI.....	1
Ce qu'elle est.....	1
Ce qu'elle fait.....	1
Comment elle fonctionne	2
Objectifs stratégiques.....	3
Orientations futures	3
Publications de l'OACI	5
Le site web de l'OACI (www.icao.int).....	5
Organigramme du Secrétariat de l'OACI	7
Chapitre 2. L'économie mondiale	9
1. Évolution de l'économie dans le monde et dans les régions	9
2. Trafic.....	10
3. Finances	12
4. Aspects commerciaux	13
5. Réglementation économique.....	14
6. Accidents d'aviation	17
7. Actes d'intervention illicite	19
Chapitre 3. L'Organisation.....	21
1. Faits saillants — 2004	21
2. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	23
3. Personnel.....	28
4. Services linguistiques et publications	28
5. Courrier, distribution et ventes.....	29
6. Finances	30
Chapitre 4. Projets qui ont reçu une attention particulière en 2004.....	33
1. Aviation et protection de l'environnement	33
2. Conditions de connaissances linguistiques.....	35
3. Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS)	36
4. Gestion de la sécurité	36
5. Intégration des avions très gros porteurs	38
6. Modernisation des systèmes de navigation aérienne (CNS/ATM).....	39
7. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité	41
8. Statistiques — Base de données statistiques intégrée (ISDB)	42
9. Stratégie unifiée pour résoudre les carences en matière de sécurité	43
10. Sûreté de l'aviation (AVSEC)	43

Chapitre 5. Coopération technique.....	49
1. Aperçu général	49
2. Finances	56
3. Personnel.....	56
4. Bourses.....	59
5. Matériel et services sous-traités	60
6. Programme du PNUD et Programme de fonds d'affectation spéciale	61
 Chapitre 6. Questions constitutionnelles et juridiques	 63
1. Programme des travaux du Comité juridique et réunions juridiques.....	63
2. Ratifications, adhésions et acceptations	65
3. Assistance dans le domaine des assurances aéronautiques pour risques de guerre	65
4. Appui spécial	65
5. Enregistrement d'accords et d'arrangements.....	66
 Chapitre 7. Activités régionales	 67
Partie I. Bureaux régionaux	
1. Généralités	67
2. Principales activités des bureaux régionaux	67
 Partie II. Commissions régionales	
1. Généralités	71
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	71
3. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	72
4. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	74
 Chapitre 8. Relations avec d'autres organisations internationales	 75
1. Organisation des Nations Unies	75
2. Organes interinstitutions	77
3. Institutions spécialisées.....	77
4. Autres organisations internationales	78
 Appendices	
1. Instruments de droit aérien international — ratifications et adhésions en 2004	A-1
2. Annexes à la Convention.....	A-7
3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les comités du Conseil	A-15
4. Réunions tenues en 2004.....	A-21
5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 2004	A-25
6. Publications mises en vente en 2004	A-31

7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur en date du 31 décembre 2004.....	A-35
8. Projets de coopération technique	A-41
9. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la coopération technique, par nationalité, classe et programme — 2004.....	A-83
10. Recrutement du personnel des services extérieurs — 2004	A-85
11. Bourses octroyées en 2004 au titre des programmes de l'OACI	A-99
12. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-107
13. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre 2.....	A-111
14. 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-123
15. Taux de participation des États et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI	A-127
16. 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-137

GLOSSAIRE

- ACC.** Centre de contrôle régional
ACI. Conseil international des aéroports
ADREP. Comptes rendus d'accidents/incidents
ADS. Surveillance dépendante automatique
ADS-B. Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
ADS-C. Surveillance dépendante automatique en mode contrat
AEC. Association des États des Caraïbes
AECI. Agence espagnole de coopération internationale
AENA. Administration des aéroports et de la navigation aérienne (Espagne)
AEROCOM. Communications aéronautiques
AEROMET. Météorologie aéronautique
AFDD. Base de données sur les constatations des audits et les différences
AFI. Afrique-Océan Indien
AFIS. Services d'information de vol d'aérodrome
AFISNET. Réseau de télécommunications aéronautiques par satellite pour l'Afrique centrale et occidentale
AFRAA. Association des compagnies aériennes africaines
AGCS. Accord général sur le commerce des services
AIDC. Communications de données entre installations ATS
AIEA. Agence internationale de l'énergie atomique
AIMAS. Académie internationale de médecine aéronautique et spatiale
AIS. Services d'information aéronautique
AJAB. Commission paritaire consultative de recours
ALAR. Réduction des accidents à l'approche et à l'atterrissage
AMAS. Association de médecine aéronautique et spatiale
AMHS. Système de messagerie ATS
ANASE. Association des nations de l'Asie du Sud-Est
ANP. Plan de navigation aérienne
AOSC. Dépenses des services d'administration et de fonctionnement
AOT. Airports of Thailand
APANPIRG. Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne
APHMWG. Groupe de travail multidisciplinaire du Secrétariat sur la santé des passagers aériens
APIRG. Groupe régional Afrique-Océan Indien de planification et de mise en œuvre
ASECNA. Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ASG. Accord de services de gestion
ASIA/PAC. Asie/Pacifique
ASTC. Centre de formation à la sûreté de l'aviation
ATI. Air Transport Intelligence
ATM. Gestion du trafic aérien
ATN. Réseau de télécommunications aéronautiques
ATS. Services de la circulation aérienne
AVSEC. Sûreté de l'aviation
BAD. Banque asiatique de développement
BEI. Banque européenne d'investissement
CAAC. Commission arabe de l'aviation civile
CACAS. Autorité provisoire de l'aviation civile somalienne
CAE. Communauté de l'Afrique de l'Est
CAEP. Comité de la protection de l'environnement en aviation
CAFAC. Commission africaine de l'aviation civile
CAFSAT. Réseau satellitaire pour les FIR de l'Atlantique central
CAI. Comité aéronautique inter-États
CANSO. Civil Air Navigation Services Organisation
CAPS. Service des achats d'aviation civile
CAR. Caraïbes
CASP. Programme coopératif de sûreté de l'aviation
CBS. Commission des systèmes de base (OMM)
CCI. Chambre de commerce internationale
CCNUCC. Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CCS. Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination
CE. Commission européenne
CEA. Commission économique pour l'Afrique
CEAC. Conférence européenne de l'aviation civile
CEDEAO. Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
CEJ. Cour européenne de justice
CEI. Communauté d'États indépendants
CESAP. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
CITE. Commission internationale technique des explosifs
CLAC. Commission latino-américaine de l'aviation civile
CMR. Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT
CNS. Communications, navigation et surveillance

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 opérationnelle et du maintien de la navigabilité
COSPAS. Système spatial pour les recherches de navires en détresse
CPDLC. Communications contrôleur-pilote par liaison de données
DAGMAR. Base de données des accords et arrangements aéronautiques
DGAC. Direction générale de l'aviation civile
DME. Dispositif de mesure de distance
DOMP. Département des opérations de maintien de la paix
ECCAIRS. Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents d'aviation
EDEN. Système de services réseautés de documents électroniques
EGNOS. Complément géostationnaire européen de navigation
ELT. Émetteur de localisation d'urgence
EUR. Europe
EUROCONTROL. Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FAA. Administration fédérale de l'aviation
FAI. Fédération aéronautique internationale
FANS. Futurs systèmes de navigation aérienne
FAS. Fonds d'affectation spéciale
FASID. Document de mise en œuvre des installations et services
FIR. Région d'information de vol
FIS. Services d'information de vol
GAGAN. Système de navigation renforcée GPS et GEO
GASP. Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
GEPEJTA. Groupe d'experts sur les politiques, l'économie et les questions juridiques du transport aérien
GEPNA. Groupe européen de planification de la navigation aérienne
GIEC. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GNSS. Système mondial de navigation par satellite
GRAS. Système d'augmentation régionale basé au sol
GREPECAS. Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre
HF. Hautes fréquences
HFDL. Liaison de données HF
HLCM. Comité de haut niveau sur la gestion
HLCP. Comité de haut niveau sur les programmes

IAOPA. Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IATA. Association du transport aérien international
IBAC. Conseil international de l'aviation d'affaires
IBIS. Système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux
IFALPA. Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
IFATCA. Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
IFATSEA. Fédération internationale des associations de l'électronique de sécurité du trafic aérien
IFFAS. Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation
IMSO. Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites
ISASI. Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne
ISBN. Numéro international normalisé du livre
ISDB. Base de données statistiques intégrée
ISO. Organisation internationale de normalisation
ISSN. Numéro international normalisé des publications en série
JAA. Autorités conjointes de l'aviation
KFOR. Force internationale de sécurité au Kosovo
LEA. Ligue des États arabes
MANPADS. Systèmes antiaériens portables
MECMA. Agence centrale de surveillance MID
MID. Moyen-Orient
MIDANPIRG. Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne
MINUK. Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo
MONUC. Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo
MRAS. Manuel de référence pour les audits de sûreté
MSAS. Système de renforcement satellitaire utilisant MTSAT
MTSAT. Satellite de transport multifonction
NA. Asie du Nord
NAM. Amérique du Nord
NARAST. Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Nord
NAT. Atlantique Nord
NAT SPG. Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord
NDB. Radiophare non directionnel
NPA. Approche de non-précision
OCDE. Organisation de coopération et de développement économiques
OEA. Organisation des États américains

OIFM. Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs

OIPC-INTERPOL. Organisation internationale de police criminelle

OIT. Organisation internationale du Travail

OMC. Organisation mondiale du commerce

OMD. Organisation mondiale des douanes

OMI. Organisation maritime internationale

OMM. Organisation météorologique mondiale

OMS. Organisation mondiale de la santé

OMT. Organisation mondiale du tourisme

ONUDD. Office des Nations Unies contre la drogue et le crime

OPAS. Assistance opérationnelle

ORAT. Programme de préparation opérationnelle et de transfert d'aéroport

OSCE. Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe

OTAN. Organisation du Traité de l'Atlantique Nord

PANS-ABC. Procédures pour les services de navigation aérienne — Abréviations et codes de l'OACI

PANS-ATM. Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien

PANS-OPS. Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs

PIB. Produit intérieur brut

PIRG. Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre

PNUD. Programme des Nations Unies pour le développement

PNUE. Programme des Nations Unies pour l'environnement

RAS. Région administrative spéciale

RCP. Répertoire de clés publiques

REDDIG. Réseau numérique d'Amérique du Sud

RNAV. Navigation de surface

RNP. Qualité de navigation requise

RSFTA. Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques

RTSP. Performances requises de l'ensemble du système

RVSM. Minimum de séparation verticale réduit

SADC. Communauté de développement de l'Afrique australe

SAFA. Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers

SAFTI. Initiative du G8 pour la facilité et la sécurité des voyages internationaux

SAM. Amérique du Sud

SAR. Recherches et sauvetage

SARP. Normes et pratiques recommandées

SARSAT. Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage

SATCC. Commission des transports et des communications de l'Afrique australe

SATCOM. Communications par satellite

SBAS. Système de renforcement satellitaire

SBSTA. Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique

SEA. Asie du Sud-Est

SFA. Service fixe aéronautique

SIR. Systèmes informatisés de réservation

SMPZ. Système mondial de prévisions de zone

SRAS. Syndrome respiratoire aigu sévère

TCB. Direction de la coopération technique

TCP/IP. Protocole de commande de transport/Protocole interréseau

TGP. Très gros porteurs

TIACA. Association internationale du fret aérien

UA. Union africaine

UAT. Émetteur-récepteur universel

UE. Union européenne

UEMOA. Union Économique et Monétaire Ouest Africaine

UIT. Union internationale des télécommunications

UNAT. Tribunal administratif des Nations Unies

UNGIWG. Groupe de travail sur l'information géographique de l'Organisation des Nations Unies

UPU. Union postale universelle

USAP. Programme universel d'audits de sûreté

USOAP. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité

VDL. Liaison numérique VHF

VHF. Très hautes fréquences

VoIP. Protocole de transmission de la voix par Internet

VSAT. Microstation

WAAS. Système de renforcement à couverture étendue

WGS-84. Système géodésique mondial — 1984

WRIGHT. Programme OMS de recherche sur les dangers des voyages dans le monde

CHAPITRE 1^{er}. PRÉSENTATION DE L'OACI

Ce qu'elle est . . .

Ce qu'elle fait . . .

Comment elle fonctionne . . .

CE QU'ELLE EST . . .

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une institution spécialisée des Nations Unies qui a été créée le 7 décembre 1944 à Chicago, à la signature de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. L'OACI est l'organisme permanent chargé de l'administration des principes énoncés dans la Convention. Elle établit les normes nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation, ainsi qu'à la protection de l'environnement en aviation, et elle encourage leur mise en œuvre.

Les États contractants membres de l'OACI sont au nombre de 188. L'Organisation a son siège à Montréal et des bureaux régionaux à Bangkok, au Caire, à Dakar, à Lima, à Mexico, à Nairobi et à Paris.

CE QU'ELLE FAIT . . .

Les buts et objectifs de l'OACI, qui sont énoncés à l'article 44 de la Convention de Chicago, sont d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :

- assurer le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
- encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques ;
- encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale ;
- répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;
- prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable ;
- assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international ;
- éviter la discrimination entre États contractants ;

- promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale ;
- promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

COMMENT ELLE FONCTIONNE . . .

La constitution de l'OACI est la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, à laquelle chaque État contractant de l'OACI est partie. L'Organisation se compose d'un organe souverain, l'Assemblée, et d'un organe directeur, le Conseil. Les agents exécutifs principaux sont le Président du Conseil et le Secrétaire général.

L'Assemblée, composée de représentants de tous les États contractants, se réunit tous les trois ans pour examiner en détail les activités de l'Organisation et fixer la politique des années à venir ; elle adopte aussi un budget triennal.

Le Conseil, qui est composé de représentants de 36 États contractants, est élu par l'Assemblée pour trois ans ; il assure la continuité de la direction des travaux de l'Organisation. Une des principales fonctions du Conseil est d'adopter des normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et de les incorporer dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Le Conseil est secondé dans sa tâche par la Commission de navigation aérienne, le Comité du transport aérien, le Comité de l'aide collective pour les services de navigation aérienne, le Comité des finances, le Comité de l'intervention illicite et le Comité de la coopération technique.

Le Secrétariat, dirigé par le Secrétaire général, comprend cinq grandes directions : Navigation aérienne, Transport aérien, Coopération technique, Affaires juridiques et Administration et services.

L'OACI travaille en étroite collaboration avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, comme l'Organisation maritime internationale, l'Organisation météorologique mondiale et l'Union internationale des télécommunications. L'Association du transport aérien international, le Conseil international des aéroports, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et d'autres organisations internationales participent à de nombreuses réunions de l'OACI.

Annexes à la Convention

Annexe 1	Licences du personnel
Annexe 2	Règles de l'air
Annexe 3	Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale
Annexe 4	Cartes aéronautiques
Annexe 5	Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol
Annexe 6	Exploitation technique des aéronefs
Annexe 7	Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs
Annexe 8	Navigabilité des aéronefs
Annexe 9	Facilitation

Annexe 10	Télécommunications aéronautiques
Annexe 11	Services de la circulation aérienne
Annexe 12	Recherches et sauvetage
Annexe 13	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
Annexe 14	Aérodromes
Annexe 15	Services d'information aéronautique
Annexe 16	Protection de l'environnement
Annexe 17	Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite
Annexe 18	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

OBJECTIFS STRATÉGIQUES

- A. Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale*
- B. Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale*
- C. Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement*
- D. Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques*
- E. Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques*
- F. Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale*

ORIENTATIONS FUTURES

Des résolutions d'une grande portée adoptées à la 35^e session de l'Assemblée et des Objectifs stratégiques révisés, approuvés par le Conseil en 2004, ont constitué la trame du programme des travaux progressif et exigeant de l'OACI pour les trois prochaines années.

Nos priorités sont claires : renforcer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile mondiale ; limiter au minimum son incidence néfaste sur l'environnement ; améliorer l'efficacité et maintenir la continuité des activités aéronautiques ; et renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale.

Un plan d'activités novateur fondé sur les Objectifs stratégiques fournira le cadre et l'élan nécessaires pour améliorer davantage l'efficacité et l'efficience de l'Organisation dans le contexte d'un budget triennal considérablement réduit et de responsabilités accrues, en particulier dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation.

En outre, la forte reprise de l'industrie du transport aérien en 2004 et un niveau soutenu de croissance annoncé pour le reste de la décennie imposeront des demandes de plus en plus grandes au système de navigation aérienne, qui fonctionne déjà à pleine capacité dans de nombreuses parties du monde. Rarement la pression pour obtenir de bons résultats aura été plus grande.



**Le Président prononçant un discours
sur la vision de l'OACI pour l'avenir**

Heureusement, l'OACI se trouve maintenant dans une position stratégique qui lui permet d'assurer le leadership et la coordination nécessaires en vue de la poursuite d'un développement sûr, efficace et durable de l'aviation civile internationale. Comme toujours, elle comptera sur les compétences et la détermination d'une main-d'œuvre mondiale et sur le niveau traditionnellement élevé de coopération de ses 188 États contractants et des membres de la communauté aéronautique mondiale.

En cette époque d'expansion rapide des communications électroniques, il y a un désir correspondant de voyager et de se rendre visite. En même temps, les économies du monde comptent sur le

voyage aérien pour se développer et prospérer. L'OACI est fière d'être depuis 60 ans la tribune mondiale de l'aviation civile internationale, et elle regarde l'avenir avec l'espoir que l'accent sera mis sur la satisfaction des besoins qu'il y a dans le monde d'un système de transport aérien sûr et efficace.

PUBLICATIONS DE L'OACI

Le *Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI*, publié annuellement, fournit le titre et un résumé de chaque document et indique les versions linguistiques disponibles ainsi que la marche à suivre pour les commandes. Des suppléments mensuels donnent la liste des nouvelles publications et aides audiovisuelles à mesure de leur parution, ainsi que des amendements, suppléments, etc. La plupart des publications de l'OACI paraissent en français, en anglais, en espagnol et en russe. Les versions arabe et chinoise de ces documents sont établies graduellement. En 2004, l'OACI a produit 56 nouveaux titres/nouvelles éditions, dont la liste figure à l'Appendice 6 ; des renseignements sur les Annexes et les PANS figurent à l'Appendice 2.

La façon la plus rapide de commander une publication de l'OACI est de l'acheter en ligne sur le site web de l'Organisation (<http://www.icao.int>) (en cliquant sur *Publications, Français, Commerce électronique [eCommerce], Commander des publications de l'OACI en ligne*) au moyen d'une carte de crédit Visa ou MasterCard. Toutes les transactions effectuées sur le serveur de l'OACI sont cryptées et sécurisées. Le service en ligne n'est actuellement offert qu'en anglais. Les autres langues suivront.

LE SITE WEB DE L'OACI (www.icao.int)

La page d'accueil de l'OACI, située à l'adresse www.icao.int, offre au public une vitrine unique sur les travaux, les activités et les réunions de l'Organisation.

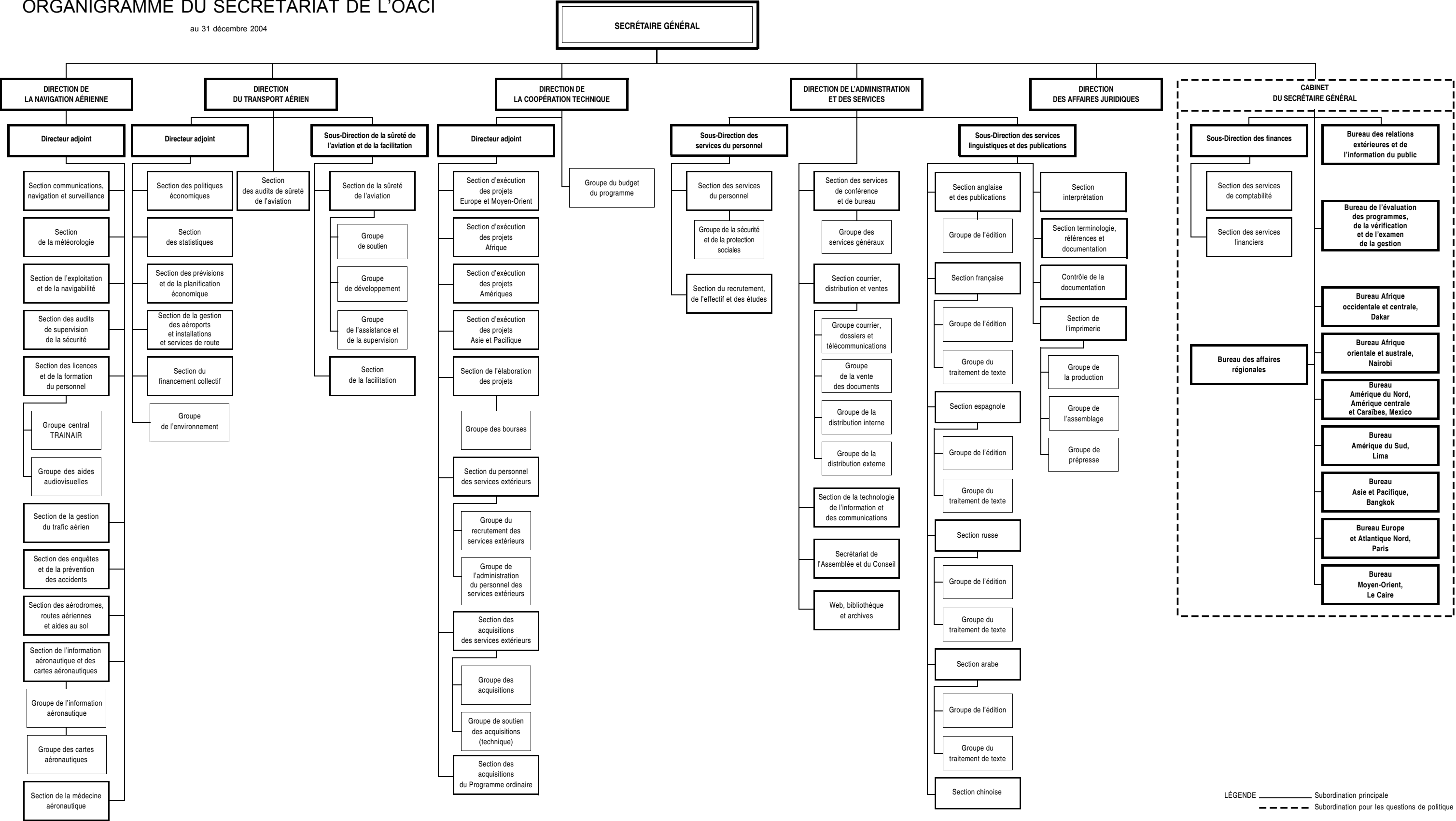
La boutique électronique (eSHOP) de l'OACI (www.icao.int/eshop), un site commercial dont l'objet est de vendre des publications par Internet, offre l'accès en ligne à différents jeux de documents de l'OACI contre des frais annuels. L'abonnement au site permet de consulter le texte intégral des Conventions et des Protocoles internationaux, les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, les publications ayant trait à la gestion de la circulation aérienne, ainsi que les rapports annuels du Conseil. Le site compte à l'heure actuelle plus d'une centaine d'abonnés.

L'ICAO-NET est un site à accès limité qui contient des jeux particuliers de documents de l'OACI, notamment l'ensemble des instruments juridiques et les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Cent soixante-dix États, toutes les délégations nationales ainsi que 66 organisations internationales ont accès à ce site.

La présence en ligne de l'Organisation et le recours à Internet pour diffuser de l'information et des documents ne cessent de prendre de l'ampleur. Ainsi, en 2004, plus de 8 000 nouvelles pages web ont été ajoutées, nombre d'entre elles en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe, et 6 000 pages ont été mises à jour. Les sites de l'OACI ont été consultés par un demi-million d'utilisateurs différents et le nombre de visites en 2004 s'est élevé à 25 millions.

ORGANIGRAMME DU SECRÉTARIAT DE L'OACI

au 31 décembre 2004



LÉGENDE _____ Subordination principale
----- Subordination pour les questions de politique

CHAPITRE 2. L'ÉCONOMIE MONDIALE

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 2004. Les tableaux de l'Appendice 13 contiennent des statistiques détaillées sur les données présentées dans ce chapitre.

1. ÉVOLUTION DE L'ÉCONOMIE DANS LE MONDE ET DANS LES RÉGIONS

La reprise de l'économie mondiale s'est consolidée en 2004 avec une croissance estimative du produit intérieur brut (PIB) à une moyenne de 5,1 % en termes réels, soit une progression de plus de 1 point de pourcentage sur l'année précédente (Figure 1). La reprise de la production industrielle, des échanges commerciaux dans le monde, de la consommation des particuliers, ainsi que d'autres facteurs, ont contribué à la dynamique de la croissance, alors que la forte hausse des prix pétroliers a causé un fléchissement vers le deuxième semestre de 2004. Dans le cas des pays industrialisés, le PIB a augmenté de 3,4 %, bien au-dessus du niveau de 2003. L'économie nord-américaine a progressé de 4,2 %, plus de 1 point de pourcentage au-dessus du résultat de l'année précédente.

Étayée par l'expansion rapide de marchés émergents, la croissance du PIB dans les pays en développement s'est consolidée à 7,2 %, bien au-dessus de la moyenne mondiale mais avec d'importantes différences régionales. L'économie de l'Afrique a marqué une croissance de 5,1 % du PIB, avec une stabilité par rapport à l'année précédente. L'économie globale de la Région Asie/Pacifique, qui a la plus grande part de l'économie mondiale, a progressé de quelque 6,5 % en 2004. Les pays en développement de la Région Asie/Pacifique y ont notablement contribué, avec un PIB moyen en croissance de 8,2 % ; à lui seul, le PIB de la Chine a connu une remarquable croissance de 9,5 %. Les économies d'Asie nouvellement industrialisées ont affiché une croissance de 5,5 % du PIB, en amélioration sur l'année précédente à cause surtout d'une reprise de la demande intérieure et de la croissance des exportations. Le PIB du Japon a augmenté de 2,6 %, et les économies de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ont connu une croissance de 3,2 % et 5,0 % respectivement.

La Région Europe a réalisé une croissance moyenne du PIB de 3,2 %, la zone de l'euro enregistrant un taux de croissance de 2,5 %, soit notablement mieux qu'en 2003 ; toutefois, la reprise est restée modérée car elle dépendait beaucoup de la demande extérieure. Les économies de l'Europe centrale et orientale ont progressé d'environ 6,1 %, alors que, dans la Communauté d'États indépendants, le PIB a progressé de 8,2 % en moyenne.

Dans la Région Amérique latine et Caraïbes, la croissance économique a continué à progresser, avec une augmentation de 5,7 % en 2004, plus de 3 points de pourcentage de plus qu'en 2003. Les principaux facteurs à la base de cette reprise sont l'augmentation progressive des exportations et une relance de la demande intérieure.

La production de pétrole a atteint des niveaux de capacité maximale en 2004, et l'économie de la Région Moyen-Orient a progressé d'environ 5,5 %, soit un ralentissement d'environ 0,3 point de pourcentage par rapport à l'année 2003, au cours de laquelle l'expansion avait été alimentée par une hausse de la production et des prix pétroliers.

On estime que le volume des échanges mondiaux de biens et de services a augmenté d'environ 9,9 % en 2004.

Les arrivées de touristes internationaux en 2004 ont augmenté d'environ 10 %. L'Organisation mondiale du tourisme estime qu'environ 760 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers en 2004, soit quelque 69 millions de plus que l'année précédente (Figure 2). La croissance a été particulièrement forte dans les Régions Asie et Pacifique (29 %) et Moyen-Orient (20 %), suivies des Amériques (10 %), de l'Afrique (7 %) et de l'Europe (4 %).

2. TRAFIC

Services aériens réguliers

Le trafic régulier total acheminé par les entreprises de transport aérien des 188 États contractants de l'OACI a atteint près de 1 890 millions de passagers et quelque 38 millions de tonnes de fret. Le total des tonnes-kilomètres passagers/fret/poste réalisées a augmenté de quelque 13 % par rapport à 2003 et le total des tonnes-kilomètres internationales a augmenté d'environ 14 % (Tableaux 1 et 2). L'augmentation relativement forte du trafic en 2004 traduit en partie la reprise du trafic des entreprises de transport aérien de la Région Asie/Pacifique, qui avaient été touchées en 2003 par l'épidémie du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) dans cette région. La Figure 3 montre l'évolution de 1995 à 2004.



Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants
variations annuelles, 1995 – 2004

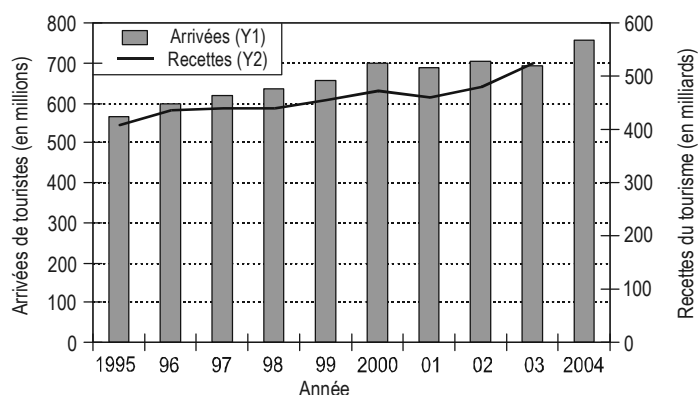


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international
en dollars US, 1995 – 2004

En 2004, l'augmentation de la capacité globale a été inférieure à celle du trafic (Figure 4). Ainsi, le coefficient de remplissage moyen sur le total des services réguliers (intérieurs plus internationaux) a été porté à 73 %, et le coefficient de chargement a atteint 62 % (Tableau 3).

Au niveau régional, les transporteurs aériens nord-américains ont acheminé quelque 32 % du volume de trafic total (passagers/fret/poste). Les transporteurs aériens de la Région Asie/Pacifique en ont transporté 29 %, ceux d'Europe 27 %, ceux du Moyen-Orient 5 %, ceux d'Amérique latine/Caraïbes 4 % et ceux d'Afrique 2 % (Tableau 4).

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 2004, environ 42 % du volume total de trafic régulier passagers, fret et poste ont été acheminés par les transporteurs aériens des États-Unis, de l'Allemagne et de la Chine (à l'exclusion du trafic des Régions administratives spéciales de Hong Kong et de Macao), soit environ 32 %, 5 % et 5 % respectivement. Dans le cas des services internationaux, quelque 31 % du trafic total ont été acheminés par les transporteurs aériens des États-Unis, de l'Allemagne et du Royaume-Uni (environ 16 %, 8 % et 7 % respectivement).

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers en 2004 a augmenté d'environ 9 % par rapport à 2003, alors que la proportion du trafic non régulier sur l'ensemble du trafic international de passagers s'est maintenue à environ 12 % (Figure 5 et Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 7 % du total du trafic non régulier de passagers et environ 1 % du total du trafic intérieur mondial de passagers.

Aéroports

Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 1 124 millions de passagers en 2004 (Tableau 8). Au cours de la même période, ces aéroports (dont 16 se trouvent en Amérique du Nord, 6 en Europe et 3 en Asie) ont aussi enregistré quelque 11 708 millions de mouvements de transport aérien commercial.

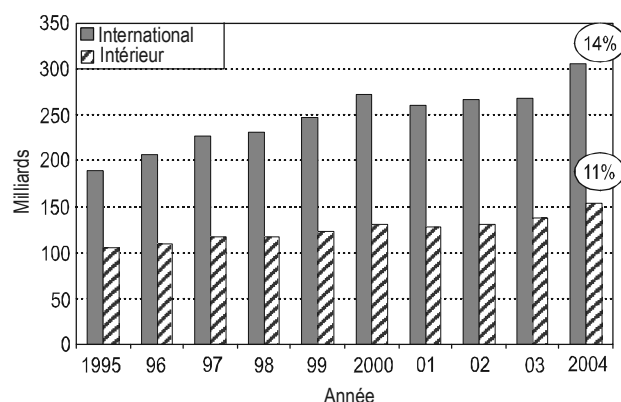


Figure 3. Trafic régulier
tonnes-kilomètres réalisées, 1995 – 2004

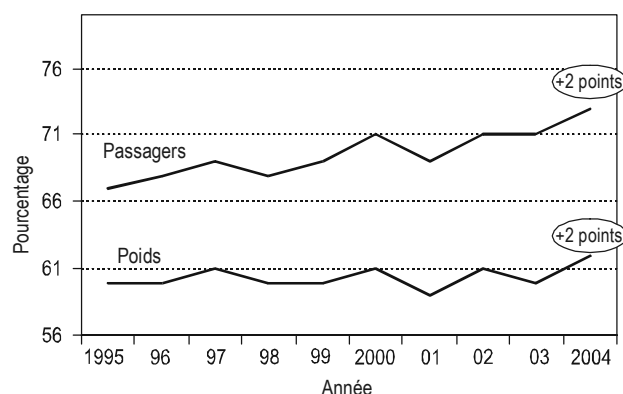


Figure 4. Coefficients de remplissage
services réguliers, 1995 – 2004

3. FINANCES

Entreprises de transport aérien

Selon les estimations préliminaires pour 2004, les entreprises de transport aérien régulier du monde auraient globalement enregistré des bénéfices d'exploitation après trois années consécutives de déficit d'exploitation (Tableau 9 et Figure 6).

Les recettes d'exploitation des entreprises de transport aérien régulier des États contractants de l'OACI sont pour le moment estimées à 374 300 millions de dollars¹ en 2004 et leurs dépenses d'exploitation, à 370 800 millions de dollars, soit un bénéfice de 0,9 % des recettes d'exploitation. Cela faisait suite à un déficit d'exploitation de 0,5 % en 2003.

Les recettes d'exploitation par tonne-kilomètre sont passées de 73,7 cents en 2003 à une valeur estimative de 76,1 cents en 2004, alors que les dépenses d'exploitation passaient de 74,1 cents à une valeur estimative de 75,4 cents.

Aéroports et services de navigation aérienne

Malgré la croissance notable du trafic, certains aéroports ont connu des difficultés financières en 2004, notamment à cause de mesures de sûreté nouvelles et intensifiées. Les aéroports doivent désormais supporter les coûts élevés de la mise en œuvre de mesures de sûreté intensifiées. De nombreux aéroports ont été forcés de diminuer les superficies consacrées aux activités commerciales, à cause de l'impact des mesures de sûreté sur l'agencement des aérogares et l'acheminement des passagers. D'autres ont vu baisser leur cote de crédit car les marchés ont constaté que les investissements aéroportuaires peuvent comporter des risques, comme dans le cas de toute autre entreprise.

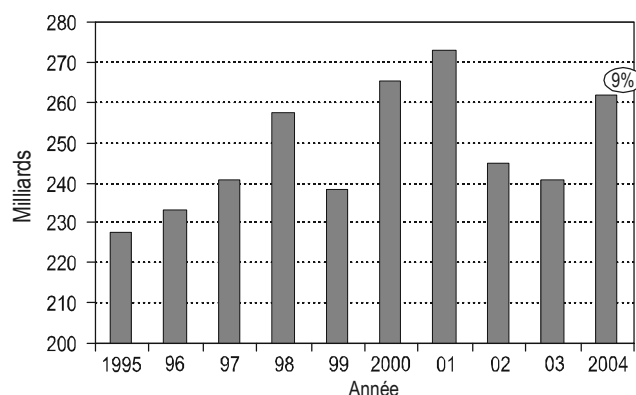


Figure 5. Trafic international non régulier
passagers-kilomètres réalisés, 1995 – 2004

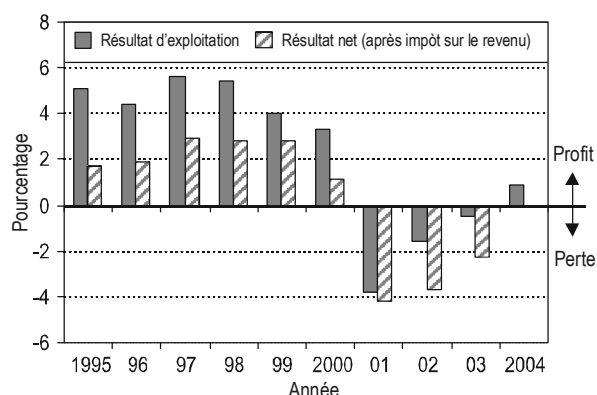


Figure 6. Résultats financiers
transporteurs aériens réguliers, 1995 – 2004

1. Sauf indication contraire, tous les montants indiqués dans le présent chapitre sont en dollars des États-Unis.

Entre-temps, l'expansion rapide des transporteurs à bas prix, surtout en Europe et en Asie, a exercé de fortes pressions sur les aéroports pour qu'ils augmentent la capacité tout en diminuant leurs redevances. Les aéroports découvrent ainsi qu'ils doivent être souples afin de répondre aux besoins de cette catégorie d'usagers qui est très sensible aux coûts. Malgré un fléchissement temporaire du trafic au cours des années précédentes, les constructions et les agrandissements ont continué sans relâche, et les méthodes de financement de ces programmes ont évolué. Par exemple, lorsque c'est possible, on s'intéresse davantage aux recettes générées par les activités commerciales.

Les mouvements aériens ayant retrouvé les valeurs antérieures, la situation financière des prestataires de services de navigation aérienne s'est améliorée en 2004, particulièrement dans les cas où ils avaient mis en place des mesures d'économie en coopération avec d'autres prestataires.

4. ASPECTS COMMERCIAUX

Aéroports et services de navigation aérienne

Après le ralentissement intervenu depuis 2001, le processus de privatisation et de commercialisation des aéroports a repris de l'élan, particulièrement en Asie, en Europe et en Amérique latine, sous l'impulsion d'une croissance renouvelée du trafic. Aujourd'hui, les aéroports internationaux relèvent en majorité soit d'un régime de propriété et d'exploitation privées (propriété et contrôle entiers ou majoritaires), soit d'un régime de participation et de gestion privées (propriété minoritaire, contrat de gestion, concession/bail de location, etc.), soit encore d'un régime d'exploitation publique commercialisée. Le fait que les investisseurs privés se soient déjà intéressés à la plupart des aéroports rentables pourrait influencer sur le potentiel de nouvelles privatisations d'aéroports dans le monde.

Avec l'apparition du concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) et l'évolution vers un système mondial de navigation aérienne, il semble que la prestation des services de navigation aérienne se soit davantage orientée vers la coopération internationale plutôt que vers la privatisation à l'échelle nationale. Les activités récentes se sont organisées principalement autour d'une coopération plus étroite entre fournisseurs au niveau régional afin d'appliquer des normes mondiales d'harmonisation et d'améliorer le rapport coût-efficacité et la satisfaction des clients. Certains signes montrent toutefois que le processus de privatisation de prestataires de services de navigation aérienne est en train de reprendre, particulièrement à l'intérieur de l'Europe.

Transporteurs

Sur la base des horaires publiés dans les guides-horaires multilatéraux des compagnies aériennes, on peut estimer qu'il y avait dans le monde, à la fin de 2004, environ 812 transporteurs aériens assurant des services réguliers de transport de passagers internationaux et/ou intérieurs (dont 92 transporteurs assurant des services passagers réguliers et aussi des services tout-cargo) et environ 88 transporteurs n'assurant que des services réguliers tout-cargo. Environ 900 transporteurs aériens exploitaient des vols en 2004, contre 890 en 2003.

Parc aérien

De 1995 à 2004, selon les données communiquées, le nombre total d'aéronefs de transport commercial en service a augmenté d'environ 32 %, passant de 16 586 à 21 943 (à l'exclusion des aéronefs ayant une masse maximale au décollage inférieure à 9 000 kg). Dans ces totaux, le nombre des avions à turboréacteurs a augmenté d'environ 33 %, passant de 13 434 à 17 895 au cours de la même période (Figure 7 et Tableau 10).

En 2004, 908 avions à turboréacteurs ont été commandés (contre 861 en 2003) et 914 ont été livrés (contre 917 en 2003). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 2004 était de 3 258, contre 3 272 à la fin de 2003.

La valeur estimative des engagements financiers relatifs aux commandes d'avions à turboréacteurs passées aux grands constructeurs en 2004 est de l'ordre de 65 000 millions de dollars.

Au cours de l'année 2004, 51 avions à turbopropulseurs ont été commandés et 54 ont été livrés.

Avions en tête de liste des transactions, 2004

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Airbus 320	180	101	520
Boeing 737	147	202	774
Embraer RJ	132	134	401
Canadair RJ	130	175	229
Airbus 319	67	86	376

5. RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

Au cours de l'année, 76 accords bilatéraux relatifs aux services aériens ont été signalés comme conclus ou amendés par 60 États. Confirmant une tendance, plus de 70 % de ces accords et amendements comportaient une certaine forme d'arrangement de réglementation libéralisée. Par exemple, 11 accords « ciel ouvert » ont été conclus entre 13 pays ; ces accords prévoient l'accès total au marché sans restrictions de désignations, de droits de routes, de capacités, de fréquences, de partages de codes et de tarifs. Jusqu'en décembre, 100 accords « ciel ouvert » avaient été conclus (20 au cours des 3 dernières années) entre 78 pays. Près de 65 % des accords concernaient des pays en développement.

L'activité de libéralisation du transport aérien s'est aussi poursuivie au niveau régional, en réaction à un environnement de plus en plus concurrentiel et aux défis de la libéralisation. Les arrangements régionaux et/ou plurilatéraux de libéralisation visent fondamentalement à ouvrir davantage l'accès

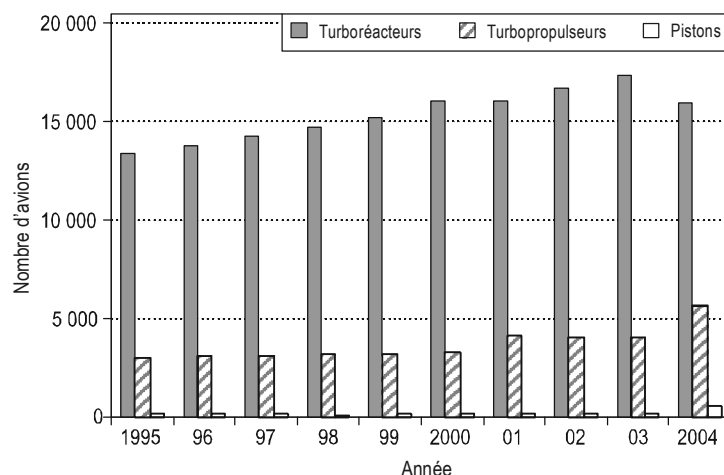


Figure 7. Parc total des avions de transport commercial
1995 – 2004

au marché et à améliorer les services entre les États membres concernés. Il y avait, en décembre, au moins 11 arrangements de ce type, et plusieurs autres arrangements potentiels étaient en préparation. Il y a eu, au cours de l'année, plusieurs faits nouveaux à signaler : le Brunéi Darussalam, Singapour et la Thaïlande ont signé, en février et en décembre, l'Accord multilatéral sur la libéralisation totale des services tout-cargo et l'Accord multilatéral sur la libéralisation des services de passagers aériens, qui sont ouverts aux autres États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE) ; 10 États membres de l'ANASE sont convenus, en novembre, d'accélérer l'intégration des services aériens dans le cadre de 11 secteurs prioritaires, en vue de l'établissement d'une Communauté économique de l'ANASE d'ici à 2020 ; l'Accord de transport aérien entre les États membres et les membres associés de l'Association des États des Caraïbes a été ouvert à la signature en février et signé jusqu'ici par 7 États ; en mai, l'Union européenne (UE) a été élargie, passant de 15 à 25 États par l'addition de 10 États du centre, de l'est et du sud de l'Europe.

En février, le Conseil de l'UE a officiellement adopté un règlement pour protéger les droits des passagers en cas de refus d'embarquement, d'annulation de leur vol ou de retard important, ainsi qu'un règlement pour étendre aux accords entre transporteurs aériens de l'UE et de pays tiers la portée de l'autorité légale de la Commission européenne en matière de concurrence. En mars, le Conseil a adopté un règlement sur la protection des transporteurs aériens de la Communauté à l'égard de subventions et de pratiques tarifaires agressives de transporteurs aériens de pays tiers.

La Commission européenne a mené des négociations au sujet d'accords de services aériens avec des pays tiers, en application du mandat de négociation que lui avait donné le Conseil de l'UE en juin 2003. La Commission a pour mandat de négocier des accords de services aériens avec les États-Unis, pour le compte de tous les États membres, en vue de la création d'un espace aérien ouvert ; elle a aussi un mandat dit « horizontal » de négocier avec des pays tiers le remplacement de certaines dispositions des accords existants déclarées contraires à la législation communautaire par un jugement prononcé en novembre 2002 par la Cour européenne de justice (CEJ). Alors que les négociations continuent avec les États-Unis sur l'espace aérien ouvert, la Commission a

jusqu'ici parafé des accords « horizontaux » avec l'Azerbaïdjan, le Chili, la Géorgie et le Liban. De plus, la Commission a proposé, en février, un cadre de négociation avec des pays voisins, par exemple la Bulgarie, le Maroc, la Roumanie et la Turquie. En avril, le Conseil de l'UE et le Parlement européen ont officiellement adopté une réglementation sur la mise en œuvre d'accords de services aériens entre États membres et pays tiers. En juillet, la Commission a intenté des actions de transgression contre 8 États membres pour cause de non-respect du jugement de la CEJ de 2002, et aussi contre 4 autres États membres pour avoir signé des accords « ciel ouvert » avec les États-Unis.

Au niveau national, plusieurs États ont commencé à revoir leurs politiques de transport aérien au regard de la tendance mondiale à une plus grande libéralisation. Certaines de ces politiques visent à libéraliser unilatéralement les services de transport aérien, en totalité ou en partie, sans exiger de leurs partenaires bilatéraux des droits comparables. D'autres ont pour but de libéraliser les marchés du transport aérien intérieur et aussi de permettre à un plus grand nombre de transporteurs d'exploiter des routes internationales. Par exemple, en mars, l'Inde a autorisé des transporteurs aériens intérieurs en régime de propriété privée à exploiter des services internationaux vers des États de l'Association sud-asiatique de coopération régionale.

Au cours de l'année, il y a eu une présence accrue d'alliances de transporteurs aériens, dont les 3 groupements mondiaux : Star Alliance, oneworld et SkyTeam. Le quatrième groupe, dénommé « Wings », a été absorbé par le groupe SkyTeam en septembre, lorsque Continental Airlines, KLM et Northwest Airlines se sont jointes officiellement à ce dernier groupe. L'expansion et le niveau croissant de regroupement au moyen d'alliances ont continué à retenir l'attention des autorités de réglementation. En Europe, la Commission européenne a approuvé une fusion transfrontalière entre Air France et KLM en février et un accord d'alliance entre Air France et Alitalia en avril. Aux États-Unis, le Department of Transportation (DOT) a approuvé et accordé en avril l'immunité anti-trust à un accord d'alliance entre American Airlines et SN Brussels Airlines. Dans la région du Pacifique, en septembre, la Haute Cour de Nouvelle-Zélande a rejeté en appel un projet d'accord d'alliance trans-tasmanienne entre Qantas Airways et Air New Zealand et, en octobre, le tribunal australien de la concurrence a annulé la décision prise en 2003 par la Commission australienne de la concurrence et de la protection des consommateurs de refuser l'alliance envisagée.

Le commerce électronique a eu des effets de plus en plus marqués sur le transport aérien et les voyages, tant dans la distribution des produits que dans la réglementation. Bien que la majorité des ventes de billets d'avion se fasse encore par l'intermédiaire d'agences de voyage, les ventes en ligne ont augmenté de manière appréciable, particulièrement dans les pays où l'Internet et les cartes de crédit sont très utilisés. Dans le cas des transporteurs à bas prix, les ventes de billets se font avant tout par leurs propres sites web. L'utilisation de l'Internet, à travers des prestataires tiers et directement par les consommateurs et d'autres entreprises, a permis aux transporteurs aériens de réduire nettement les coûts de distribution, y compris les commissions d'agences et les honoraires de systèmes informatisés de réservation (SIR). Afin de tenir compte des changements dans la distribution des produits des transporteurs aériens, le Canada et la Commission européenne revoient leur réglementation SIR. Aux États-Unis, le DOT a annulé, en janvier, la plupart des règles SIR et, en juillet, le reste de ces règles.

De nombreux États ont continué d'accorder différentes formes d'aides gouvernementales à leurs transporteurs aériens nationaux qui connaissaient des difficultés financières. Par exemple, le Gouvernement de la Namibie a décidé d'injecter dans Air Namibia un complément de 366 millions de dollars namibiens, pour un total d'environ 1 800 millions de dollars namibiens depuis 1999. En avril, le Gouvernement de la Trinité-et-Tobago a consenti à BWIA West Indies Airways un apport d'urgence de 10 millions de dollars US et un transfert de dette à participation, d'un montant de 30 millions de dollars ; la compagnie avait déjà reçu environ 38 millions de dollars et une garantie de dette depuis 2002. En mai, le Gouvernement de l'Italie a décidé de consentir un prêt-relais d'un montant de 400 millions d'euros à Alitalia, après un apport de capital en 2002. En juillet, la Commission européenne a approuvé un prêt-relais pour Alitalia, sous condition de restructuration. En sus des aides à des transporteurs nationaux endettés, une assistance indirecte, par exemple sous la forme de réductions de taxes d'atterrissage, a été largement accordée, notamment par des aéroports locaux et des gouvernements régionaux désireux d'attirer des transporteurs à bas prix. Cependant, la Commission européenne a décidé, en février, qu'une partie de l'aide que Ryanair avait reçue d'autorités régionales belges contrevenait aux règlements de l'UE sur les aides d'État anticoncurrentielles et devrait être remboursée.

6. ACCIDENTS D'AVIATION

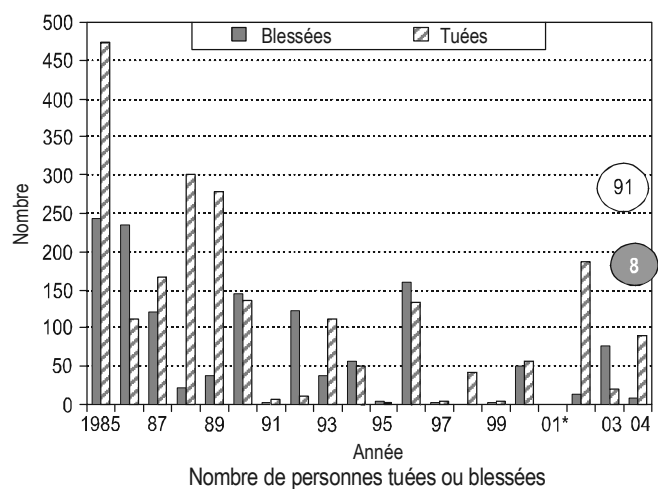
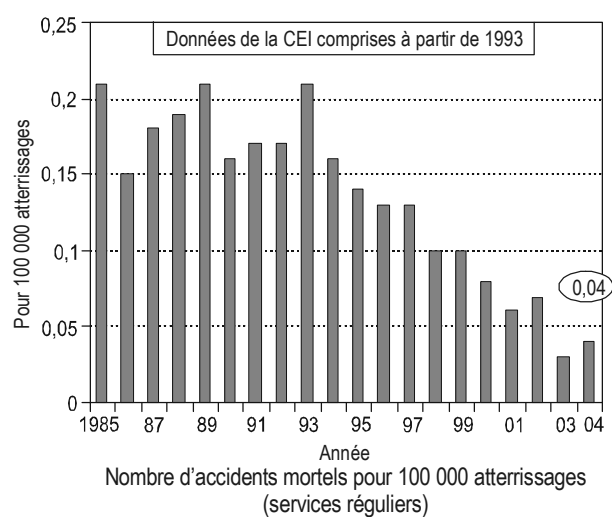
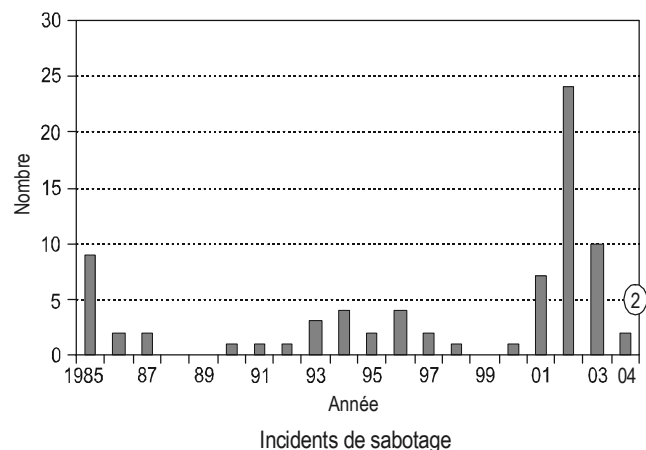
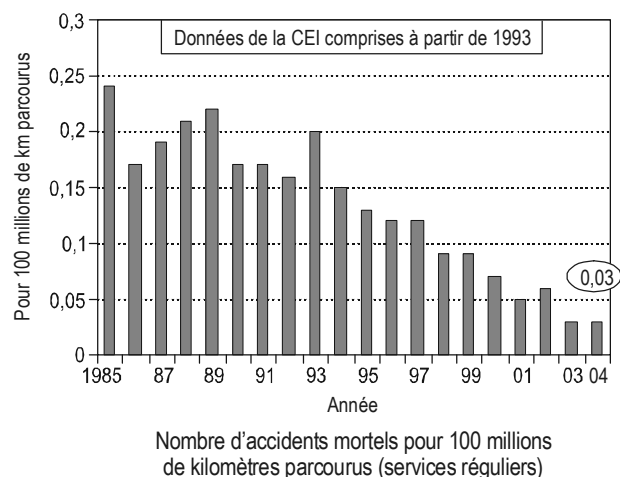
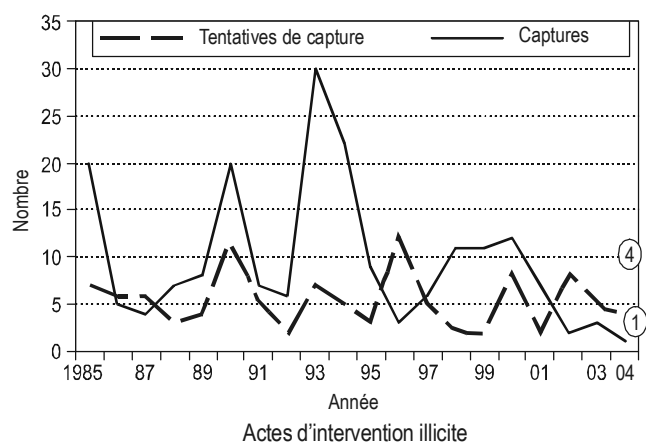
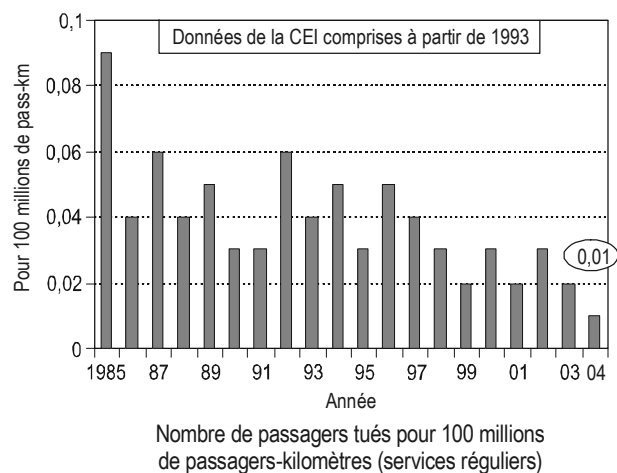
Les accidents d'aviation dont il est question ici excluent les incidents causés par des actes d'intervention illicite, qui sont traités à la Section 7.

Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation indiquent qu'en 2004, sur les services réguliers du monde, il y a eu 9 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg, ayant entraîné la mort de passagers. Le nombre de passagers tués a été de 203. Les chiffres correspondants de 2003 étaient 7 accidents mortels et 466 passagers tués (Tableau 11)². Entre 2003 et 2004, le trafic a sensiblement augmenté mais le taux de passagers tués est tombé de 0,02 en 2003 à 0,01 par 100 millions de passagers-kilomètres. Le nombre d'accidents mortels s'est maintenu à 0,03 par 100 millions de kilomètres parcourus et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a atteint 0,04 contre 0,03 en 2003 (Figure 8).

Sur les services réguliers de passagers, les niveaux de sécurité varient sensiblement selon les types d'appareils. Ainsi, dans le cas des avions à turboréacteurs, qui ont assuré plus de 98 % du trafic régulier total exprimé en passagers-kilomètres, il y a eu, pendant l'année, 3 accidents dans lesquels 102 passagers ont été tués, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à

2. L'accident d'avion qui a fait 133 victimes et qui avait précédemment été classé dans les vols non réguliers a été reclassé dans les vols réguliers.



*En 2001 : 3 271 personnes blessées, 3 525 tuées

Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs
1985 – 2004

Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation
1985 – 2004

moteurs alternatifs, qui ont transporté moins de 2 % du trafic régulier, le nombre des accidents mortels a été de 5 et celui des passagers tués de 101. La proportion de passagers tués dans des accidents d'avions à turboréacteurs est donc bien inférieure à celle de victimes d'accidents d'avions à hélices.

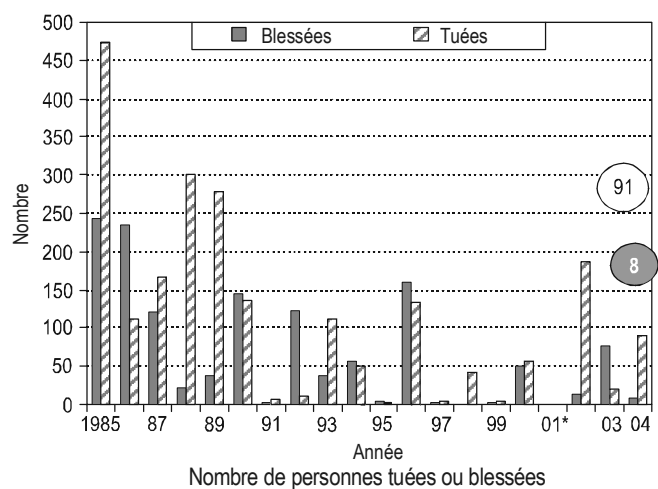
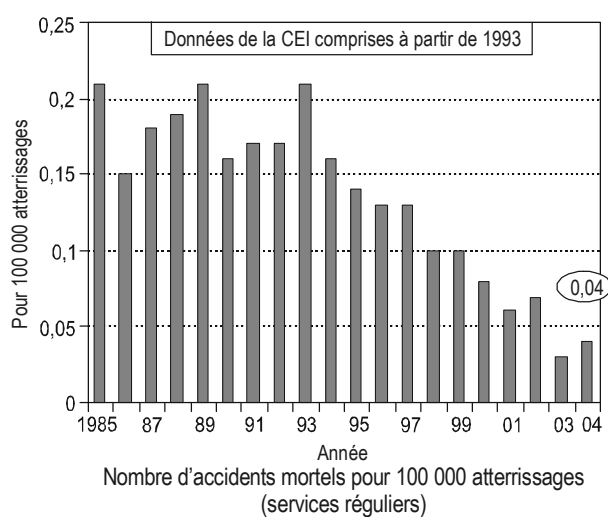
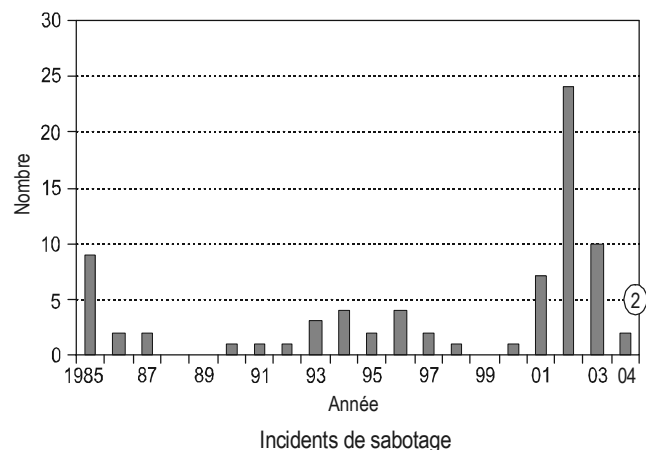
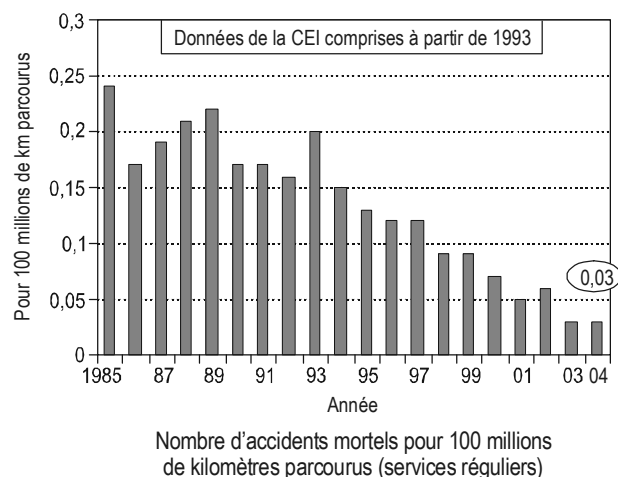
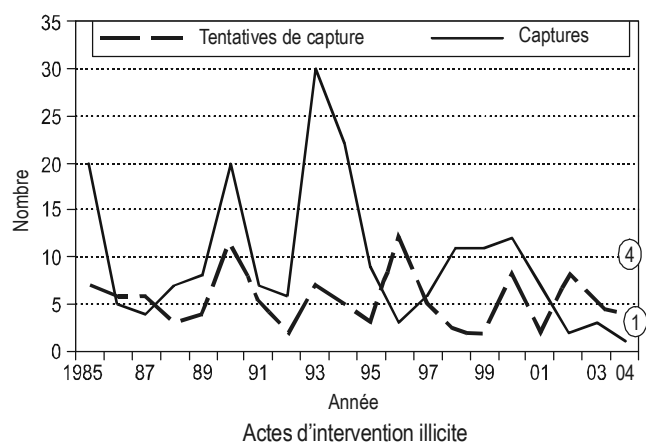
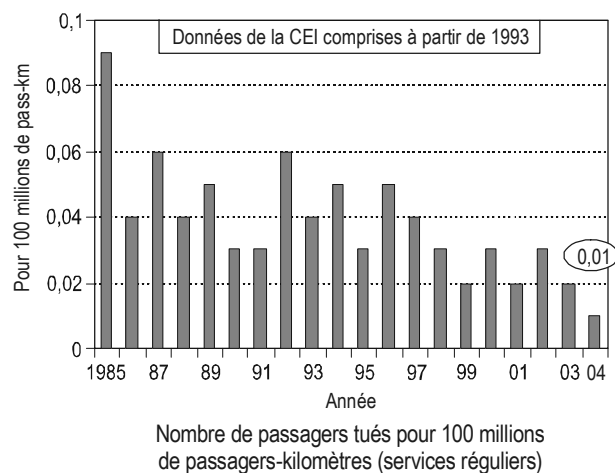
Transport commercial non régulier

Les activités de transport commercial non régulier comprennent les vols non réguliers exploités par des entreprises de transport aérien régulier ainsi que tous les vols de transport assurés par des exploitants commerciaux non réguliers. Les données dont dispose l'OACI sur la sécurité de ces vols indiquent qu'en 2004 il y a eu 18 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg (dont 2 aéronefs tout-cargo qui transportaient des passagers) ayant causé la mort de passagers, contre 25 en 2003. Ces accidents ont causé la mort de 207 passagers en 2004, contre 217 en 2003.

Sur les vols non réguliers effectués avec des aéronefs de masse au décollage certifiée supérieure à 9 000 kg par des entreprises de transport aérien régulier ou des transporteurs non réguliers, il y a eu 6 accidents ayant entraîné la mort de 161 passagers en 2004.

7. ACTES D'INTERVENTION ILLICITE

Au cours de l'année, 16 actes d'intervention illicite ont été recensés : 1 capture illicite, 4 tentatives de capture, 2 attaques d'installations, 2 tentatives d'attaques d'installations, 3 sabotages dont 2 ont entraîné la destruction totale d'aéronefs en vol et la mort de 90 personnes, 1 tentative de sabotage et 3 autres actes d'intervention illicite (Tableau 12). Ces actes sont inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (Figure 9).



*En 2001 : 3 271 personnes blessées, 3 525 tuées

Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs
1985 – 2004

Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation
1985 – 2004