



Rapport annuel du Conseil

1995

Documentation pour la session de l'Assemblée de 1998

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 aux 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.

Groupe de la vente des documents
Organisation de l'aviation civile internationale
1000, rue Sherbrooke Ouest, bureau 400
Montréal, Québec
Canada H3A 2R2
Tél.: (514) 285-8022
Télex: 05-24513
Télécopieur: (514) 285-6769
Sitatex: YULCAYA

Les commandes par carte de crédit (Visa et American Express seulement) sont acceptées à l'adresse ci-dessus.

Égypte. ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11361.

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid.

France. Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex).

Inde. Oxford Book and Stationery Co., Scindia House, New Delhi 110001
ou 17 Park Street, Calcutta 700016.

Japon. Japan Civil Aviation Promotion Foundation, 15-12, 1-chome, Toranomom, Minato-Ku, Tokyo.

Kenya. ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi.

Mexique. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Apartado postal 5-377. C.P. 06500, México, D.F.

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

Royaume-Uni. Civil Aviation Authority, Printing and Publications Services, Greville House,
37 Gratton Road, Cheltenham, Glos., GL50 2BN.

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

Thaïlande. ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyaek Ladprao,
Bangkok 10901.

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 1995, 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 1998, 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 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 pendant l'année, ainsi que les travaux accomplis par l'Organisation. Les Chapitres II à X sont consacrés aux activités de l'OACI.

En 1995, le Conseil a tenu trois sessions: la cent quarante-quatrième, du 3 février au 27 mars, qui a compté vingt séances, dont une en dehors de la phase Conseil; la cent quarante-cinquième, du 4 mai au 6 juillet ainsi que les 11 et 12 septembre, qui a compté vingt-huit séances, dont une en dehors de la phase Conseil; et la cent quarante-sixième, du 26 octobre au 13 décembre, qui a compté quinze 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.

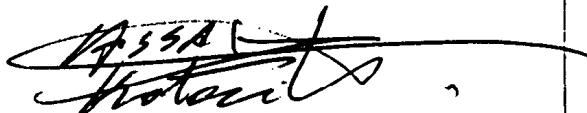

Assad Kotaite
Président du Conseil

Table des matières

	Page		Page
Chapitre I^{er} — L'année en bref	1	Chapitre IV — Financement collectif	32
L'économie mondiale	1	1. Généralités	32
Trafic	2	2. Nouvelle adhésion aux accords de	
Finances	3	financement collectif avec le Danemark	
Aspects commerciaux	4	et avec l'Islande	32
Réglementation économique	5	3. Projets liés à l'exploitation des services	
CNS/ATM	6	assurés en vertu de l'accord de	
Aérodromes	8	financement collectif avec l'Islande	32
Météorologie aéronautique	8	4. Services supplémentaires dont le Danemark	
Recherches et sauvetage	9	demande l'inclusion dans l'accord de	
Encombrement	9	financement collectif	33
Sécurité	10	5. Données financières pour les accords de	
Facteurs humains	12	financement collectif avec le Danemark et	
Formation	12	avec l'Islande	33
Régime de Varsovie	12		
Sûreté	13	Chapitre V — Coopération technique	34
Protection de l'environnement	14	1. Aperçu général	34
Restriction du droit de fumer	14	2. Finances	38
Abus de substances psychoactives	14	3. Personnel	41
Coopération technique	15	4. Octroi de bourses	41
L'Organisation	16	5. Matériel et services sous-traités	41
		6. Programme du PNUD et Programme	
		des fonds en dépôt	41
ACTIVITÉS DE L'OACI EN 1995		Chapitre VI — Questions constitutionnelles	
ET FAITS NOUVEAUX		et juridiques	55
Chapitre II — Navigation aérienne	17	1. Introduction	55
1. Introduction	17	2. Actes de Chicago	55
2. Projets qui ont reçu une attention		3. Conventions de droit aérien international ..	56
particulière en 1995	17	4. Réunions juridiques	56
3. Réunions	22	5. Programme des travaux du Comité	
4. Normes et pratiques recommandées		juridique	56
internationales (SARPS) et Procédures		6. Facilités, privilèges et immunités	
pour les services de navigation aérienne		de l'Organisation	60
(PANS)	22	7. Enregistrement d'accords	
		et d'arrangements	60
Chapitre III — Transport aérien	26	8. Collection de lois et règlements	
1. Introduction	26	aéronautiques nationaux	60
2. Réunions	26		
3. Activités économiques	26	Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	61
4. Statistiques	29	1. Introduction	61
5. Gestion des aéroports et des installations		2. Comité de l'intervention illicite dans	
et services de route	30	l'aviation civile internationale et	
6. Facilitation	30	ses installations et services	61

	Page		Page
3. Mécanisme d'aide financière, technique et matérielle aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation et en ce qui concerne d'autres programmes d'assistance	62	3 ^e Partie — Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), signé à Montréal le 30 septembre 1977	109
4. Coopération technique	62		
5. Communications avec les États	63	4 ^e Partie — Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), signé à Montréal le 29 septembre 1995	111
6. Aspects techniques et juridiques de la sûreté de l'aviation	63		
Chapitre VIII — Activités des bureaux régionaux	64	2. Liste des États parties à la Convention de Varsovie, au Protocole de La Haye, aux Conventions de Guadalajara, de Genève, de Rome, de Tokyo, de La Haye et de Montréal et au Protocole complémentaire de Montréal (au 31 décembre 1995)	113
1. Généralités	64	3. Annexes à la Convention — Notifications de conformité ou de différences	122
2. Bureau Afrique occidentale et centrale (Dakar)	65	4. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil	126
3. Bureau Afrique orientale et australe (Nairobi)	68	5. Réunions de l'OACI tenues en 1995	136
4. Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (Mexique)	70	6. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 1995	140
5. Bureau Amérique du Sud (Lima)	73	7. Programme des réunions de l'OACI pour 1996	143
6. Bureau Asie et Pacifique (Bangkok)	77	8. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 1995	145
7. Bureau Europe et Atlantique Nord (Paris)	79	9. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 1995	146
8. Bureau Moyen-Orient (Le Caire)	82	10. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 1995	150
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales	85	11. Recrutement du personnel des services extérieurs — 1995	151
1. Organisation des Nations Unies	85	12. Bourses octroyées en 1995 au titre des programmes de l'OACI	159
2. Organes interinstitutions	86	13. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	165
3. Institutions spécialisées	87	14. Statistiques utilisées pour les graphiques du Chapitre I ^{er}	168
4. Autres organisations internationales	88		
Chapitre X — L'Organisation	90		
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	90		
2. Structure de l'Organisation	93		
3. Personnel	93		
4. Stage de familiarisation	95		
5. Information du public	95		
6. Bureautique	95		
7. Services linguistiques, publications et bibliothèque	96		
8. Locaux du siège	99		
9. Finances	99		
Appendices			
1. 1 ^{re} Partie — Liste des États parties aux différents Actes de Chicago (au 31 décembre 1995)	101		
2 ^e Partie — Protocole concernant le texte authentique trilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), fait à Buenos Aires le 24 septembre 1968	106		

Chapitre I^{er}

L'année en bref

Le présent chapitre résume les tendances et les développements dans le domaine de l'aviation civile ainsi que les travaux de l'OACI au cours de l'année 1995. Les références entre parenthèses renvoient aux tableaux de l'Appendice 14, qui présentent les statistiques utilisées dans les graphiques, ventilées de façon plus détaillée, et indiquent les sources et l'étendue de ces statistiques.



L'ÉCONOMIE MONDIALE

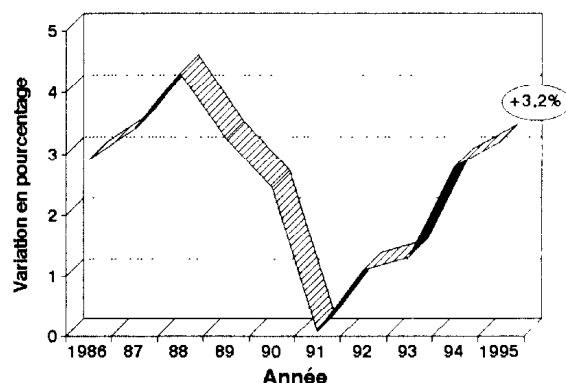
En 1995, le produit intérieur brut (PIB) dans le monde a augmenté d'environ 3,2 % en termes réels, après une croissance de 2,8 % en 1994. Les régions Asie/Pacifique et Moyen-Orient ont connu une forte croissance du PIB (de l'ordre de 4 %).

Dans les pays industrialisés, le PIB a augmenté d'environ 2,6 %. Les pays en développement ont connu généralement une croissance supérieure à celle des pays industrialisés, ceux d'Asie ayant enregistré une croissance du PIB de plus de 6 %. La reprise de l'économie du Japon a été plus lente que prévu, avec une croissance de 1 % seulement en 1995. Pour la première fois depuis le commencement du processus de transition, le PIB réel a augmenté en 1995 (de plus de 3 %) dans l'Europe orientale.

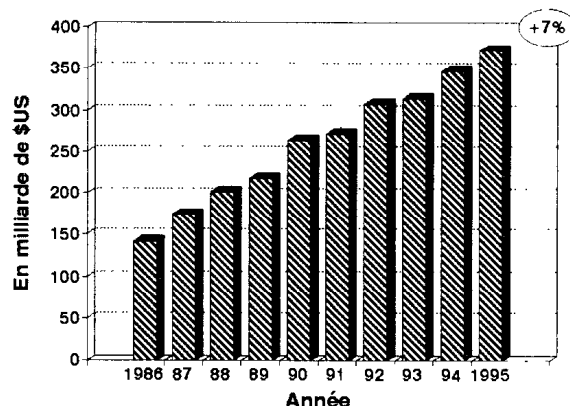
La progression du tourisme international en 1995 traduisait la situation économique généralement améliorée; au niveau mondial, le tourisme a globalement enregistré des gains par rapport à 1994, tant pour les arrivées que pour les recettes.

On estime que le commerce mondial a connu en 1995 une croissance de plus de 7 %.

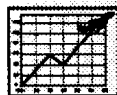
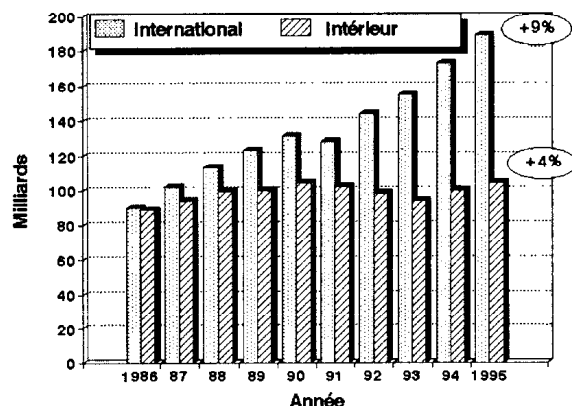
**Évolution du PIB dans le monde
en prix constants
Variations annuelles
1986-1995**



**Recettes du tourisme international
(en dollars US)
1986-1995**



**Trafic régulier
(tonnes-kilomètres réalisées)
1986-1995**



TRAFIC

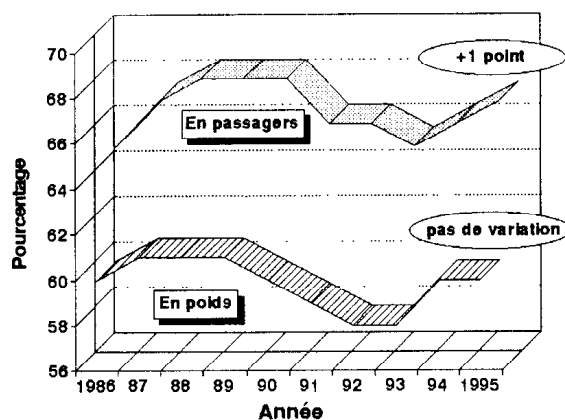


Services réguliers

En 1995, le trafic régulier total acheminé par les compagnies aériennes des 184 États contractants de l'OACI a été d'environ 1 288 millions de passagers et de quelque 21 millions de tonnes de fret. Globalement, les passagers-kilomètres et les tonnes-kilomètres de fret et de poste ont augmenté de 7 % (Tableau 1) et les tonnes-kilomètres internationales de 9 % (Tableau 2). Le trafic intérieur a augmenté d'environ 4 %.

Les augmentations de la capacité ont été contenues, pour la deuxième année consécutive. Sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux) le coefficient d'occupation a progressé d'un point de pourcentage, passant à 67 %, tandis que le coefficient de chargement est resté à 60 % (Tableau 3).

**Trafic régulier
(coefficients de remplissage réalisés)
1986-1995**



Au niveau régional, quelque 36 % du volume total de trafic (passagers/fret/poste) a été transporté par les compagnies aériennes d'Amérique du Nord. Les compagnies européennes en ont transporté environ 27 %, les compagnies d'Asie et du Pacifique 26 %, celles d'Amérique latine 5 %, celles du Moyen-Orient 4 % et les compagnies aériennes africaines 2 % (Tableau 4).

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 1995, environ 42 % du volume total du trafic régulier de passagers, de fret et de poste a été réalisé par les transporteurs des États-Unis et du Royaume-Uni (34 et 8 % respectivement). Pour les services internationaux, 29 % environ du trafic total a été acheminé par les entreprises des deux mêmes pays (États-Unis et Royaume-Uni), soit 18 et 11 % respectivement.



Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers a augmenté de près de 6 % en 1995, de sorte que la proportion du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers s'est maintenue à 16 % environ (Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 10 % du total du trafic non régulier de passagers et 2 % du total du trafic intérieur mondial de passagers.



Aviation générale

On estime que le nombre total d'heures de vol de l'aviation générale a quelque peu baissé, d'un total estimatif d'environ 39 millions d'heures en 1994, à 38 millions d'heures en 1995.



Exploitation des aéroports

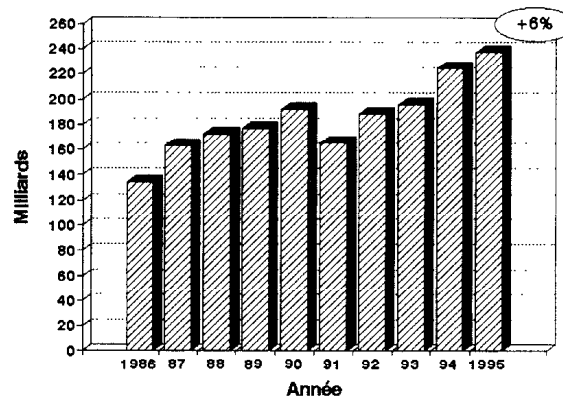
Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 879 millions de passagers en 1995 (Tableau 8). Pendant la même période, les aéroports concernés (dont 16 se trouvent en Amérique du Nord, 4 en Asie et 5 en Europe) ont également enregistré quelque 11 millions de mouvements commerciaux.



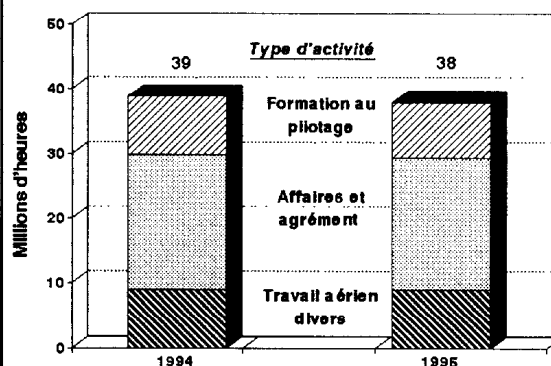
FINANCES

D'après les estimations préliminaires pour 1995, les transporteurs réguliers du monde ont globalement enregistré un meilleur résultat d'exploitation pour la troisième année consécutive (Tableau 9).

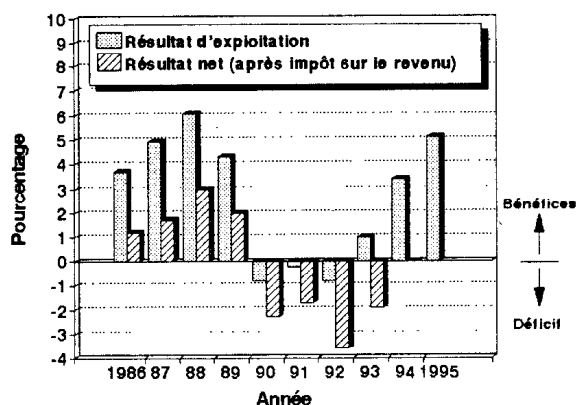
Trafic international non régulier (passagers-kilomètres réalisés) 1986-1995



Aviation générale (nombre estimatif d'heures de vol) 1994 et 1995



Transporteurs aériens réguliers (résultat d'exploitation et résultat net) 1986-1995



Les recettes d'exploitation enregistrées en 1995 par les transporteurs réguliers des États contractants de l'OACI sont provisoirement estimées à 274 000 millions de dollars US et leurs dépenses d'exploitation à 260 000 millions, ce qui aboutit à un bénéfice d'exploitation égal à 5,1 % des recettes d'exploitation. Ce bénéfice fait suite à un bénéfice d'exploitation de 3,4 % en 1994.

Les recettes d'exploitation par tonne-kilomètre ont augmenté, passant de 87,7 cents en 1994 au chiffre estimatif de 89,8 cents en 1995, les dépenses d'exploitation augmentant pour leur part de 84,7 cents au chiffre estimatif de 85,2 cents.



ASPECTS COMMERCIAUX



Transporteurs

Sur la base des horaires publiés dans les guides-horaires multilatéraux des compagnies aériennes, on estime qu'à la fin de 1995 il y avait dans le monde quelque 740 transporteurs aériens qui assuraient des services réguliers de passagers (internationaux ou intérieurs) et environ 80 qui exploitaient des services réguliers de transport exclusif de fret. Comparativement à 1994, cela représente une augmentation globale nette d'environ 20 transporteurs aériens.

En 1995, les compagnies aériennes ont continué à développer leurs relations de coopération, notamment par le partage de codes, les services conjoints et les programmes communs de fidélisation.

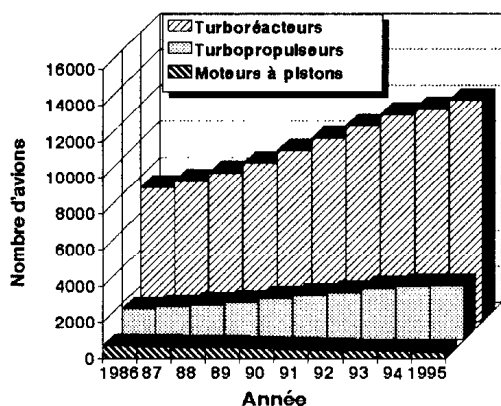


Parc aérien

De 1986 à 1995, le nombre total des avions de transport commercial en service est passé de 9 723 à 15 540, soit une augmentation d'environ 60 % (à l'exclusion des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 9 000 kg). En particulier, le nombre d'avions à turboréacteurs a augmenté d'environ 66 %, passant de 7 356 à 12 200 pendant la même période (Tableau 10).

En 1995, 678 avions à réaction ont été commandés (contre 314 en 1994) et 481 ont été livrés (contre 513 en

Parc total des avions de transport commercial 1986-1995



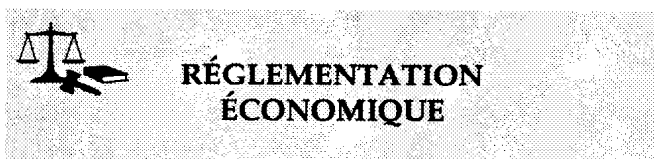
1994). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 1995 était de 2 032, contre 1 886 à la fin de 1994.

On estime que les engagements financiers que représentent les commandes d'avions à réaction passées en 1995 sont de l'ordre de 36 milliards de dollars US, contre 14 milliards en 1994.

Pour ce qui est des avions à turbopropulseurs, 168 appareils ont été commandés en 1995 et 191 ont été livrés.

Avions en tête de liste des transactions 1995

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Boeing 737	176	89	491
Boeing 777	92	13	217
Airbus A 319/ 320/321	70	56	373
Douglas MD 80/90	51	32	141
BAe 146/RJs	50	21	43
Douglas MD 95	50	—	50



RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

Dans un contexte d'expansion continue des services aériens internationaux, les États ont conclu près de deux fois plus d'accords bilatéraux sur les services aériens en 1995 qu'au cours de l'année précédente (91 accords en 1995 contre 47 en 1994). Près des trois quarts des accords bilatéraux signalés étaient nouveaux, sans précédent, conclus surtout par des États de la région Asie et Pacifique; 10 accords, presque tous portant sur des services dans l'Atlantique Nord, comprenaient des dispositions d'accès intégral au marché. Le nombre d'amendements signalés à des accords existants a baissé, passant de 18 en 1994 à 12 en 1995; 2 mémorandums d'entente ont été signalés en 1995, contre 4 en 1994. La plupart des amendements et des mémorandums d'entente conclus en 1995 portaient

sur des désignations multiples, une capacité additionnelle, l'extension de droits de trafic sur des routes ou des arrangements de partage de codes.

Au nombre des accords conclus en 1995, on relève: un nouvel accord bilatéral sur les services aériens entre le Canada et les États-Unis, qui prévoit l'accès intégral au marché pour les transporteurs aériens des deux pays entre leurs territoires respectifs, avec introduction progressive de cet accès à 3 grandes villes canadiennes; des accords individuels d'ouverture de marché entre 9 États européens et les États-Unis, prévoyant aussi l'accès intégral au marché et des régimes libéralisés de capacité et de prix; des accords séparés entre les États-Unis et l'Inde, les Philippines et la République tchèque, qui prévoient l'introduction progressive d'arrangements plus libéralisés; et des accords entre les États-Unis et le Brésil et entre les États-Unis et la Chine qui offrent davantage de possibilités d'expansion des services aériens.

Pour ce qui est des négociations entre groupes d'États, la Commission européenne a formulé une proposition en vue de négocier collectivement en un seul bloc avec les États-Unis, ce qui paraît plus profitable que de négocier séparément. Le Conseil de l'Union européenne a débattu cette proposition en décembre. La Commission a aussi cherché à obtenir un mandat pour négocier, soit bilatéralement soit multilatéralement, des accords de transport aérien avec 6 pays de l'Europe centrale et orientale sur la base de l'accès réciproque au marché.

Des États d'autres groupements régionaux ont aussi cherché à traiter les questions de transport aérien sur une base régionale. Par exemple, le Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC — créé en 1989 et qui compte maintenant 18 membres situés en bordure du bassin Asie-Pacifique), dans le cadre d'un programme d'action adopté cette année pour stimuler le commerce et le développement économique, a formé de petits groupes de travail qu'il a chargés d'étudier et d'explorer notamment des façons de privatiser les transports, d'améliorer la sécurité aérienne dans la région, d'harmoniser la réglementation et d'intensifier la concurrence dans les services aériens régionaux. Dans la région des Caraïbes, les États négociaient un accord multilatéral sur l'exploitation de services aériens dans la Communauté des Caraïbes sous les auspices de la Communauté et du Marché commun des Caraïbes (CARICOM).

Les sujets de réglementation abordés par l'Union européenne comprennent les services d'escale et une série de décisions sur des fusions de compagnies aériennes, des alliances entre compagnies et les aides

des États. Les services d'escale assurés dans les aéroports de la Communauté européenne seront libéralisés progressivement d'ici au 1^{er} janvier 2003. Dans ses décisions relatives aux fusions et alliances entre compagnies aériennes ainsi qu'aux aides d'États, la Commission européenne a subordonné son approbation à des mesures spécifiques conçues pour encourager la concurrence, par exemple le transfert de créneaux aéroportuaires à de nouveaux venus et la mise à exécution d'un plan de restructuration.

Au niveau national, les Philippines ont annoncé en janvier une nouvelle politique de libéralisation de l'aviation intérieure et internationale, qui permet à deux ou plusieurs transporteurs nationaux de se faire concurrence sur les routes intérieures et internationales et qui prévoit l'échange de droits et de routes avec d'autres pays en fonction d'un critère élargi d'intérêt national comportant des considérations telles que la promotion du commerce international, de l'investissement étranger et du tourisme.

La pratique du partage de codes entre compagnies aériennes a continué à susciter de l'intérêt, avec des études rendues publiques par l'Allemagne et par les États-Unis et avec l'avancement d'études de l'Union européenne et de la Conférence européenne de l'aviation civile ainsi que de l'OACI.

Le mouvement de privatisation partielle ou totale de compagnies aériennes appartenant à des États s'est poursuivi en 1995. Des préparatifs de privatisation ont continué au cours de l'année dans le cas d'environ 25 transporteurs aériens appartenant aux États et des objectifs de privatisation ont été rendus publics dans le cas de 9 autres transporteurs. Il y a eu au cours de l'année un progrès notable dans la région Amérique latine et Caraïbes, où 5 compagnies aériennes ont atteint leurs objectifs de privatisation. Ailleurs, cependant, plusieurs autres privatisations ont été ajournées ou reportées à cause du climat économique, de la situation financière des compagnies aériennes concernées ou de circonstances locales.

★ À la suite de la Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI tenue en novembre et décembre 1994, le Conseil a approuvé la recommandation unique de la Conférence et a mis en route certaines mesures de suivi — notamment d'autres études sur le «filet de sécurité» et les sauvegardes ainsi que sur la propriété et le contrôle — demandées par la Conférence. L'Assemblée a ensuite entériné ces mesures lors de sa 31^e session.



CNS/ATM

Le développement et la mise en oeuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) ont continué de bien progresser, comme il est indiqué sous les titres qui suivent. Il faut relever notamment la certification par un certain nombre d'États de l'avionique FANS-1 de Boeing, jalon majeur de la mise en oeuvre des «futurs systèmes de navigation aérienne (FANS)» sur des routes du Pacifique Sud, qui autorisera des minimums de séparation réduits et, par conséquent, des économies de carburant, sur ces routes, dans le cas des aéronefs équipés en FANS.

★ La Circulaire 257, Aspects économiques des services de navigation aérienne par satellite, qui donne des indications pratiques sur l'analyse coûts-avantages des systèmes CNS/ATM, a été achevée et publiée.



Communications

La collectivité aéronautique est d'avis que le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) fournira l'infrastructure de communications de données nécessaire aux futurs systèmes CNS/ATM de l'OACI. La transition à l'ATN aura un effet sur presque tous les réseaux sol et air-sol et systèmes d'extrémité qui interviennent dans la transmission des données aéronautiques. Il faudra donc des dispositions et des plans techniques clairs et pratiques pour assurer une transition harmonieuse à l'ATN.

Le travail s'est poursuivi dans un certain nombre d'États et d'organisations internationales, avec une participation de l'industrie, sur le développement et l'évaluation des architectures possibles pour les sous-systèmes ATN. Ce travail a été coordonné par le Groupe d'experts du réseau de télécommunications aéronautiques (ATNP). Le travail s'est aussi poursuivi sur le développement et l'évaluation de technologies, par exemple les systèmes numériques voix/données avec accès multiple par répartition dans le temps (TDMA) pour améliorer l'utilisation du spectre des fréquences VHF.

Suite à une des recommandations de la Réunion spéciale COM/OPS à l'échelon division (1995), il a été proposé d'insérer dans l'Annexe 10 des normes et pratiques recommandées relatives à l'espacement de 8,33 kHz des canaux dans les communications VHF air-sol. Ce changement sera introduit sur la base d'un accord régional de navigation aérienne. Dans les régions où il sera mis en oeuvre, le nombre de canaux de communication disponibles triplera environ, ce qui constituera une solution immédiate à l'encombrement VHF dans ces régions.

Au moins un État du Pacifique Sud a mis en oeuvre des liaisons de données entre contrôleur et pilote (CPDLC) qui permettent aux contrôleurs de communiquer avec les avions équipés en FANS-1 dans l'espace aérien océanique et aussi de recevoir les comptes rendus de surveillance dépendante automatique (ADS). Il est prévu que d'autres États de la région commenceront bientôt à appliquer des procédures analogues.



Navigation

Le développement et la mise en oeuvre du système mondial de navigation par satellite (GNSS) ont nettement progressé dans un certain nombre d'États et d'organismes internationaux.

Le développement des systèmes de renforcement sur satellite s'est poursuivi dans un certain nombre de régions. Cette forme de renforcement pourrait soutenir l'utilisation du GNSS comme seul moyen pour toutes les phases de vol jusqu'aux approches de précision de catégorie I. Plusieurs architectures des systèmes de renforcement basés au sol qui pourraient soutenir les applications d'approches de précision des catégories II et III continuent de faire l'objet de travaux de développement et d'essais. Certains États pourraient aussi utiliser ce type de renforcement pour la catégorie I. Un certain nombre d'États ont approuvé le système mondial de localisation (GPS) en vue d'une utilisation complémentaire ou primaire pour certains vols et certains types d'espace aérien. Des satellites additionnels du système mondial de satellites de navigation (GLONASS) ont été lancés au cours de l'année et ce système approchait de la situation d'exploitation initiale.

★ *Au cours de sa 146^e session, le Conseil a décidé de réunir au moment opportun un groupe d'experts juridiques et techniques sur la détermination d'un cadre juridique pour le GNSS.*



Surveillance

Il y a eu, au cours de l'année, de nets progrès dans l'amélioration des moyens de surveillance, notamment le développement de la surveillance dépendante automatique (ADS) et la mise en oeuvre de nouveaux systèmes radar, par exemple radar secondaire de surveillance (SSR) monopulse et stations SSR mode S, qui ont été mis en oeuvre aux États-Unis (23 stations SSR mode S), en Europe (5 stations expérimentales SSR mode S), en Inde (6 stations SSR mode S commandées) et au Japon (une station expérimentale SSR mode S).

Dans d'autres États, une mise en oeuvre en deux temps a été préférée: perfectionner/renouveler des stations SSR conventionnelles avec la technique monopulse dans un premier temps, et passer au mode S dans un deuxième temps lorsque le niveau d'équipement des aéronefs le rendra plus efficace et plus rentable. Cette approche a été adoptée, par exemple, en Afrique du Sud, en Australie, à Singapour et en Europe.



Gestion du trafic aérien

Partout dans le monde, les systèmes de contrôle de la circulation aérienne sont en cours de modernisation dans le cadre d'un processus évolutif devant aboutir au futur système mondial de gestion du trafic aérien, qui comprendra les systèmes de surveillance dépendante automatique (ADS) par satellite en complément de l'équipement radar actuel.

De nombreux États ont établi des programmes à court et moyen termes et commandé du matériel pour se doter dans un proche avenir de moyens ATC plus modernes. La modernisation des systèmes a été réalisée par la mise en oeuvre de systèmes de poursuite multiradar, d'affichages couleur à balayage récurrent, de nouveaux systèmes de traitement des données de plan de vol et de simulateurs ATC.

Dans les régions où il n'est pas possible ni pratique d'implanter un service radar, l'utilisation de la surveillance dépendante automatique (ADS) donnera au contrôle de la circulation aérienne des moyens de surveillance et d'intervention similaires à ceux que peut offrir le radar. Les besoins opérationnels ont été définis afin de garantir le développement méthodique et coordonné des systèmes fondés sur l'ADS.

L'ADS fait partie intégrante du concept des systèmes CNS/ATM de l'OACI. Des progrès considérables ont déjà été réalisés par l'OACI, les États et des organismes internationaux dans le développement des systèmes ADS. Des éléments embarqués de l'ADS, combinés à des communications par liaison de données et le système mondial de localisation (GPS), ont été mis en oeuvre en 1995 dans la région Pacifique Sud. Des améliorations du contrôle de la circulation aérienne (ATC) et des procédures opérationnelles sont en cours d'élaboration, à l'appui de l'intégration des éléments embarqués et au sol des systèmes ATC.

Le concept de la qualité de navigation requise (RNP) a été élaboré pour ancrer les systèmes CNS/ATM de l'OACI. La mise en oeuvre de la RNP, complétée par l'introduction progressive des techniques de navigation de surface (RNAV) conformément aux critères de la RNP, devrait favoriser une utilisation plus efficace de l'espace aérien. On prévoit que les systèmes de navigation par satellite, avec l'avionique correspondante, permettront de répondre à toute exigence future en matière de qualité de navigation, au moins pendant la phase de croisière.



AÉRODROMES

Les États sont tenus d'évaluer et de publier la résistance des chaussées d'aérodrome à l'aide du système ACN/PCN de l'OACI. L'apparition de trains d'atterrissage avec au moins six roues par jambe de train a amené à revoir les procédures de calcul et d'évaluation des chaussées. Cette revue a montré que les limitations inhérentes des procédures actuellement utilisées pour le calcul des chaussées d'aérodrome donnent lieu à des difficultés dans la détermination des spécifications de résistance des chaussées pour certains types nouveaux d'avions plus grands dotés d'au moins six roues par jambe de train (le Boeing 777 par exemple). Un examen des autres méthodes de calcul possibles a révélé la nécessité de choisir des procédures plus évoluées et plus acceptables à l'échelle mondiale. Le travail s'est donc poursuivi en 1995 à cet égard.

Les trois grands constructeurs d'avions commerciaux ont révélé leurs programmes de conception d'avions futurs plus grands avec des envergures supérieures à 65 m (plus que le B747-400) capables de transporter 600 passagers ou davantage; ils pourraient entrer en service d'ici à l'an 2000 et auraient des incidences sur l'infrastructure aéroportuaire. Pour

aider les États à planifier en fonction de ces avions, il est nécessaire de faire une revue des spécifications de l'Annexe 14 (Volume I) sur la conception des aéroports, en vue de les actualiser. Ce travail est en cours.

Le Volume I de l'Annexe 14 recommande les carbones halogénés (halons) parmi les trois agents extincteurs complémentaires pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie aux aérodromes. Toutefois, par suite du Protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone, la production des halons a cessé au 31 décembre 1993. Depuis lors, on n'utilise plus que les stocks restants de halons et les halons recyclés, jusqu'à ce que l'on trouve un moyen de remplacement. À cet égard, l'industrie a entrepris de vastes travaux de recherche, que l'OACI suit de près afin de pouvoir mettre à jour les spécifications correspondantes.

Les travaux ont été achevés dans un État sur la simplification des dispositifs de balisage lumineux actuellement spécifiés dans l'Annexe 14 (Volume I) pour les pistes d'approche de précision, en vue de réduire sensiblement les coûts d'installation et de fonctionnement. Des évaluations sur simulateur et des essais en vol par mauvaise visibilité montrent qu'il est possible de réduire sensiblement le nombre de feux sans compromettre la sécurité, étant donné que les systèmes modernes d'atterrissage aux instruments guident les aéronefs avec une plus grande précision. Les résultats de ces travaux pourraient aboutir à un amendement de l'Annexe 14 (Volume I).



MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

De nombreux États ont continué d'installer des systèmes automatisés d'observation météorologique destinés à aider le personnel d'observation. Dans ce contexte, un certain nombre d'États ont introduit des évaluations de la visibilité et de la portée visuelle de piste (RVR) au moyen de diffusomètres.

La tendance à la centralisation et à la commercialisation des services de prévision météorologique s'est poursuivie en 1995, et dans un certain nombre d'États les services météorologiques ont été commercialisés à des degrés divers.

Les centres mondiaux de prévisions de zone (WAFZ) ont poursuivi la mise en place de la production informatisée de prévisions mondiales du temps

significatif. Ainsi, le centre mondial de prévisions de zone (WAFC) de Londres, à l'aide d'un poste de travail informatisé interactif, produit actuellement les cartes du temps significatif (SIGWX) pour l'Atlantique Nord, l'Europe et le Moyen-Orient. D'ici à la fin de 1996, ce centre devrait être en mesure de produire des cartes SIGWX pour le monde entier. En parallèle, des recherches en cours dans les WAFC visent à choisir un code météorologique existant qui permette de diffuser plus efficacement les cartes SIGWX mondiales et aussi qui permette aux usagers de manipuler automatiquement les renseignements SIGWX sur les cartes. Dans la préparation des prévisions destinées à l'aviation, les centres WAFC de Londres et de Washington bénéficient du nombre croissant de comptes rendus en vol diffusés automatiquement par des liaisons de données air-sol. En outre, les services météorologiques bénéficient de plus en plus de ces renseignements météorologiques reçus en tant que données météorologiques de base. En 1995, deux séries d'émissions par satellite du système mondial de prévisions de zone (WAFS) destinées à couvrir les régions Amérique du Nord, Amérique du Sud et Caraïbes ainsi que les régions Afrique, Asie (partie occidentale), Europe et Moyen-Orient ont été mises en oeuvre. La troisième série d'émissions couvrant les régions Pacifique et Asie (partie orientale) sera mise en oeuvre au début de 1996, ce qui complètera la couverture mondiale des émissions WAFS par satellite.

Les liaisons de données ont été de plus en plus utilisées pour la transmission de renseignements météorologiques d'exploitation (OPMET) aux aéronefs en vol.

L'installation de radars météorologiques Doppler aux principaux aéroports des États-Unis s'est poursuivie au cours de l'année. La capacité de détection à distance et des techniques extrêmement perfectionnées de traitement des signaux permettent au radar Doppler de détecter le cisaillement du vent, y compris les micro-rafales, à proximité des aéroports. Les travaux ont été poursuivis en vue de mettre au point une fonction supplémentaire de traitement des données relatives au cisaillement du vent pour les radars Doppler utilisés pour le contrôle de la circulation aérienne ou la surveillance à proximité des aéroports. Un nouveau système embarqué d'avertissement de cisaillement du vent fondé sur la technologie Doppler, homologué aux États-Unis, était en cours d'installation à bord des avions de plus de 30 compagnies aériennes dans le monde.

Les centres désignés d'information sur les cendres volcaniques ont appliqué des modèles informatiques de prévision du déplacement et du dépôt de cendres volcaniques à la poursuite de nuages de cendres d'éruptions volcaniques. Les prévisions sont destinées aux pilotes, aux exploitants et aux contrôleurs de la circulation aérienne; elles indiquent la concentration

relative des cendres dans différentes couches de l'atmosphère. La possibilité de diffuser ces renseignements consultatifs sous forme graphique aux centres de veille météorologique (MWO) et aux centres de contrôle régional (ACC) est à l'étude.

★ Certains États ont poursuivi les préparatifs de la mise en oeuvre intégrale à l'échelle mondiale des nouveaux codes météorologiques aéronautiques (METAR, SPECI et TAF).



Le système satellitaire COSPAS-SARSAT¹ a continué à jouer un rôle important dans la détection des émetteurs de localisation d'urgence (ELT) et dans la localisation des lieux de détresse aéronautique.

Le système a également continué d'élargir ses possibilités. Six satellites étaient en fonctionnement et plusieurs satellites de remplacement bénéficiant d'améliorations techniques étaient en construction. Le réseau de stations au sol locales (LUT) et de centres de contrôle de missions (MCC) a été amélioré et étendu. À la fin de l'année, 33 stations au sol locales et 17 centres de contrôle de missions étaient en service ou à l'essai. Bien que la couverture mondiale soit déjà assurée sur 406 MHz, d'autres LUT et MCC étaient planifiés afin d'augmenter la couverture en temps réel du système et de réduire le temps total de réaction. Des travaux de développement étaient en cours sur un composant géostationnaire du système, qui produirait une alerte presque instantanée.

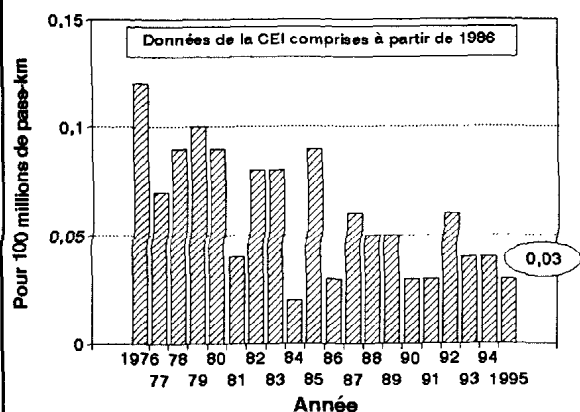
Depuis qu'il a été mis à l'essai en septembre 1982, le système COSPAS-SARSAT a contribué au sauvetage de plus de 5 500 personnes à la suite d'incidents aériens, maritimes ou terrestres.



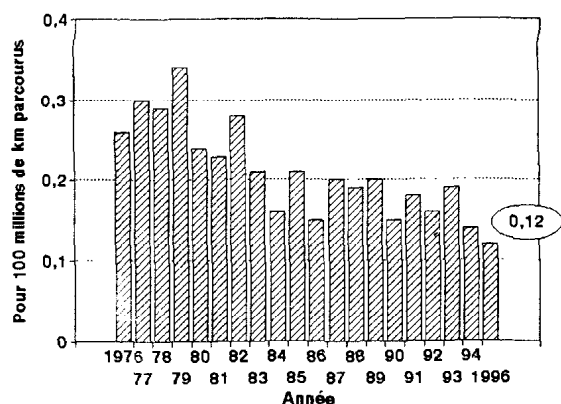
★ Lors de sa 11^e session, tenue en avril, la Division de facilitation a reconnu que l'utilisation accrue de l'automatisation

-
1. COSPAS – Système spatial pour les recherches de navires en détresse
SARSAT – Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage

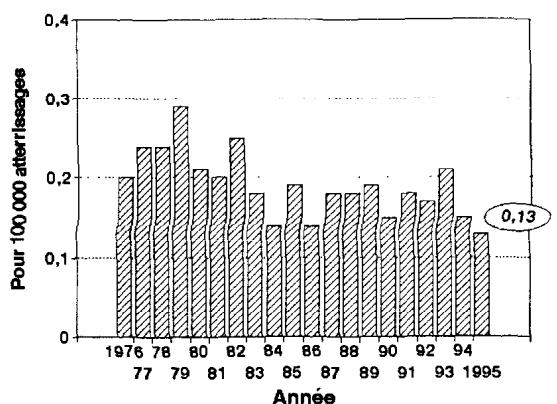
**Nombre de passagers tués pour
100 millions de passagers-kilomètres
(services réguliers)**



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



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



avait permis de résoudre des problèmes d'encombrement aux aéroports, dans le cas des passagers et du fret. Les amendements recommandés à l'Annexe 9 portent sur les systèmes de renseignements préalables concernant les passagers, les manifestes électroniques de marchandises, de nouveaux objectifs pour les formalités d'entrée et de sortie, des directives sur le dédouanement accéléré des envois exprès et des envois de faible valeur.

★ Une nouvelle édition de la 2^e Partie du Doc 9303, Documents de voyage lisibles à la machine, qui comprend des spécifications sur une version plus petite du visa lisible à la machine, a été publiée.



SÉCURITÉ



Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation des services réguliers pour les États contractants de l'OACI indiquent qu'en 1995 il s'est produit 26 accidents mortels qui ont fait 710 victimes, contre 28 accidents et 941 victimes en 1994 (Tableau 11). Rapporté au volume de trafic, le nombre de passagers tués par 100 millions de passagers-kilomètres a été de 0,03 en 1995, contre 0,045 en 1994. À l'exclusion de la Communauté d'États indépendants (CEI), pour laquelle les données pertinentes n'étaient pas disponibles, le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus a diminué, passant de 0,14 en 1994 à 0,12 en 1995, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a également diminué, tombant de 0,15 en 1994 à 0,13 en 1995.

Dans les services réguliers de passagers, les niveaux de sécurité varient considérablement selon les types d'appareils. Ainsi, dans le cas des avions à turboréacteurs, qui ont transporté environ 95 % du trafic régulier total (exprimé en passagers-kilomètres), il y a eu 11 accidents en 1995 qui ont fait 541 victimes, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à moteurs à pistons, qui comptent pour environ 5 % du trafic régulier, le nombre d'accidents mortels a été de 17 et celui des victimes de 169. Le nombre de

Note.— Sauf indication contraire, les graphiques ci-contre ne comprennent pas les données de la Communauté d'États indépendants (CEI), car certaines des données n'étaient pas disponibles.

passagers tués lors d'accidents survenus à des avions à turboréacteurs est donc proportionnellement bien inférieur à celui qui correspond aux avions à hélices.



Transport commercial non régulier

Les activités de transport 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 de vols commerciaux non réguliers. D'après les renseignements dont dispose l'OACI sur la sécurité de ces vols, il y a eu 40 accidents mortels et 391 passagers tués en 1995, contre 54 et 251 respectivement en 1994.

En ce qui concerne les vols non réguliers effectués au moyen d'aéronefs d'une masse au décollage supérieure à 9 000 kg, que ce soit par les entreprises de transport aérien régulier ou par les transporteurs non réguliers, il y a eu 13 accidents mortels et 271 passagers tués en 1995.



Aviation générale

Il n'existe pas de statistiques complètes sur le niveau de sécurité de l'aviation générale. On estime cependant qu'en 1994 l'aviation générale a enregistré quelque 770 accidents mortels, qui ont fait environ 1 660 victimes. Cette même année, le taux d'accidents mortels par 100 000 heures de vol a été d'environ 1,97. D'après des renseignements préliminaires, les États-Unis, qui comptent pour environ 60 % des activités connues d'aviation générale dans le monde, ont enregistré 408 accidents mortels en 1995, accidents qui ont fait 725 victimes (contre 402 accidents et 716 victimes en 1994). Toujours aux États-Unis, le taux d'accidents mortels de l'aviation générale par 100 000 heures de vol a été d'environ 2,04 en 1995, contre 1,83 en 1994.



Supervision de la sécurité

À sa 31^e session, l'Assemblée a reconnu que l'OACI joue un rôle important en guidant les États dans le domaine de la supervision de la sécurité; elle a entériné le programme de supervision de la sécurité ainsi que le mécanisme de contributions financières et techniques

au programme. L'Assemblée a aussi demandé aux États contractants de ratifier sans tarder l'article 83 bis de la Convention de Chicago.

À la fin de 1995, 24 États avaient demandé une évaluation de la supervision de la sécurité par une équipe de l'OACI, 9 États avaient offert des fonds ou une assistance en nature pour le programme de supervision de la sécurité, et 12 États avaient offert de détacher des experts auprès de ce programme.

La première mission d'évaluation de la supervision de la sécurité sera effectuée et achevée avant la fin de mars 1996.

Il est prévu de rendre compte au Conseil, en 1996, de l'avancement de la mise en oeuvre du programme OACI de supervision de la sécurité.



Enquêtes et prévention des accidents

Pour relever le défi que pose à la sécurité aérienne l'augmentation attendue du trafic aérien, et reconnaissant que de nombreux États contractants ne sont peut-être pas en mesure de s'acquitter de leur obligation d'assurer une supervision satisfaisante de la sécurité de leur transport aérien commercial, les États contractants ont été priés de redoubler d'efforts pour renforcer les mesures de prévention des accidents. À sa 31^e session, l'Assemblée de l'OACI, par sa Résolution A31-10 (Amélioration de la prévention des accidents en aviation civile), a identifié les secteurs qui nécessitent une attention spéciale: formation du personnel, rétro-information et analyse de l'information, et mise en place de systèmes de comptes rendus volontaires, sans sanctions.

La résolution demande aussi aux États de coopérer avec l'OACI et avec les autres États dans l'élaboration et l'application de mesures de prévention des accidents conçues pour intégrer les compétences et les ressources afin d'obtenir un haut niveau uniforme de sécurité dans toute l'aviation civile.



Impacts sans perte de contrôle (CFIT)

★ L'OACI a adopté des spécifications élargies sur l'avertisseur embarqué de proximité du sol (GPWS), qui sont

applicables à compter du 1^{er} janvier 1999. À sa 31^e session, l'Assemblée a adopté une résolution priant les États d'appliquer le programme de l'OACI pour la prévention des accidents CFIT, y compris les dispositions OACI connexes, aux vols internationaux et aux vols intérieurs. En mars, la Commission de navigation aérienne a donné suite aux recommandations initiales de l'Équipe spéciale de l'OACI et de l'industrie sur les CFIT. L'équipe multidisciplinaire de la Direction de la navigation aérienne et l'Équipe spéciale sur les CFIT ont poursuivi leurs travaux durant l'année. L'Équipe spéciale sur les CFIT a présenté son troisième rapport à Seattle (Washington), en novembre; il est prévu que les résultats complets des travaux de l'Équipe spéciale seront présentés en septembre 1996 à la Commission de navigation aérienne, dans le cadre du programme OACI de prévention des accidents CFIT.



FACTEURS HUMAINS

Un séminaire/atelier régional a eu lieu à Hong Kong; y ont assisté 92 participants de 17 États contractants, 2 organisations internationales et 18 compagnies aériennes.

L'action pour incorporer des conditions de facteurs humains dans le processus de certification des équipements, des procédures et du personnel s'est encore intensifiée en 1995. L'OACI a participé à plusieurs conférences où ce sujet a été débattu. Un consensus de l'industrie sur l'application pratique de pareilles conditions pourrait être réalisé en 1996.

Une revue initiale des Annexes à la Convention, en vue de déterminer s'il est possible d'élaborer des normes et pratiques recommandées en relation avec les facteurs humains, a été achevée en 1995. Cette revue a confirmé la faisabilité de cette élaboration, qui sera entreprise en 1996.

★ Plusieurs symposiums, séminaires et réunions sur les facteurs humains à l'échelle internationale se sont tenus dans différents États contractants. L'OACI s'est fait représenter à la plupart de ces réunions, affirmant son rôle de leader dans ce domaine.

★ Une Étude sur les facteurs humains a été publiée en 1995 et un Manuel OACI de formation en facteurs humains doit être publié en 1996.



FORMATION

Les activités TRAINAIR ont continué de se développer: il y a maintenant dans le programme 16 centres de formation de l'aviation civile dans 13 États. Un État de plus a signé en 1995 un accord de fonds en dépôt avec l'OACI et devrait commencer à participer au programme dans le courant de 1996. Pour la première fois, des ateliers pour concepteurs de cours TRAINAIR ont été menés par du personnel local des centres de formation, avec un minimum de soutien du Groupe central. La sixième Conférence de coordination TRAINAIR, dont l'Indonésie (Direction générale des communications aériennes et Agence de l'éducation et de la formation) était l'hôte, comprenait un programme de deux jours sur les questions liées à l'utilisation de technologies de formation perfectionnées pour les nouveaux systèmes aéronautiques.

Au cours de la Conférence de coordination, les membres de TRAINAIR se sont prononcés nettement en faveur de faire participer au programme d'autres États développés. Des changements ont été apportés aux règles du réseau TRAINAIR et des efforts ont été déployés pour rendre la participation à TRAINAIR plus attrayante pour les centres de formation aéronautique des États développés.



RÉGIME DE VARSOVIE

En octobre, l'Assemblée générale annuelle de l'IATA a entériné un accord intertransporteurs sur les limites de responsabilité et a recommandé à ses compagnies membres d'adhérer à cet accord sous réserve de l'approbation des États intéressés.

★ L'OACI a effectué dans le courant de l'année, avec le concours de l'Association du transport aérien international (IATA), une analyse socioéconomique des limites de la responsabilité des transporteurs aériens, dans le cadre d'une large initiative du Conseil visant à accélérer la modernisation du régime de responsabilité dit «de Varsovie».

★ Au cours de sa 146^e session, le Conseil a décidé de former un groupe d'étude du Secrétariat pour seconder la Direction des affaires juridiques dans l'élaboration d'un mécanisme destiné à accélérer le processus dans le cadre de l'OACI. Il a été demandé à la Direction des affaires juridiques de prendre en compte les résultats de l'analyse socioéconomique et de présenter son rapport au Conseil au cours de la 147^e session.



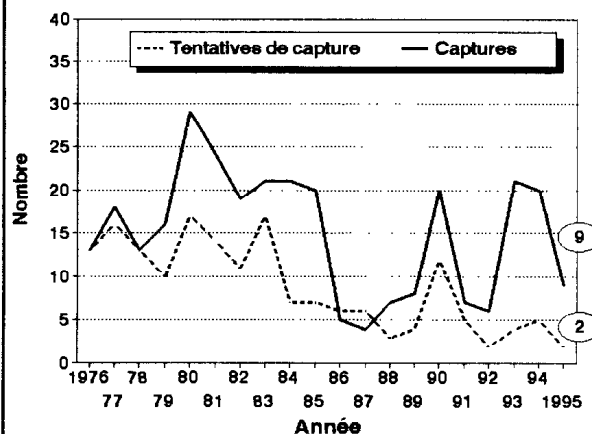
SÛRETÉ

Le nombre des actes d'intervention illicite a nettement diminué en 1995 par rapport à 1994 (Tableau 12). En 1995, 14 incidents ont fait l'objet de rapports officiels: 9 captures, 2 tentatives de capture, 2 attaques contre une installation au sol et un acte illicite contre la sécurité de l'aviation civile. Ces actes ont été inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution.

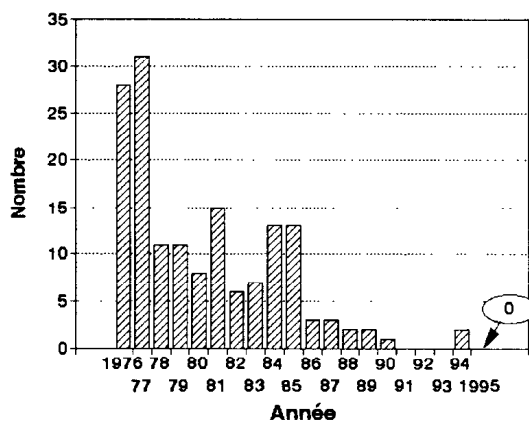
★ À sa 31^e session, l'Assemblée a entériné la décision du Conseil de prolonger jusqu'à la fin de 1998 le Mécanisme d'aide financière, technique et matérielle aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Depuis que le Mécanisme a démarré en 1989, 115 États ont demandé une assistance, dont 82 ont reçu des missions d'évaluation technique et 25 des missions de suivi. Ces activités ont été financées par les contributions volontaires de 15 États donateurs (3 183 757 \$US) et la prise en charge de 7 postes par 3 États donateurs.

★ Les malettes pédagogiques normalisées MPN 123/GESTION et STP 123/INSTRUCTEURS, deux de six nouvelles MPN, ont été validées et les aides audiovisuelles des deux MPN sont en cours de réalisation. La distribution, après traduction dans cinq langues de l'Organisation, est prévue pour le début de 1996.

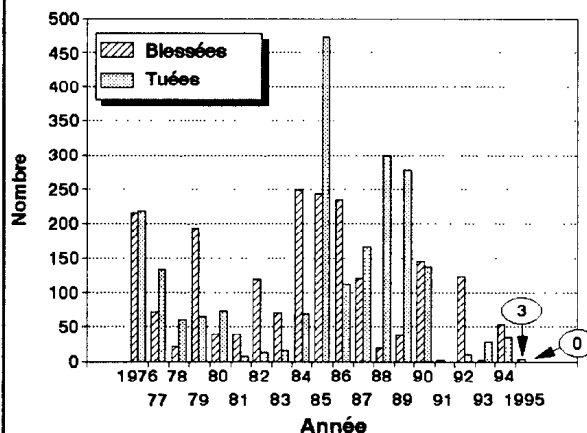
Actes d'intervention illicite



Incidents de sabotage



Nombre de personnes tuées ou blessées





PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Afin de réunir des fonds pour la mise en oeuvre du programme «Action 21», le plan d'action qui vise tous les principaux domaines intervenant dans le rapport entre l'environnement et le développement et qui a été adopté en 1992 à Rio de Janeiro par la Conférence des Nations Unies sur l'environnement et le développement (CNUED), la Commission du développement durable a commencé à examiner des mécanismes innovateurs de financement, y compris une éventuelle redevance environnementale sur les voyages aériens.

En avril, les Parties à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, ayant pour objectif de stabiliser les concentrations de gaz d'effet de serre dans l'atmosphère à des niveaux sans danger, ont mis en route une nouvelle initiative (le «Mandat de Berlin»), avec une date limite de 1997, pour consolider les engagements des pays développés. La Convention n'a pas de dispositions spécifiques relatives à l'aviation civile, mais certains États souhaiteraient des mesures applicables aux émissions de moteurs d'avions qui contribuent aux changements climatiques.

En décembre, le Groupe intergouvernemental de l'évolution du climat a présenté son deuxième rapport d'évaluation. En ce qui concerne les émissions de moteurs d'avions, le rapport d'évaluation soulignait les incertitudes persistantes au sujet de l'impact des oxydes d'azote (NO_x), de la vapeur d'eau et du soufre ainsi que la nécessité de poursuivre les recherches dans ce domaine.

★ À sa 31^e session, l'Assemblée a adopté un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement. Cet exposé regroupe toutes les résolutions de l'OACI sur la protection de l'environnement et demande de nouveau au Conseil de conserver l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes les questions aéronautiques intéressant l'environnement et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations.

★ En décembre, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) s'est réuni. Au sujet des émissions de moteurs, la principale recommandation du Comité CAEP visait à rendre plus rigoureuses dans l'Annexe 16 (Volume II) les normes d'émissions de NO_x dans le cas des nouveaux moteurs. Le Comité CAEP a aussi entériné une initiative visant à renforcer la coopération entre

l'OACI et les organes de l'ONU chargés des rapports d'évaluation scientifique sur le changement climatique et l'appauvrissement de la couche d'ozone.

★ En ce qui concerne le bruit, le Comité CAEP a étudié l'opportunité d'augmenter la sévérité des normes de bruit des nouveaux avions après le retrait des avions du Chapitre 2 (c'est-à-dire les avions subsoniques qui sont conformes aux niveaux de certification acoustique du Chapitre 2 du Volume I de l'Annexe 16, mais pas à ceux du Chapitre 3). Le Comité n'a pu aboutir à un consensus à ce sujet. Il a recommandé au Conseil des amendements aux procédures définies dans les PANS-OPS, Doc 8168, pour l'atténuation du bruit au décollage et des dispositions préconisant un recours accru à la planification de l'utilisation des terrains autour des aéroports.



RESTRICTION DU DROIT DE FUMER

★ Une étude présentée à la 31^e session de l'Assemblée donnait à penser que l'institution d'un environnement exempt de fumée de tabac ne constitue pas un risque pour la sécurité des vols, à condition que des mesures de sûreté adéquates soient mises en place pour empêcher de fumer clandestinement. L'Assemblée a constaté la mise en oeuvre progressive de la Résolution A29-15, adoptée en 1992 lors de la 29^e session de l'Assemblée, qui demandait instamment à tous les États contractants de prendre dès que possible les mesures nécessaires pour restreindre le droit de fumer sur tous les vols internationaux, en vue de parvenir à une interdiction complète pour le 1^{er} juillet 1996. L'Assemblée a chargé le Secrétariat d'étudier la possibilité de cabines séparées pour les fumeurs, avec des systèmes de ventilation distincts à bord des aéronefs.



ABUS DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

★ À sa 31^e session, l'Assemblée a noté que, suite à la Résolution A29-16 sur le rôle de l'OACI dans la prévention de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail, résolution qui prie instamment le Conseil d'accélérer les travaux de rédaction et de publication d'éléments indicatifs comportant des mesures que les États contractants

pourraient mettre en application pour tenir les lieux de travail de l'aviation civile à l'écart de la menace de l'abus de substances, le Secrétariat, avec l'assistance d'un groupe d'étude international formé d'experts médicaux de plusieurs États contractants et organisations internationales, a établi le Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation (Doc 9654), qui a été diffusé aux États en septembre.



COOPÉRATION TECHNIQUE

★ Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 1995, évalué à 67 millions de dollars US, a été mis en oeuvre à raison de 55,8 millions, soit 83 %.

★ Au cours de l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 134 projets dans 67 pays en développement, et 12 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été mis en route. La Direction a employé 354 experts de 41 pays pour travailler à ses projets sur le terrain. Elle a aussi octroyé 514 bourses et effectué, dans le cadre de ses projets sur le terrain, des achats qui se sont élevés à 24,82 millions de dollars US.

★ Des demandes d'utilisation du Service des achats d'aviation civile (CAPS) ont été reçues de 4 autres pays, ce qui porte le total des demandes à 77.

★ À sa 31^e session, l'Assemblée a approuvé une nouvelle politique de coopération technique qui comprendra de nouveaux objectifs ainsi qu'un mécanisme de financement. Les nouveaux objectifs sont les suivants:

- assurer dans le monde la mise en oeuvre des normes et pratiques recommandées et des plans de navigation aérienne;
- continuer de mettre en avant la coopération technique axée sur le développement;
- aider les pays en développement à se familiariser avec la formation dans les systèmes CNS/ATM et à mettre en oeuvre ces systèmes;

- compléter le rôle d'évaluation du Programme ordinaire en identifiant les déficiences dans le cadre du Programme OACI de supervision de la sécurité et en travaillant avec les pays en développement pour remédier à ces déficiences;
- privilégier l'élaboration de plans-cadres d'aviation civile dans les pays en développement, avec la participation du personnel national dans l'élaboration et l'application de ces plans;
- veiller à ce que les projets de coopération technique soient alignés sur les besoins pragmatiques des États, de façon à maximaliser l'utilisation et l'efficacité des ressources affectées, en vue de réaliser la plus grande efficacité du programme au regard des coûts.

★ En outre, l'Assemblée a encouragé les États contractants à recourir au Programme de coopération technique et à contribuer au nouveau mécanisme de financement.

★ Le développement économique progressif de la région Amérique du Sud a continué d'exercer des pressions croissantes sur les installations et services d'aviation civile des pays de la région. Cela a encore augmenté les impératifs d'amélioration et d'expansion de ces installations et services; la Direction de la coopération technique a pu réagir efficacement en fournissant des services de coopération dans le secteur aéronautique, en relation avec les systèmes complexes et de haute technologie.

★ Pour la première fois dans son histoire, l'OACI a constitué un organe institutionnel, sous la forme de l'Administration provisoire OACI de l'aviation civile pour la Somalie (CACAS) qui a sa base à Nairobi (Kenya). À la cessation des opérations de l'ONU en Somalie (UNOSOM) et après consultation entre l'ONU et l'OACI, le Secrétaire général de l'ONU et le Conseil de sécurité ont chargé l'OACI d'agir pour les questions d'aviation civile en ce qui concerne la Somalie, en vue d'éviter toute perturbation des activités et d'assurer la sécurité et la fiabilité de l'aviation civile internationale. Tout le personnel international et les équipements ont été transférés à Nairobi (Gigiri) et une station opérationnelle temporaire, comprenant un centre d'information de vol, a été établie. Des services d'aérodrome limités sont fournis par du personnel national qui travaille dans le cadre d'un projet OACI.

L'ORGANISATION

★ Au cours de l'année 1995, la Convention relative à l'aviation civile internationale a reçu l'adhésion d'un État de plus (Palaos) et, à la fin de l'année, il y avait 184 États contractants.

★ Ont assisté à la 31^e session de l'Assemblée des participants de 151 États contractants et de 27 délégations siégeant en qualité d'observateurs; au cours de cette session, l'Assemblée a étudié le budget et le programme de travail 1996-1997-1998 et un large éventail de sujets, y compris des mesures destinées à augmenter l'efficacité de l'OACI.

★ En mars-avril, 340 participants de 79 États contractants et 15 organisations internationales ont assisté, pendant deux semaines, à une Réunion spéciale télécommunications/exploitation à l'échelon division qui a recommandé notamment une stratégie mondiale pour la mise en oeuvre d'aides non visuelles à l'approche et à l'atterrissage, au cours des 20 prochaines années. Cette stratégie remplace le plan OACI de transition du système d'atterrissage aux instruments (ILS) au système d'atterrissage hyperfréquences (MLS), qui avait été introduit dans l'Annexe 10 en 1987.

★ En avril, 408 représentants de 89 États contractants et de 10 organisations internationales ont participé à la Onzième session de la Division de facilitation, qui a recommandé plus de 100 normes et pratiques recommandées nouvelles ou amendées, destinées à faciliter le dédouanement du fret et le congé des passagers aux aéroports internationaux, avec notamment des objectifs de 60 minutes pour le congé des passagers au départ des aéroports internationaux (accompagnant l'objectif existant de 45 minutes pour les passagers à l'arrivée) et de 4 heures après la présentation des documents appropriés pour le dédouanement du fret à l'arrivée.

★ Vu l'élimination de l'apartheid en Afrique du Sud, l'Assemblée a déclaré que toutes les résolutions précédentes de l'Assemblée limitant la participation de l'Afrique du Sud aux activités de l'OACI ne seraient plus en vigueur.

★ Une Conférence diplomatique tenue à Montréal a adopté, le 29 septembre 1995, le Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), comprenant le texte authentique en langue arabe de la Convention. Parallèlement, l'Assemblée a adopté, au cours de sa 31^e session, le Protocole concernant le texte authentique quinquélingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), comprenant le texte authentique en langue arabe de la Convention.

★ En novembre, le Conseil a élu à l'unanimité M. Assad Kotaite (Liban) Président du Conseil pour un huitième mandat de trois ans.

★ Pendant une grande partie de 1995, l'Organisation a continué à connaître des difficultés de trésorerie (par suite de retards dans le paiement des contributions de 1995 et de l'accumulation des arriérés), qui ont eu des incidences défavorables sur le programme de travail de l'OACI.