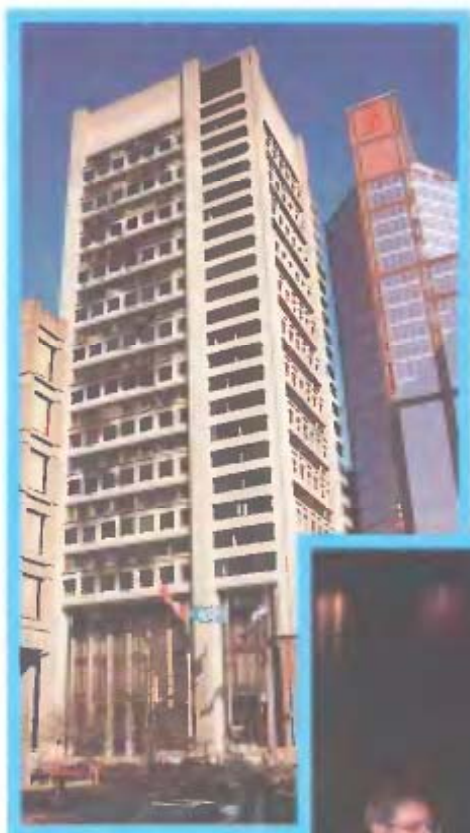


Rapport annuel du Conseil 1996



*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 à l'une des adresses suivantes en y joignant le montant correspondant (par chèque, chèque bancaire ou mandat) en dollars des États-Unis ou dans la monnaie du pays d'achat.

Groupe de la vente des documents
Organisation de l'aviation civile internationale
999, rue University
Montréal, Québec
Canada H3C 5H7
Téléphone: (514) 954-8022
Télex: 05-24513
Télécopieur: (514) 954-6769
Sitatex: YULCAYA
Internet: Sales_unit@icao.org

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

Égypte. ICAO Representative, Middle East Office, Egyptian Civil Aviation Complex,
Cairo Airport Road, Heliopolis, Cairo 11776
Telephone: (20 2) 267-4840; Facsimile: (20 2) 267-4843; Sitatex: CAICAYA

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Teléfono: (34 1) 321-3148; Facsímile: (34 1) 321-3157

France. Représentant de l'OACI, Bureau Europe et Atlantique Nord, 3 bis, villa Émile-Bergerat,
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)
Téléphone: (33 1) 46 41 85 85; Télécopieur: (33 1) 46 41 85 00; Sitatex: PAREUYA

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

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

Kenya. ICAO Representative, Eastern and Southern African Office, United Nations Accommodation,
P.O. Box 46294, Nairobi
Telephone: (254 2) 622-395; Facsimile: (254 2) 226-706; Sitatex: NBOCAYA

Mexique. Representante de la OACI, Oficina Norteamérica, Centroamérica y Caribe,
Masaryk No. 29-3er. piso, Col. Chapultepec Morales, México, D.F., 11570
Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsímile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

Pérou. Representante de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: (51 14) 302260; Facsímile: (51 14) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Royaume-Uni. The Printing and Publications Services Limited,
37 Windsor Street, Cheltenham, Glos., GL52 2DG
Telephone: (44 1242) 235-151; Facsimile: (44 1242) 584-139

Sénégal. Représentant de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: (221) 23-47-86; Télécopieur: (221) 23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Thaïlande. ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyae Ladprao,
Bangkok 10901
Telephone: (66 2) 537-8189; Facsimile: (66 2) 537-8199; Sitatex: BKKCAYA

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 1996, 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 1996, le Conseil a tenu trois sessions: la cent quarante-septième, du 19 février au 15 mars, qui a compté seize séances; la cent quarante-huitième, du 6 mai au 28 juin, qui a compté vingt et une séances, dont deux en dehors de la phase Conseil; et la cent quarante-neuvième, du 25 septembre au 13 décembre, qui a compté vingt séances, dont deux en dehors de la phase Conseil. Le Conseil m'a délégué le pouvoir de régler, en cas de besoin, un certain nombre de questions pendant les intersessions.



Assad Kotaite
Président du Conseil

Table des matières

	Page		Page
Chapitre I^{er} — L'année en bref	1	8. Communications, navigation et	
L'économie mondiale	1	surveillance/Gestion du trafic aérien.	29
Trafic	2	9. Protection de l'environnement	29
Finances	3	10. Facilitation	30
Aspects commerciaux	4		
Réglementation économique	4	Chapitre IV — Financement collectif	31
CNS/ATM	6	1. Généralités	31
Aérodromes	7	2. Projets liés à l'exploitation des services	
Météorologie aéronautique	8	assurés en vertu de l'accord de	
Recherches et sauvetage	8	financement collectif avec l'Islande	31
Encombrement	8	3. Mandat et composition du Comité de	
Sécurité	9	l'aide collective pour les services	
Facteurs humains	11	de navigation aérienne	32
Formation	11	4. Données financières pour les accords de	
Régime de Varsovie	11	financement collectif avec le Danemark	
Sûreté	11	et avec l'Islande	32
Protection de l'environnement	12		
Abus de substances psychoactives	13	Chapitre V — Coopération technique	33
Coopération technique	13	1. Aperçu général	33
L'Organisation	14	2. Finances	38
		3. Personnel	38
		4. Octroi de bourses	38
		5. Matériel et services sous-traités	41
		6. Programme du PNUD et Programme	
		des fonds en dépôt	41
ACTIVITÉS DE L'OACI EN 1996			
ET FAITS NOUVEAUX		Chapitre VI — Questions constitutionnelles	
Chapitre II — Navigation aérienne	15	et juridiques	50
1. Introduction	15	1. Introduction	50
2. Projets qui ont reçu une attention		2. Ratifications, adhésions et acceptations	50
particulière en 1996	15	3. Réunions juridiques	50
3. Réunions	24	4. Programme des travaux du	
4. Normes et pratiques recommandées		Comité juridique	50
internationales (SARPS) et Procédures		5. Facilités, privilèges et immunités de	
pour les services de navigation aérienne		l'Organisation	51
(PANS)	24	6. Enregistrement d'accords et	
Chapitre III — Transport aérien	25	d'arrangements	51
1. Introduction	25	7. Collection de lois et règlements	
2. Réunions	25	aéronautiques nationaux	51
3. Analyses économiques	25		
4. Politiques économiques	27	Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	52
5. Prévisions et planification économique	27	1. Introduction	52
6. Statistiques	27	2. Comité de l'intervention illicite dans	
7. Gestion des aéroports et des installations		l'aviation civile internationale et	
et services de route	28	ses installations et services	52

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	53
4. Coopération technique	53
5. Communications avec les États	53
6. Aspects techniques et juridiques de la sûreté de l'aviation	54
Chapitre VIII — Activités régionales	55
I^{re} Partie. Bureaux régionaux	55
1. Généralités	55
2. Activités de navigation aérienne	57
3. Activités de transport aérien	68
4. Activités de coopération technique	69
5. Activités de sûreté de l'aviation	71
II^e Partie. Commissions régionales	73
1. Généralités	73
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	73
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	74
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	75
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales	76
1. Organisation des Nations Unies	76
2. Organes interinstitutions	77
3. Institutions spécialisées	78
4. Autres organisations internationales	79
Chapitre X — L'Organisation	81
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	81
2. Structure de l'Organisation	84
3. Personnel	85
4. Information du public	87
5. Bureautique	87
6. Services linguistiques, publications et bibliothèque	89
7. Locaux du siège	91
8. Finances	92

Appendices

1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 1996	A-1
2. Annexes à la Convention — Notifications de conformité ou de différences	A-5
3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil	A-9
4. Réunions de l'OACI tenues en 1996	A-12
5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 1996	A-15
6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 1996	A-17
7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 1996	A-18
8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 1996	A-22
9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 1996	A-23
10. Bourses octroyées en 1996 au titre des programmes de l'OACI	A-30
11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-36
12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-38

Glossaire

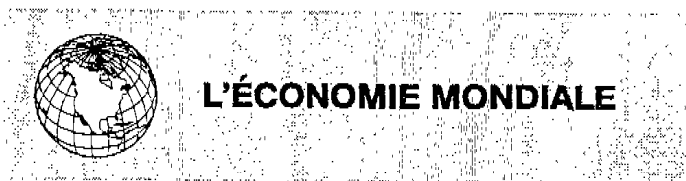
- AACO. Organisation arabe du transport aérien
ACAC. Commission arabe de l'aviation civile
ACAS. Système anticollision embarqué
ACC. Centre de contrôle régional
ACI. Conseil international des aéroports
ADREP. Communication de renseignements sur les accidents et les incidents
ADS. Surveillance dépendante automatique
AFRAA. Association des compagnies aériennes africaines
AH-DE. Groupe *ad hoc* de spécialistes de la détection des explosifs
AIEA. Agence internationale de l'énergie atomique
AIMS. Système de gestion intégrée (ANB)
AIS. Service d'information aéronautique
AMBOX. Échange de bulletins MET AFI
ANC. Commission de navigation aérienne
AOSC. Dépenses des services d'administration et de fonctionnement
APANPIRG. Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en oeuvre de la navigation aérienne
APATSI. Équipe spéciale sur l'interface aéroports/système de la circulation aérienne
APIRG. Groupe régional AFI de planification et de mise en oeuvre
ASECNA. Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ASG. Accord de services de gestion
AsMA. Association de médecine aéronautique et spatiale
A-SMCGS. Système perfectionné de guidage et de contrôle des mouvements à la surface
ATM. Gestion du trafic aérien
ATN. Réseau de télécommunications aéronautiques
ATS. Services de la circulation aérienne
CAEP. Comité de la protection de l'environnement en aviation
CAFAC. Commission africaine de l'aviation civile
CAI. Comité de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM
CAMA. Administration de l'aviation civile et de la météorologie
CAMP. Plan-cadre pour l'aviation civile
CAPS. Service des achats d'aviation civile
CCI. Corps commun d'inspection
CE. Commission européenne
CEAC. Conférence européenne de l'aviation civile
CEE. Commission économique pour l'Europe
CESAP. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
CFIT. Impacts sans perte de contrôle
CIDIN. Réseau commun OACI d'échange de données
CLAC. Commission latino-américaine de l'aviation civile
CNS. Communications, navigation et surveillance
CNS/ATM. Communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien
CNUCED. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
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
COSPAS. Système spatial pour les recherches des navires en détresse
CPDLC. Communications contrôleur-pilote par liaison de données
DCA. Administration de l'aviation civile
DFIS. Services d'information de vol par liaison de données
DGAC. Direction générale de l'aviation civile
DGTA. Direction générale du transport aérien
EASA. École est-africaine de l'aviation
EATCHIP. Programme européen d'harmonisation et d'intégration du contrôle de la circulation aérienne
ECOSOC. Conseil économique et social
EUROCONTROL. Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
FAI. Fédération aéronautique internationale
FIDA. Fonds international de développement agricole
GATS. Accord général sur le commerce et les services
GEPNA. Groupe européen de planification de la navigation aérienne
GIEC. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
GLONASS. Système mondial de navigation par satellite

- GNSS. Systèmes mondiaux de navigation par satellite
- GREPECAS. Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en oeuvre
- GTS. Système mondial de télécommunications
- IACA. Association internationale de charter aérien
- IAOPA. Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
- IATA. Association du transport aérien international
- IAVW. Veille des volcans le long des voies aériennes internationales
- IBAC. Conseil international de l'aviation d'affaires
- IBIS. Système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux
- ICC. Chambre de commerce internationale
- ICPO/INTERPOL. Organisation internationale de police criminelle
- IFALPA. Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
- IFATCA. Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien
- IFOR. Force de mise en oeuvre
- INMARSAT. Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellite
- ISCS. Système international de communications par satellite
- ISO. Organisation internationale de normalisation
- ITF. Fédération internationale des ouvriers du transport
- JAA. Autorités conjointes de l'aviation
- LAN. Réseau local
- LUT. Station au sol locale
- MCC. Centres de contrôle de missions
- MET. Météorologie
- MIDANPIRG. Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en oeuvre de la navigation aérienne
- MLS. Système d'atterrissage hyperfréquences
- MOTNEG. Groupe de planification régionale du réseau de télécommunications météorologiques d'exploitation en Europe
- MPN. Mallette pédagogique normalisée
- MWO. Centre de veille météorologique
- NAT SPG. Groupe de planification des systèmes NAT
- OAS. Surface d'évaluation d'obstacles
- OMD. Organisation mondiale des douanes
- OMI. Organisation maritime internationale
- OMM. Organisation météorologique mondiale
- OMS. Organisation mondiale de la santé
- OMT. Organisation mondiale du tourisme
- OPAS. Assistance opérationnelle
- OPMET. Renseignements météorologiques d'exploitation
- OPS. Exploitation
- PANS. Procédures pour les services de navigation aérienne
- PIB. Produit intérieur brut
- PNUD. Programme des Nations Unies pour le développement
- PNUE. Programme des Nations Unies pour l'environnement
- RAC. Règles de l'air et services de la circulation aérienne
- RCAG. Communication air-sol télécommandée
- RNAV. Navigation de surface
- RNP. Qualité de navigation requise
- RVSM. Minimums de séparation verticale réduits
- SADIS. Système de diffusion par satellite
- SARPs. Normes et pratiques recommandées
- SARSAT. Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage
- SATCOM. Télécommunications par satellite
- SBAS. Système de renforcement par satellite
- SIP. Projet spécial de mise en oeuvre
- TF. Fonds en dépôt
- UE. Union européenne
- UIT. Union internationale des télécommunications
- UPU. Union postale universelle
- VDL. Liaison numérique VHF
- VSAT. Microstation
- WAFc. Centre mondial de prévisions de zone
- WAFS. Système mondial de prévisions de zone
- WGS-84. Système géodésique mondial — 1984
-

Chapitre I^{er}

L'année en bref

Le présent chapitre résume les principales tendances et les faits saillants dans le domaine de l'aviation civile ainsi que les travaux de l'OACI au cours de l'année 1996. Les références entre parenthèses renvoient aux tableaux de l'Appendice 12, qui présentent les statistiques utilisées dans les graphiques, ventilées de façon plus détaillée, et indiquent les sources et l'étendue de ces statistiques.



En 1996, le produit intérieur brut (PIB) dans le monde a augmenté d'environ 3,8 % en termes réels, après une croissance de 3,1 % en 1995 (Figure 1). Les

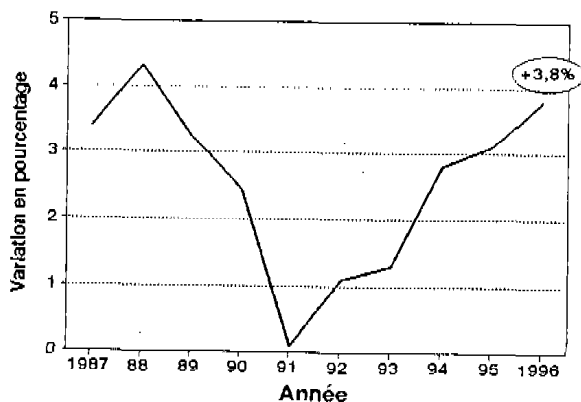


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants
variations annuelles 1987-1996

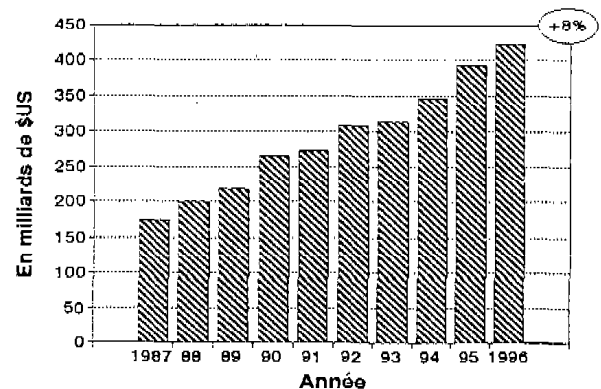


Figure 2. Recettes du tourisme international
en dollars US, 1987-1996

régions Asie-Pacifique et Moyen-Orient ont connu une forte croissance du PIB (de l'ordre de 5 %).

Dans les pays industrialisés, le PIB a augmenté d'environ 2,3 %. 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 près de 8 %. Une reprise de l'économie a été enregistrée au Japon avec une croissance de près de 3,5 %. Le PIB des économies d'Europe orientale a progressé de plus de 3 % pour la deuxième année consécutive.

La progression du tourisme international en 1996 traduisait la situation économique généralement améliorée; au niveau mondial, le tourisme a globalement enregistré des gains par rapport à 1995, tant pour les arrivées que pour les recettes (Figure 2).

On estime que le commerce mondial a connu, en 1996, une croissance de plus de 6 %.

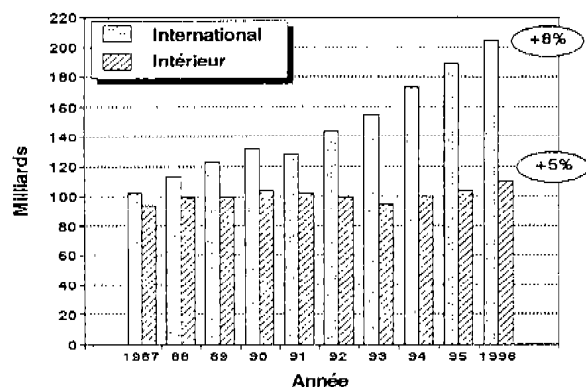


Figure 3. Trafic régulier
tonnes-kilomètres réalisés, 1987-1996

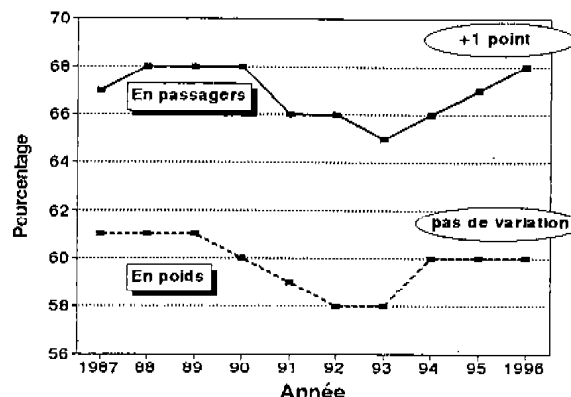


Figure 4. Trafic régulier
coefficients de remplissage réalisés, 1987-1996



Services réguliers

En 1996, le trafic régulier total acheminé par les compagnies aériennes des 185 États contractants de l'OACI a été d'environ 1 380 millions de passagers et de quelque 23 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 8 % (Tableau 2). Le trafic intérieur a augmenté de 4 %. La Figure 3 indique la tendance de 1987 à 1996.

Les augmentations de la capacité ont de nouveau été contenues, comme l'indique la Figure 4. Sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux), le coefficient d'occupation a progressé d'un point de pourcentage, passant à 68 %, tandis que le coefficient de chargement est resté à 60 % (Tableau 3).

Au niveau régional, quelque 37 % du volume total de trafic (passagers/fret/poste) a été transporté par les compagnies aériennes d'Amérique du Nord. Les compagnies d'Asie et du Pacifique en ont transporté 27 %, les compagnies européennes 26 %, celles d'Amérique latine 5 %, celles du Moyen-Orient 3 % et les compagnies aériennes africaines 2 % (Tableau 4).

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 1996, environ 43 % 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 (35 % et 8 % respectivement). Pour les services internationaux, 30 % environ du trafic total a été acheminé par les entreprises des deux mêmes pays (États-Unis et Royaume-Uni), soit 12 % et 18 % respectivement.

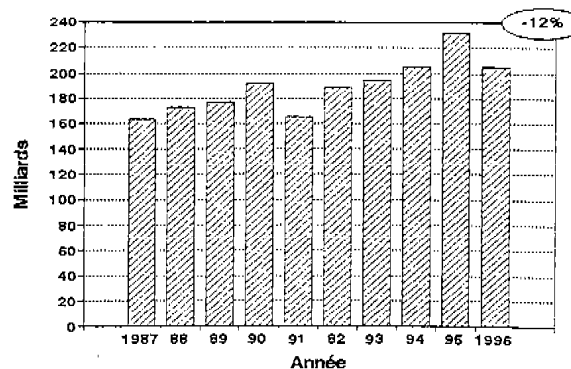


Figure 5. Trafic international non régulier
passagers-kilomètres réalisés, 1987-1996

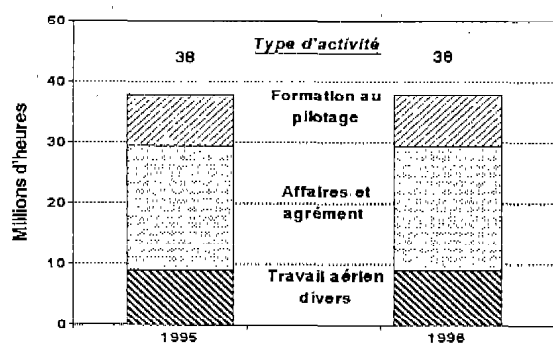


Figure 6. Aviation générale
nombre estimatif d'heures de vol, 1995-1996

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers a baissé de près de 12 % en 1996, de sorte que la proportion du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers est passé de quelque 16 % en 1995 à un taux estimatif de 13 % en 1996 (Figure 5 et Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 10 % du total du trafic non régulier de passagers et à peu près 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 réalisé en 1996 est resté au niveau atteint en 1995, c'est-à-dire à environ 38 millions (Figure 6).

Exploitation des aéroports

Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 933 millions de passagers en 1996 (Tableau 8).

Pendant la même période, les aéroports concernés (dont 16 se trouvent en Amérique du Nord, 5 en Europe et 4 en Asie) ont également enregistré quelque 10,3 millions de mouvements commerciaux.



D'après les estimations préliminaires pour 1996, les transporteurs réguliers du monde ont globalement enregistré un bénéfice d'exploitation pour la quatrième année consécutive (Tableau 9 et Figure 7).

Les recettes d'exploitation enregistrées en 1996 par les transporteurs réguliers des États contractants de l'OACI sont provisoirement estimées à 281 500 millions de dollars US et leurs dépenses d'exploitation à 269 500 millions, ce qui aboutit à un bénéfice d'exploitation égal à 4,3 % des recettes d'exploitation. Ce bénéfice fait suite à un bénéfice d'exploitation de 5,1 % en 1995.

Les recettes d'exploitation par tonne-kilomètre ont chuté, passant de 87,3 cents US en 1995 au chiffre estimatif de 85,4 cents US en 1996, les dépenses d'exploitation baissant, pour leur part, de 82,9 cents au chiffre estimatif de 81,8 cents.

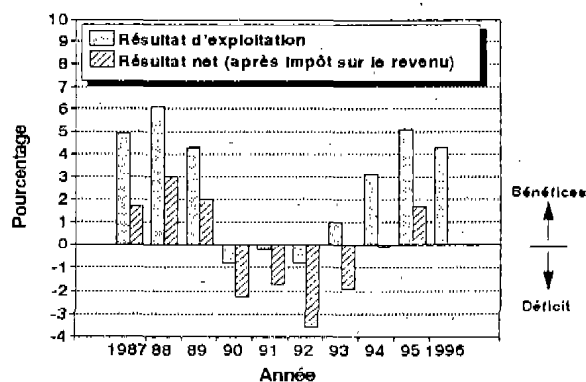


Figure 7. Transporteurs aériens réguliers
résultat d'exploitation et résultat net, 1987-1996



Transporteurs

Sur la base des horaires publiés dans les guides-horaires multilatéraux des compagnies aériennes, on estime qu'à la fin de 1996, il y avait, dans le monde, quelque 720 transporteurs aériens qui assuraient des services réguliers de passagers (internationaux ou intérieurs) et environ 70 qui exploitaient des services réguliers de transport exclusif de fret. Comparativement à 1995, cela représente une diminution globale nette d'environ 30 transporteurs aériens.

Les compagnies aériennes ont continué de se montrer très intéressées par des alliances en 1996. Parmi les plus remarquables citons: Air France, le dernier grand transporteur européen sans partenaire transatlantique, a signé un accord avec Delta et Continental Airlines. American Airlines et British Airways ont annoncé leur intention de former une alliance transatlantique, annonce qui a été suivie par le démantèlement de l'alliance British Airways-US Air, qui était devenue incompatible avec le nouveau projet.

Ces compagnies aériennes ainsi que d'autres ont continué à développer leurs relations de coopération, notamment par le partage de codes, les services conjoints et les programmes communs de fidélisation.

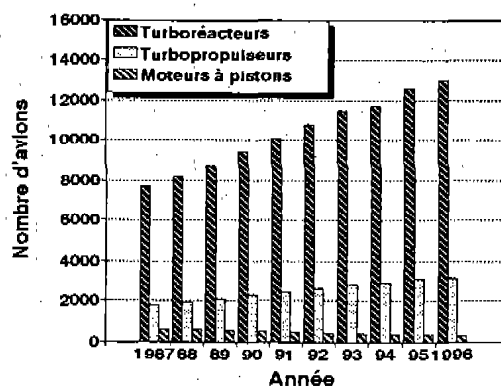


Figure 8. Parc total des avions de transport commercial 1987-1996

Parc aérien

De 1987 à 1996, le nombre total des avions de transport commercial en service est passé de 10 145 à 16 460, soit une augmentation d'environ 62 % (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 68 %, passant de 7 721 à 12 980 pendant la même période (Figure 8 et Tableau 10).

En 1996, 1 003 avions à réaction ont été commandés (contre 678 en 1995) et 491 ont été livrés (contre 481 en 1995). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 1996 était de 2 501, contre 2 032 à la fin de 1995.

On estime que les engagements financiers que représentent les commandes d'avions à réaction passées en 1996 sont de l'ordre de 65 milliards de dollars US, contre 36 milliards en 1995.

Pour ce qui est des avions à turbopropulseurs, 173 appareils ont été commandés en 1996 et 177 ont été livrés.

Avions en tête de liste des transactions, 1996

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Boeing 737	349	76	764
Airbus A 319/320/321	220	72	521
Boeing 777	88	32	273
Boeing 747	66	26	161
Canadair	60	52	51
Boeing 757	44	42	134
Airbus A330	42	10	113



En 1996, les États ont conclu moins d'accords bilatéraux de services aériens que l'année précédente (60 accords annoncés en 1996 contre 91 en 1995). Comme en 1995, près des trois quarts des accords bilatéraux annoncés étaient nouveaux, sans précédent, conclus surtout par des États de la région Asie et Pacifique; 6 accords, presque tous concernant des services nord-atlantiques, comportaient des dispositions d'accès intégral au marché, et 9 accords prévoyaient des arrangements de partage de codes.

Par rapport à 1995, le nombre d'amendements annoncés à des accords existants a progressé de 12 à 16, et un mémorandum d'entente a été annoncé en 1996. La plupart des amendements et des mémorandums d'entente conclus en 1996 concernaient un accroissement de la capacité des services passagers et de fret, l'extension de droits de trafic sur certaines routes, des désignations multiples ou des arrangements de partage de codes avec des pays tiers.

Au nombre des accords bilatéraux conclus en 1996, on relève: un accord entre l'Australie et la Nouvelle-Zélande, qui prévoit la création d'un marché unique de l'aviation, avec des droits illimités d'escale dans l'un et l'autre pays; des accords distincts entre l'Allemagne et le Canada, les États-Unis et le Mexique, et aussi entre les États-Unis et l'Afrique du Sud, le Brésil, les Fidji, la Jordanie, le Pakistan, la Pologne et la Thaïlande, prévoyant un accès plus libéral au marché et d'autres arrangements; et des accords entre l'Australie et l'Afrique du Sud, le Japon et les États-Unis, et la Thaïlande et les États-Unis, prévoyant davantage de possibilités d'expansion des services de fret.

Deux accords sous-régionaux de services aériens ont été conclus dans la région Amérique latine en 1996. En juillet, 14 États des Caraïbes ont conclu un accord multilatéral sur l'exploitation de services aériens dans la communauté des Caraïbes, qui prévoit des services aériens de troisième et quatrième libertés et des services de taxis aériens. En décembre, 6 États d'Amérique du Sud (qui sont membres ou membres associés du MERCOSUR) ont signé un accord sous-régional de services aériens en vue d'encourager l'établissement de services de troisième et quatrième libertés entre les villes qui ne sont pas encore desservies dans le cadre d'accords bilatéraux. En Afrique, les États se sont efforcés d'accroître la coopération en appliquant les dispositions de la Déclaration de Yamoussoukro concernant la libéralisation des droits de trafic au bénéfice des compagnies aériennes africaines, tout particulièrement aux niveaux sous-régional et régional.

En juin, le Conseil des Ministres de l'Union européenne (UE) a approuvé un plan en deux étapes en vue de négocier un accord de services aériens avec les États-Unis; au cours de la première étape, les négociations porteraient, entre autres, sur des questions telles que les limites à la propriété des compagnies aériennes, les règles de concurrence, le partage des codes et les systèmes informatisés de réservation; au cours de la deuxième étape, elles porteraient, entre autres, sur les droits de trafic et les aspects qui y sont directement liés, comme la capacité et les tarifs. Les accords bilatéraux existants entre les États de l'UE et les États-Unis seraient

respectés et le passage à la deuxième étape devrait être autorisé par le Conseil. À la fin d'octobre, des représentants des États-Unis et de la Commission européenne (CE) ont eu un premier échange de vues. En octobre, le Conseil a autorisé la Commission à ouvrir des négociations sur les accords de transport aérien avec 10 États d'Europe orientale et centrale.

En octobre, la CE a publié une directive amendée sur la libéralisation des opérations au sol, tenant compte des suggestions formulées par le Parlement européen. La Commission a également procédé à une évaluation de l'impact du troisième paquet de mesures de libéralisation du transport aérien, qui a permis de constater que la libéralisation a été progressive et a permis d'atteindre un équilibre entre concurrence accrue et contrôle, mais qu'il était nécessaire de poursuivre les actions dans les domaines tels que les tarifs, les contraintes du contrôle de la circulation aérienne et sa gestion, l'attribution des créneaux et les redevances aéroportuaires. En ce qui concerne la coordination des tarifs, la Commission a mis un terme, le 20 août, aux exemptions par catégorie aux règles de concurrence pour le fret aérien.

★ *En juin, le Conseil de l'OACI a adopté un code de conduite révisé et actualisé pour la réglementation et le fonctionnement des systèmes informatisés de réservation (SIR), qui tient compte des pratiques actuelles du marché et de la nécessité d'harmoniser les divers règlements nationaux et régionaux en matière de SIR, et qui est compatible avec l'Accord général sur le commerce des services (GATS), dont l'Annexe sur les services de transport aérien inclut les systèmes informatisés de réservation.*

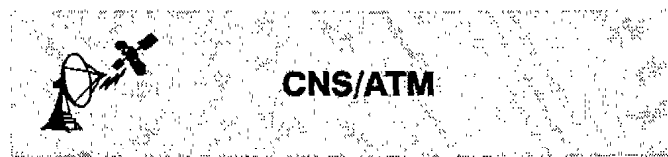
La Commission européenne a proposé plusieurs modifications à son code SIR, dans des domaines tels que les obligations des abonnés, la billetterie, la politique des redevances et les systèmes d'information. En plus de poursuivre l'examen général de leur réglementation SIR, les États-Unis ont publié deux projets de règlements concernant le niveau de participation de certaines compagnies aériennes aux SIR et le classement des services à afficher pour les agences de voyages. L'Australie a modifié son code de conduite SIR afin d'exiger des serveurs qu'ils donnent accès aux SIR à des groupes d'abonnés qui utilisent des systèmes de communication différents de celui du serveur et pour y inclure des procédures de conciliation plus détaillées en vue du règlement des différends.

Les alliances entre de grands transporteurs ont joué un rôle dans le processus des négociations bilatérales entre les pays en cause. L'ampleur de

certaines alliances a également conduit les autorités compétentes en matière de concurrence à entreprendre des enquêtes sur leurs effets potentiels. Les groupes Lufthansa-SAS-United Airlines, Austrian-Sabena-Swissair-Delta Airlines et American Airlines-Canadian International se sont vus accorder l'immunité antitrust par les autorités des États-Unis.

La tendance à la privatisation partielle ou totale des compagnies aériennes publiques s'est poursuivie en 1996. Les préparations à la privatisation ont continué pour quelque 20 transporteurs publics qui avaient été ciblés les années précédentes. Des progrès notables ont été enregistrés sur le continent africain, où Kenya Airways a réussi sa privatisation et où des objectifs de privatisation ont été fixés pour quatre autres compagnies aériennes. Ailleurs, des projets de privatisation ont été formulés pour six autres transporteurs. Toutefois, plusieurs autres privatisations ont dû être remises à plus tard en raison des conditions économiques, de l'état dans lequel se trouvaient les compagnies aériennes concernées ou en raison de circonstances locales.

- ★ *Le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, qui a été réactivé, s'est réuni du 18 au 22 mars et a entrepris de nouveaux travaux sur plusieurs questions importantes sur lesquelles la Conférence mondiale de transport aérien avait appelé son attention, et en particulier les questions concernant le mécanisme de sauvegarde en vue d'une concurrence équitable, les mesures pour assurer une participation effective et durable au transport aérien international, l'élargissement des critères traditionnels de propriété et de contrôle à utiliser pour l'accès aux marchés et certains arrangements de pratique commerciale.*



La mise en oeuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) s'est poursuivie à un rythme toujours croissant. Cela a permis aux États d'engranger de nombreuses données et d'acquérir une précieuse expérience. Les premières retombées des systèmes CNS/ATM se sont traduites par l'ouverture de nouvelles routes ATS (par exemple, dans les vastes espaces aériens de la Chine et de la

Fédération de Russie ainsi que dans d'autres parties de l'Asie), et par l'introduction de normes de séparation réduites dans le Pacifique et dans certaines parties de l'Asie, en se fondant sur la qualité de navigation requise (RNP). Les communications par liaison de données ont été de plus en plus utilisées pour la transmission de renseignements ATM, comme les clairances océaniques, les clairances avant le départ et la météo. De nombreuses régions ont effectué des essais et des expérimentations à l'aide des liaisons de données contrôleur-pilote et d'autres applications de liaison de données pour de nombreuses et diverses communications ATM. Dans le domaine de la navigation, le Japon, les États-Unis et les États européens se sont engagés à mettre en oeuvre les systèmes de renforcement des systèmes de navigation par satellite, et des progrès ont été réalisés par tous ces États. Enfin, la surveillance dépendante automatique a été utilisée comme moyen complémentaire de surveillance des aéronefs dans plusieurs espaces aériens océaniques et continentaux.

Communications

Le travail s'est poursuivi dans un certain nombre d'États et d'organisations internationales, avec une participation du secteur aéronautique, sur le développement de sous-systèmes pour le réseau de télécommunications aéronautiques (ATN). Le travail s'est également poursuivi sur le développement et l'évaluation de technologies telles que les systèmes numériques de signaux vocaux et de données avec accès multiple par répartition dans le temps (TDMA) en vue d'améliorer l'utilisation du spectre des fréquences VHF et la liaison de données HF. Les travaux concernant la liaison numérique VHF (modes 1 et 2) ont été achevés.

Les communications contrôleur-pilote par liaison de données sont de plus en plus utilisées pour communiquer avec les avions dotés de l'équipement nécessaire et évoluant dans l'espace aérien océanique et dans les régions du monde isolées.

Navigation

Le développement et la mise en oeuvre du système mondial de navigation par satellite (GNSS) ont beaucoup progressé dans un certain nombre d'États et d'organismes internationaux. Le Groupe d'experts GNSS de l'OACI a continué d'élaborer des normes et pratiques recommandées (SARPS) pour le GNSS.

Le développement des systèmes de renforcement sur satellite s'est poursuivi dans un certain

nombre de régions. Ce type de renforcement pourrait soutenir l'utilisation du GNSS comme moyen unique pour toutes les phases de vol jusqu'aux approches de précision de catégorie I. Plusieurs architectures des systèmes de renforcement basés au sol pouvant permettre les approches de précision des catégories II et III continuent aussi de faire l'objet de travaux de développement et d'essais. Certains États pourraient peut-être utiliser ce type de renforcement comme solution de rechange pour les opérations de catégorie I. Un certain nombre d'États ont approuvé l'utilisation du système mondial de localisation (GPS) comme moyen supplémentaire ou comme moyen primaire pour certains vols et certains types d'espace aérien.

Considérant qu'au 1^{er} janvier 1998 toutes les coordonnées aéronautiques publiées devront faire référence au Système géodésique mondial — 1984 (WGS-84), les progrès se sont poursuivis dans un certain nombre d'États en vue de l'application de cette norme.

- ★ *Le Groupe d'experts juridiques et techniques sur la détermination d'un cadre juridique pour le GNSS a tenu sa première réunion à Montréal. Il a créé deux groupes de travail chargés de rédiger une charte formulant les principes juridiques fondamentaux du GNSS ainsi que d'examiner les questions juridiques relatives à la responsabilité, à la certification, aux questions institutionnelles et autres questions en rapport avec le GNSS.*

Surveillance

Il y a eu, au cours de l'année, une nette amélioration des moyens de surveillance, notamment le développement de la surveillance dépendante automatique et la mise en oeuvre de nouveaux systèmes radar tels que le radar secondaire de surveillance monopulse et les stations SSR mode S.

Gestion du trafic aérien

Partout dans le monde, les systèmes de contrôle de la circulation aérienne ont continué d'être modernisés dans le cadre d'un processus évolutif devant aboutir au futur système mondial de gestion du trafic aérien. Des systèmes CNS/ATM de soutien ont été mis en oeuvre pour en tirer les premiers avantages et répondre aux besoins à long terme. Plusieurs régions ont élaboré des concepts opérationnels ATM dans le but de mettre progressivement en place les technologies CNS nécessaires aux systèmes ATM

intégrés. Cette approche globale devrait aboutir à une mise en oeuvre progressive et équilibrée des systèmes CNS/ATM.

La modernisation des systèmes a été réalisée par la mise en oeuvre de systèmes de poursuite multi-radar, d'affichages couleur à balayage récurrent, de nouveaux systèmes de traitement des données de plan de vol et de simulateurs ATC. De plus, dans les régions où il n'était pas possible ni pratique d'implanter un service radar, on a introduit la surveillance dépendante automatique et on a mis en place des systèmes de communications contrôleur-pilote par liaison de données afin de donner au contrôle de la circulation aérienne des moyens additionnels de surveillance et d'intervention.

De nombreux États ont mis en place des programmes à court et moyen termes et se sont dotés de matériels destinés à moderniser leurs systèmes de contrôle de la circulation aérienne dans le proche avenir. Des améliorations et des procédures opérationnelles ont été élaborées pour contribuer à l'intégration des éléments embarqués et des éléments au sol des systèmes.

Des percées importantes ont été réalisées dans l'application du concept de la qualité de navigation requise (RNP) comme outil fondamental de la planification de l'espace aérien et de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM. Parallèlement aux développements associés à la RNP, le concept de la qualité de communication requise permettra aux planificateurs de développer l'infrastructure de l'espace aérien en se fondant sur les besoins opérationnels ATM. La mise en oeuvre de la RNP, complétée par l'introduction progressive des techniques de navigation de surface, 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 toutes les exigences futures en matière de qualité de navigation.



De futurs avions gros-porteurs, d'une envergure supérieure à 65 m (plus que celle du B747-400) et capables de transporter plus de 550 passagers, pourraient entrer en service d'ici à l'an 2000, ce qui aurait une incidence sur les infrastructures aéroportuaires. Pour aider les États à dresser des plans pour

accueillir ces avions, il sera nécessaire de revoir les spécifications du Volume I de l'Annexe 14 sur la conception des aéroports.

Les États doivent évaluer et publier la résistance des chaussées d'aérodrome à l'aide du système ACN/PCN de l'OACI. Une étude récente a montré les limites inhérentes à ces procédures lorsqu'elles sont utilisées dans la conception des chaussées d'aérodrome pour certains types de nouveaux gros-porteurs dotés d'au moins six roues par jambe d'atterrisseur (le Boeing 777, par exemple). Un examen des autres méthodes de calcul possibles a révélé la nécessité de trouver des procédures plus évoluées et plus acceptables à l'échelle mondiale. Un État envisage actuellement de mener un projet de recherche de grande envergure à cet égard.

Le Volume I de l'Annexe 14 recommande l'utilisation des carbones halogénés (halons) parmi les trois agents extincteurs complémentaires pour le sauvetage et la lutte contre l'incendie aux aéroports. Toutefois, comme suite au *Protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone*, la production des halons a cessé au 31 décembre 1993. Depuis cette date, n'a été autorisée que l'utilisation indispensable des stocks restants de halons et de halons recyclés, jusqu'à ce que l'on trouve un moyen de remplacement. À ce propos, les recherches menées par l'industrie sont suivies de près par l'OACI dans l'optique de la mise à jour des spécifications correspondantes.



La tendance à la centralisation et à la commercialisation des services de prévision météorologique s'est poursuivie en 1996. Les centres mondiaux de prévisions de zone (WAFC) ont poursuivi la mise en place de la production informatisée de prévisions mondiales du temps significatif. Ainsi, le WAFC de Londres, grâce à un poste de travail informatisé interactif, produit actuellement les cartes du temps significatif pour l'Atlantique Nord, l'Europe et le Moyen-Orient. Une couverture mondiale a été réalisée grâce à trois émissions WAFS par satellite, et des microstations sont actuellement installées dans de nombreux États.

La mise en oeuvre de centres d'information sur les cendres volcaniques s'est poursuivie. Neuf centres, à savoir Buenos Aires (Argentine), Darwin

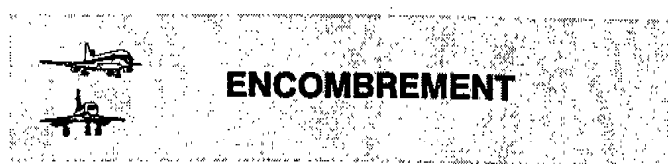
(Australie), Montréal (Canada), Anchorage et Washington (États-Unis), Toulouse (France), Tokyo (Japon), Wellington (Nouvelle-Zélande) et Londres (Royaume-Uni), fournissent des renseignements consultatifs aux centres de contrôle régional et aux centres de veille météorologique sur l'étendue et la trajectoire des nuages de cendres volcaniques.

La mise en oeuvre de centres consultatifs sur les cyclones tropicaux s'est également poursuivie. Les six centres de Darwin (Australie), Miami (États-Unis), Nadi (Fidji), La Réunion (France), New Delhi (Inde) et Tokyo (Japon), couvrant l'ensemble des zones sujettes aux cyclones tropicaux, sont tous devenus opérationnels.



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

Le système a également continué de se doter de nouveaux moyens. Cinq satellites étaient en service, plus un satellite de rechange placé sur orbite, 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 LUT et 20 MCC étaient en service ou à l'essai. Même si la couverture mondiale était déjà assurée sur 406 MHz, il était prévu d'ajouter d'autres LUT et MCC pour accroître la couverture en temps réel du système et de réduire le temps total de réaction. Un composant géostationnaire, qui permettrait une alerte quasi instantanée, était en voie de développement. Depuis sa mise en service à l'essai en septembre 1982, le système COSPAS-SARSAT a contribué au sauvetage de plus de 6 000 personnes à la suite d'incidents aériens, maritimes ou terrestres.



Afin de régler une partie des problèmes au sol, surtout en ce qui concerne l'inspection, par les

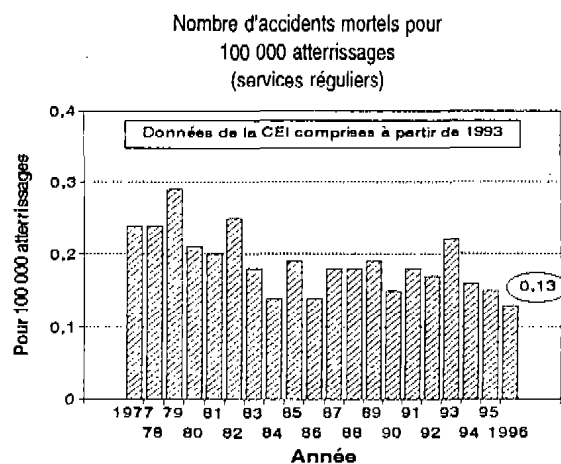
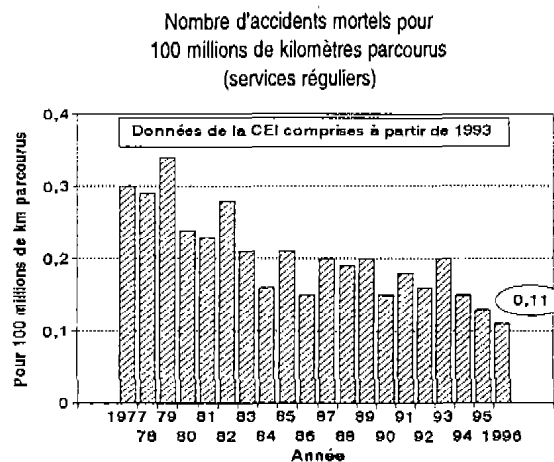
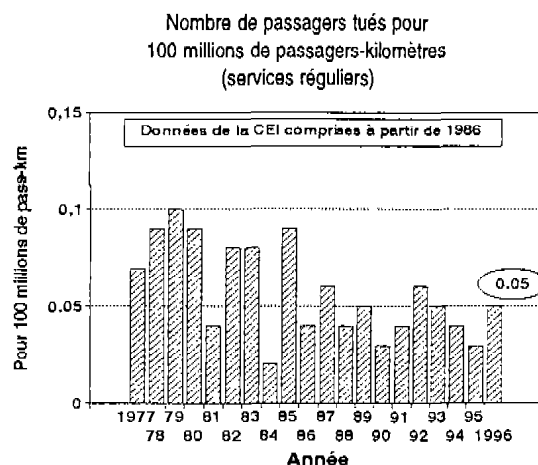
services d'immigration ou des douanes, des passagers et des marchandises aux aéroports, des réunions de facilitation et des éléments indicatifs ont continué de promouvoir l'application de concepts de facilitation de ces démarches. Au nombre de ces concepts figurent la gestion des risques pour permettre aux autorités de moduler leurs moyens d'inspection de manière sélective, l'utilisation de renseignements préliminaires pour traiter les dossiers avant l'arrivée des avions, l'automatisation des procédures afin de remplacer les documents papier, et la coordination des procédures de contrôle appliquées par les pouvoirs publics pour accroître leur efficacité.



Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation des services réguliers dans les États contractants de l'OACI indiquent que, en 1996, il s'est produit 23 accidents mortels, qui ont fait 1 135 victimes¹, contre 26 accidents et 710 victimes en 1995 (Tableau 11). Rapporté au volume de trafic, le nombre des passagers ayant trouvé la mort par 100 millions de passagers-kilomètres a progressé de 0,03 à 0,05 en 1996. Le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus a diminué, passant de 0,13 en 1995 à 0,11 en 1996, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a également diminué, passant de 0,15 en 1995 à 0,13 en 1996 (Figure 9).

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 1996, qui ont fait 1 017 victimes, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à moteurs à pistons, qui



1. Les chiffres préliminaires sur les services réguliers en 1996 comprennent l'accident d'un Boeing 747 au large de New York lors duquel 212 passagers ont été tués, mais dont la cause n'a pas été établie.

Figure 9. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1977-1996

comptent pour environ 5 % du trafic régulier, le nombre d'accidents mortels a été de 12, et celui des victimes de 118. Le nombre de 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 25 accidents mortels et 479 victimes en 1996, contre 40 accidents et 391 victimes en 1995.

En ce qui concerne les vols non réguliers effectués au moyen d'aéronefs ayant 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 4 accidents mortels et 342 victimes en 1996.

Aviation générale

On ne dispose pas de statistiques complètes sur le niveau de sécurité de l'aviation générale. On estime cependant, qu'en 1995, l'aviation générale a enregistré quelque 780 accidents mortels, qui ont fait environ 1 670 victimes. Cette même année, le taux d'accidents mortels par 100 000 heures de vol a été d'environ 2,05. D'après des renseignements préliminaires, les États-Unis, qui comptent pour environ 60 % des activités connues d'aviation générale dans le monde, ont enregistré 358 accidents mortels en 1996, entraînant 631 victimes. En 1995, les chiffres correspondants étaient de 408 accidents et 733 victimes. Aux États-Unis toujours, le taux d'accidents mortels de l'aviation générale pour 100 000 heures de vol a été d'environ 1,51 en 1996, contre 2,04 en 1995.

Supervision de la sécurité

- ★ Le programme de supervision de la sécurité, entériné par l'Assemblée à sa 31^e session, a commencé ses activités en mars. À la fin de 1996, 56 États avaient demandé une évaluation de la supervision de la sécurité par une équipe de

l'OACI. Trente-deux administrations nationales ont été évaluées au cours d'une période de huit mois, et il est prévu d'en évaluer 24 autres en 1997. On s'attend aussi à recevoir des nouvelles demandes d'évaluation en 1997.

- ★ *Il a été demandé aux États qui ont été évalués de préparer des plans d'action pour faire suite aux recommandations contenues dans les rapports d'évaluation afin de remédier aux carences ou de mettre en oeuvre les normes et pratiques recommandées de l'OACI.*
- ★ *Les experts du siège et des bureaux régionaux de l'OACI commenceront à donner suite, dans le courant de 1997, aux rapports d'évaluation de la supervision de la sécurité. Une assistance technique en vue d'aider les États à mettre en application les SARPS ou à remédier aux carences sera fournie dans le cadre du programme de coopération technique de l'OACI.*

Enquêtes et prévention des accidents

Les nombres de victimes d'accident en 1996 témoignent de la constante nécessité d'améliorer les stratégies et les méthodes de prévention. L'OACI suit de près et appuie les récentes initiatives de comptes rendus des incidents prises par l'industrie, au nombre desquelles figure le projet de «Réseau mondial d'analyse et d'information», qui pourrait fournir les outils nécessaires pour orienter les futurs efforts de prévention des accidents.

Impacts sans perte de contrôle (CFIT)

- ★ *En février, les États ont été informés de la résolution adoptée par l'Assemblée, à sa 31^e session, priant les États d'appliquer le programme de l'OACI pour la prévention des accidents CFIT, aussi bien aux vols internationaux qu'aux vols intérieurs. L'Équipe spéciale de l'OACI et de l'industrie sur les CFIT a continué de travailler à l'élaboration de textes relatifs à la prévention de ce genre d'accident. Au début d'octobre, le programme OACI pour la prévention des accidents CFIT a été présenté à la Commission de navigation aérienne, accompagné de renseignements détaillés sur les textes qui seront publiés. La Commission a approuvé la publication de ce programme et, fin octobre, a fait rapport à ce sujet au Conseil. L'Équipe spéciale*

sur les CFIT a annoncé la publication imminente de ses textes sur la prévention CFIT à Doubaï (Émirats arabes unis), en novembre. Le programme OACI pour la prévention des accidents CFIT sera publié au début de 1997.



FACTEURS HUMAINS

Les actions visant à inclure des conditions tenant compte des facteurs humains dans le processus de certification des équipements, des procédures et du personnel se sont encore intensifiées en 1996. L'OACI a participé à plusieurs conférences où ce sujet a été débattu. Un consensus a été trouvé en 1996 parmi les constructeurs au sujet de la mise en oeuvre concrète de ces spécifications dans les aéronefs dont les postes de pilotage sont fortement automatisés.

★ Un premier examen des Annexes à la Convention a été mené à bien en 1996 dans la perspective de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARPS) ayant trait aux facteurs humains. Les résultats en seront communiqués aux États et aux organisations internationales pour avis.

★ 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.



FORMATION

Il existe un besoin de plus en plus affirmé de développer la formation dans le domaine des systèmes CNS/ATM de l'OACI. Les membres du programme TRAINAIR ont commencé à répondre à ce besoin en élaborant des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) consacrées aux systèmes CNS/ATM. L'Institut de gestion aéronautique de la Régie indienne des aéroports a commencé à préparer la première MPN TRAINAIR consacrée aux systèmes CNS/ATM.



RÉGIME DE VARSOVIE

★ Un projet de nouvel instrument juridique international, relatif à la modernisation et à la refonte du «Régime de Varsovie», a été élaboré par la Direction des affaires juridiques avec la collaboration d'un groupe d'étude du Secrétariat. Le Conseil en a pris note et en a saisi le Comité juridique.



SÛRETÉ

Au cours de la période de référence, 14 actes d'intervention illicite ont été officiellement signalés ou confirmés par les États concernés; 10 étaient des captures illicites, 2 des tentatives de capture, un concernait une attaque contre une installation au sol et un était un acte illicite dirigé contre la sécurité de l'aviation civile (Tableau 12). Ces actes ont été inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (Figure 10).

★ Conformément à la politique de l'OACI de révision des Annexes tous les trois ans, l'Amendement n° 9 de l'Annexe 17 a été adopté par le Conseil, le 12 novembre. Cet amendement prendra effet le 31 mars 1997 et deviendra applicable le 1^{er} août 1997.

★ Depuis que le Mécanisme a démarré en 1989, 126 États ont demandé une assistance, dont 90 ont reçu des missions d'évaluation technique, 28 des missions de suivi et 71 ont accueilli des stages de formation pour un total de 1 623 stagiaires. Ces activités ont été financées par les contributions volontaires de 15 États donateurs (pour un total de 3 773 146 \$US) et la prise en charge de 7 postes par 3 États donateurs.

★ Les mallettes pédagogiques normalisées (MPN) 123/Gestion, 123/Instructeurs et 123/Gestion de crise sont en cours de finalisation. Leur diffusion, après traduction en cinq langues, est prévue pour le début de 1997. Les MPN 123/Sûreté des compagnies aériennes, 123/Sûreté du fret, 123/Essais des systèmes, 123/Élaboration des

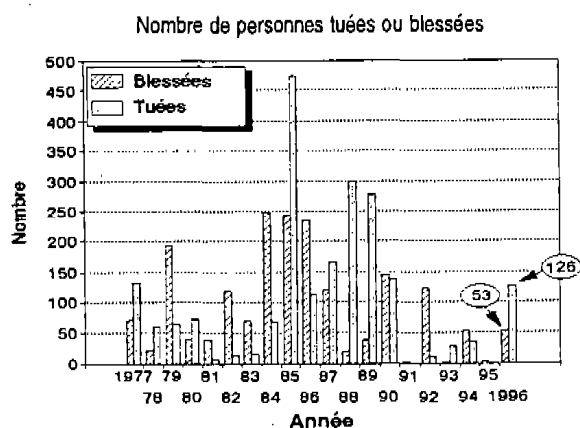
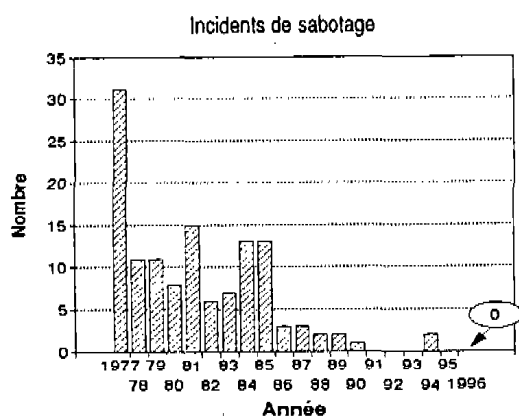
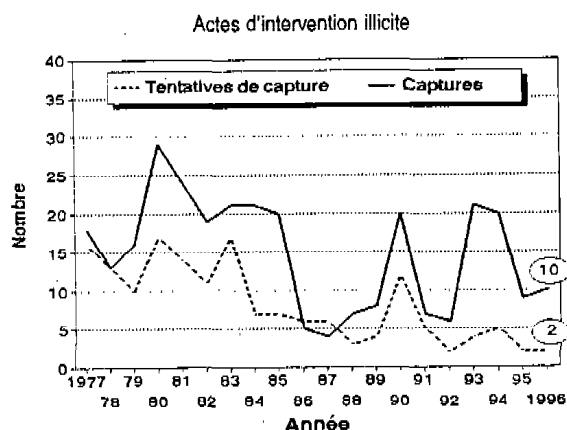


Figure 10. Statistiques de sûreté de l'aviation
1977-1996

programmes, 123/Sensibilisation et 123/Superviseurs sont en cours d'élaboration. Le processus de validation sera enclenché dès que chaque MPN deviendra disponible en 1997.

- ★ Lors de sa 148^e session, le Conseil a décidé d'inscrire au programme général des travaux du Comité juridique la question intitulée «Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants».



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

Les Parties à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, qui a pour objectif de stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre dans l'atmosphère à des niveaux ne présentant pas de danger, ont continué d'oeuvrer à la réalisation, avec une date butoir fixée à 1997, des engagements pris par les pays développés en 1995 (le «Mandat de Berlin»). Bien qu'il n'y ait pas dans cette Convention, de dispositions expresses relatives à l'aviation civile, certains États souhaiteraient voir des mesures permettant de contrôler les émissions des moteurs d'aviation qui jouent un rôle dans les changements climatiques. En septembre, à la demande de l'OACI, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat a accepté de rédiger un rapport spécial sur l'Aviation et l'atmosphère planétaire, en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone, dans le cadre du Protocole de Montréal et avec la participation de l'OACI, rapport dont l'achèvement est prévu fin 1998.

- ★ En mai, le Conseil a examiné les recommandations formulées par son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en décembre 1995, et en a saisi les États, pour avis. Le Conseil reviendra sur cette question au début de 1997.
- ★ Également en mai, le Conseil a examiné les relations de l'OACI avec les autres organismes de l'ONU appelés à définir des orientations dans le domaine environnemental, et est convenu d'un certain nombre de mesures concrètes visant à resserrer la coopération. Cette future coopération a également été le thème principal d'une déclaration du Président du Conseil, prononcée lors de la deuxième session de la Conférence des Parties à la

Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (Genève, juillet).

- ★ En décembre, le Conseil a adopté une résolution contenant une déclaration de politique sur les redevances et les taxes environnementales. Cette résolution réaffirme que l'OACI s'efforce de déterminer une base commune rationnelle sur laquelle les États qui le souhaiteraient pourraient instituer des prélèvements environnementaux, et recommande vivement que tous les prélèvements de ce genre soient faits sous la forme de redevances plutôt que de taxes.

dollars US, a été mis en oeuvre à raison de 59,3 millions, soit 82 %.

- ★ Au cours de l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 121 projets dans 64 pays en développement, et 11 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 284 experts de 36 pays pour travailler à ses projets sur le terrain. Elle a aussi octroyé 732 bourses et effectué, dans le cadre de ses projets sur le terrain, des achats qui se sont élevés à 26,87 millions de dollars US.

- ★ Des demandes d'utilisation du Service des achats d'aviation civile (CAPS) ont été reçues de 8 autres pays, ce qui porte le total des demandes à 81.

- ★ De 1990 à 1995, on a assisté à une baisse constante du nombre de bourses accordées chaque année dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI. Cette tendance a été inversée en 1996, et le nombre total de bourses accordées a atteint 732, soit 42 % de plus qu'au cours de l'année précédente. Cette augmentation a contribué au maintien d'un projet de formation financé par le Gouvernement du Botswana ainsi qu'à la mise en route d'un nouveau projet de formation en Indonésie, lequel s'inscrivait en complément d'un projet déjà en cours dans ce pays. En outre, c'est toujours le Bureau régional Amérique du Sud (Lima) qui a octroyé le plus grand nombre de bourses de formation, soit 289 au total, dont 120 au titre des projets par pays et 169 des projets régionaux. On estime souvent que l'octroi de bourses de manière judicieuse est l'élément le plus important d'un projet, car il garantit la continuité et l'usage efficace des installations fournies, longtemps après l'achèvement d'un projet.



ABUS DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

- ★ En soutien aux éléments indicatifs contenus dans le Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation (Doc 9654), les États et les organisations internationales ont été consultés au sujet d'une proposition d'amendement de l'Annexe 1 portant ajout d'une nouvelle disposition relative à l'usage de substances psychoactives. La Commission de navigation aérienne examinera cette proposition et les réponses qui y auront été reçues en 1997.



COOPÉRATION TECHNIQUE

- ★ Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 1996, évalué à 72 millions de

L'ORGANISATION

- ★ Au cours de l'année, la Convention relative à l'aviation civile internationale a reçu l'adhésion d'un État de plus (Samoa-Occidental) et, à la fin de l'année, il y avait 185 États contractants.
- ★ En mars, le Conseil de l'OACI a adopté une résolution chargeant le Secrétaire général de procéder à une enquête sur la destruction en vol, par des aéronefs militaires cubains, le 24 février 1996, de deux aéronefs civils privés immatriculés aux États-Unis. L'enquête a été achevée en juin, et le Conseil a adopté, le 27 juin, une résolution prenant acte du rapport et il a transmis ce dernier au Conseil de sécurité des Nations Unies. Le 26 juillet 1996, le Conseil de sécurité a endossé les conclusions de l'enquête.
- ★ En octobre, le siège de l'Organisation s'est installé dans de nouveaux locaux au 999, rue University, à Montréal, lesquels ont été inaugurés officiellement le 5 décembre par le très honorable Jean Chrétien, Premier ministre du Canada, Monsieur Assad Kotaite, Président du Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et Monsieur Philippe Rochat, Secrétaire général de l'Organisation de l'aviation civile internationale, en présence de Monsieur Lucien Bouchard, Premier ministre du Québec et de Monsieur Pierre Bourque, Maire de Montréal.
- ★ En décembre, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté une résolution faisant du 7 décembre de chaque année la Journée de l'aviation civile internationale.
- ★ En décembre, le Conseil a défini un certain nombre de mesures à prendre rapidement comme suite aux carences sur lesquelles son attention a été appelée dans le domaine de la navigation aérienne dans la région Afrique-Océan Indien. Certaines de ces mesures visaient le court terme et étaient prioritaires, alors que d'autres s'inscrivaient dans le moyen et le long termes. Parmi ces dernières figurait la possibilité d'élargir le programme OACI de supervision de la sécurité de façon qu'il comporte aussi la sécurité des aéroports et celle des services de la circulation aérienne et des installations connexes, ainsi que les moyens d'aider les États à améliorer l'organisation et le financement des services aéroportuaires et des services de navigation aérienne.
- ★ À la fin de 1996, 56 États avaient sollicité de l'OACI une évaluation de la supervision de la sécurité. Trente-deux de ces États ont été évalués. Les résultats de ces évaluations ont permis de conclure que, malgré tous leurs efforts, la vaste majorité des États connaissent d'importantes difficultés à remplir leurs obligations de supervision de la sécurité. Les principales carences ont été relevées dans les trois domaines suivants: la législation aéronautique de base et les règlements, la structure des institutions aéronautiques et leurs ressources humaines et financières, et la certification et la supervision des entreprises de transport aérien commercial.
- ★ Malgré une amélioration de la situation financière de l'Organisation, des retards dans le paiement des contributions de 1996 et l'accumulation des arriérés ont eu des incidences défavorables sur le programme des travaux de l'OACI.