



Rapport annuel du Conseil

1997



*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.

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685,
Republic of South Africa
Telephone: (27-11) 315-0003/4; Facsimile: (27-11) 805-3649; Internet: avex@iafrica.com

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; Facsimile: (34 1) 321-3157
Internet: ssc.jcsoria@aena.es

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; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

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

Royaume-Uni. Westward Digital 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) 8-23-47-86; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Thaïlande. ICAO Representative, Asia and Pacific Office, P.O. Box 11, Samyack 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 1997, établi en application de l'article 54, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Il fait partie, avec les rapports pour 1995 (Doc 9667) et pour 1996 (Doc 9685), de la documentation du point 7 de l'ordre du jour provisoire de la 32^e session de l'Assemblée, et il sera complété par un bref compte rendu des travaux de l'Organisation pendant le premier semestre de 1998. Il est communiqué dès maintenant aux États contractants pour information et sera envoyé également au Conseil économique et social de l'ONU, conformément à l'Article VI, paragraphe 2 a), de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI.

Ce rapport a été rédigé par le Secrétariat et soumis, sous forme de projet, aux Représentants des États membres du Conseil pour avis. En tant qu'organe, le Conseil ne l'a ni examiné, ni adopté officiellement. Cependant, de même que dans le passé, il m'a confié le soin d'en approuver le texte définitif en tenant compte de tous les avis exprimés.

Le Chapitre premier résume les tendances et les faits principaux qui ont marqué l'aviation civile, ainsi que les travaux de l'Organisation pendant l'année. Les Chapitres II à X sont consacrés aux activités de l'OACI.

En 1997, le Conseil a tenu trois sessions: la cent cinquantième, du 7 février au 21 mars, qui a compté au total dix-huit séances, dont une en dehors de la phase Conseil; la cent cinquante et unième, du 26 mai au 20 juin, qui a compté au total quinze séances; et la cent cinquante-deuxième, du 1^{er} octobre au 11 décembre, qui a compté au total dix-sept 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.

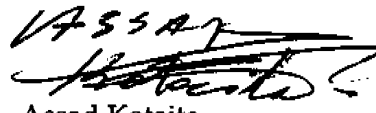

Assad Kotaite
Président du Conseil

Table des matières

	Page		Page
Chapitre Ier — 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	30
Finances	3	10. Facilitation	30
Aspects commerciaux	4		
Réglementation économique	5	Chapitre IV — Financement collectif	31
CNS/ATM	6	1. Généralités	31
Aérodromes	7	2. Révision de l'imputation des coûts	
Météorologie aéronautique	8	météorologiques à l'aviation civile	
Recherches et sauvetage	8	internationale dans le cadre des accords	
Encombrement	8	de financement collectif avec le Danemark	
Sécurité	9	et avec l'Islande	31
Facteurs humains	11	3. Données financières pour les accords de	
Licences du personnel	11	financement collectif avec le Danemark	
Formation	11	et avec l'Islande	31
Régime de Varsovie	11		
Sûreté	12	Chapitre V — Coopération technique	33
Protection de l'environnement	12	1. Aperçu général	33
Abus de substances psychoactives	13	2. Finances	38
Coopération technique	13	3. Personnel	38
L'Organisation	14	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 1997			
ET FAITS NOUVEAUX		Chapitre VI — Questions constitutionnelles	
Chapitre II — Navigation aérienne	15	et juridiques	54
1. Introduction	15	1. Introduction	54
2. Projets qui ont reçu une attention		2. Ratifications, adhésions et acceptations	54
particulière en 1997	15	3. Réunions juridiques	54
3. Réunions	24	4. Programme des travaux du	
4. Normes et pratiques recommandées		Comité juridique	54
internationales (SARP) et Procédures		5. Facilités, privilèges et immunités de	
pour les services de navigation aérienne		l'Organisation	55
(PANS)	24	6. Enregistrement d'accords et	
		d'arrangements	55
Chapitre III — Transport aérien	25	7. Collection de lois et règlements	
1. Introduction	25	aéronautiques nationaux	55
2. Réunions	25		
3. Analyses économiques	25	Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	56
4. Politiques économiques	25	1. Introduction	56
5. Prévisions et planification économique	27	2. Comité de l'intervention illicite dans	
6. Statistiques	27	l'aviation civile internationale et	
7. Gestion des aéroports et des installations		ses installations et services	56
et services de route	28		

	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	56	Appendices	
4. Coopération technique	57	1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 1997	A-1
5. Communications avec les États	57	2. Annexes à la Convention — Notifications de conformité ou de différences	A-5
6. Aspects techniques et juridiques de la sûreté de l'aviation.....	58	3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil.....	A-9
Chapitre VIII — Activités régionales	59	4. Réunions de l'OACI tenues en 1997	A-12
I^{re} Partie. Bureaux régionaux.....	59	5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 1997	A-15
1. Généralités	59	6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 1997	A-18
2. Activités de navigation aérienne.....	61	7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 1997	A-19
3. Activités de transport aérien	74	8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 1997	A-23
4. Activités de coopération technique.....	75	9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 1997	A-24
5. Activités de sûreté de l'aviation.....	78	10. Bourses octroyées en 1997 au titre des programmes de l'OACI	A-32
II^e Partie. Commissions régionales	79	11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance.....	A-38
1. Généralités	79	12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-41
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC).....	79	13. Revue des mesures prises jusqu'au 31 décembre 1997 comme suite aux résolutions de la 31 ^e session de l'Assemblée.....	A-53
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	80		
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	80		
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales.....	82		
1. Organisation des Nations Unies	82		
2. Organes interinstitutions	83		
3. Institutions spécialisées.....	84		
4. Autres organisations internationales	85		
Chapitre X — L'Organisation	87		
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	87		
2. Structure de l'Organisation	92		
3. Personnel.....	92		
4. Stage de familiarisation.....	93		
5. Information du public.....	93		
6. Bureautique.....	94		
7. Services linguistiques, publications et bibliothèque	96		
8. Nouveaux locaux du siège	97		
9. Finances.....	98		

Glossaire

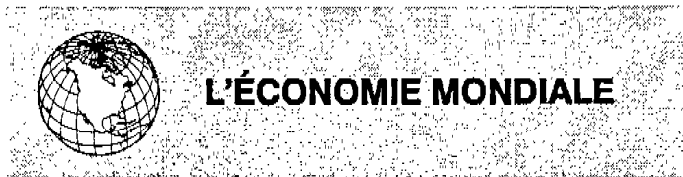
- AACO.** Organisation arabe du transport aérien
ACAC. Commission arabe de l'aviation civile
ACAS. Système anticollision embarqué
ACC. Centre de contrôle régional
ACI. Conseil international des aéroports
ADREP. Communication de renseignements sur les accidents et les incidents
ADS. Surveillance dépendante 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
AMBEX. 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
APT. Télécommunauté Asie-Pacifique
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
CEA. Commission économique pour l'Afrique
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
CINA. Commission internationale de navigation aérienne (CINA)
CITEJA. Comité international technique d'experts juridiques aériens
CLAC. Commission latino-américaine de l'aviation civile
CMR-97. Conférence mondiale des radiocommunications --- 1997
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
EDDS. Système de détection d'engins explosifs
EDS. Système de détection des explosifs
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
GPS. Système mondial de localisation
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
ICS. Système de contrôle d'inventaire
IFALDA. Fédération internationale des associations de dispatchers
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
PIRG. Groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre
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
SADC. Communauté de développement de l'Afrique australe
SADIS. Système de diffusion par satellite
SARP. 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
SIGWX. Prévisions du temps significatif
SIP. Projet spécial de mise en oeuvre
SSR. Radar secondaire de surveillance
TF. Fonds en dépôt
UE. Union européenne
UIT. Union internationale des télécommunications
UNIDROIT. Institut international pour l'unification du droit privé
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 1997. Il est fait référence entre parenthèses 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 1997, le produit intérieur brut (PIB) dans le monde a continué d'augmenter, à raison d'environ 3,9 % en termes réels (Figure 1), tandis que le trafic aérien régulier augmentait d'environ 8 % (voir ci-après). Dans les pays industrialisés, le PIB a augmenté de

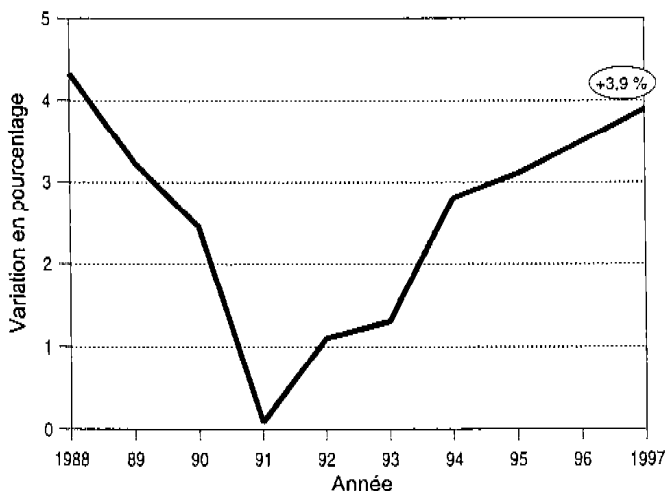


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants
variations annuelles 1988-1997

3 % en moyenne, alimenté par une reprise intensifiée de l'économie en Amérique du Nord (3,5 %) et une progression légèrement améliorée dans l'Union européenne (2,5 %). Collectivement, les pays en développement ont maintenu un taux de croissance du PIB supérieur à celui des pays industrialisés, soit environ 5 %.

La région Asie/Pacifique a connu des difficultés financières et un net fléchissement de la croissance du PIB dans la deuxième partie de l'année, avec des incidences sur le transport aérien, mais la croissance sur l'année entière s'est maintenue à environ 5 %. Les autres régions ont connu une stabilisation du développement économique, avec une croissance du PIB d'environ 4 % tant en Afrique qu'en Amérique latine et dans les Caraïbes, le Moyen-Orient enregistrant un résultat un peu meilleur, à 4,5 %. L'Europe a connu une croissance moyenne du PIB de 2,7 %, y compris les pays d'Europe orientale et centrale (2,8 %) et la Communauté d'États indépendants (1,5 %).

Le tourisme international a bénéficié dans l'ensemble de la meilleure situation économique au niveau mondial. En 1997, quelque 617 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers et ont dépensé plus de 448 milliards de dollars*, selon les résultats préliminaires de l'Organisation mondiale du tourisme. Toutefois, le développement mondial du tourisme a vite traduit la situation financière de l'Asie, qui a ralenti la croissance dans les arrivées internationales (3,8 %) et dans les recettes (3 %) pour l'année (contre 5,5 % et 7,8 % respectivement en 1996). La Figure 2 montre que les recettes du tourisme international devraient, selon les estimations, approcher de 450 milliards de dollars en 1997.

La croissance du volume mondial des échanges de biens et de services en 1997 est estimée à plus de 7,5 %.

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

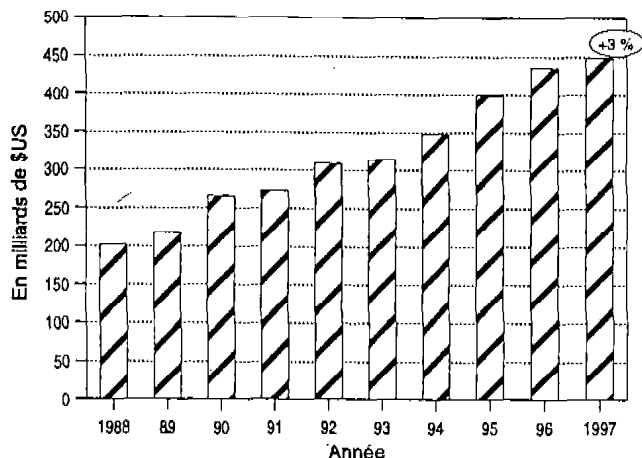


Figure 2. Recettes du tourisme international
en dollars US, 1988-1997

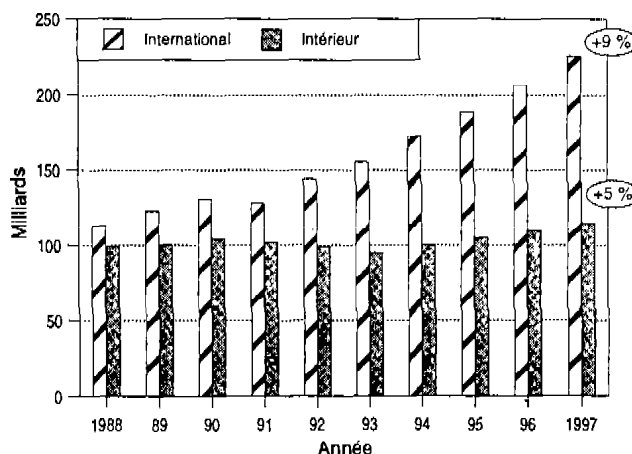


Figure 3. Trafic régulier
tonnes-kilomètres réalisées, 1988-1997



Services réguliers

En 1997, le trafic régulier total acheminé par les compagnies aériennes des 185 États contractants de l'OACI a été d'environ 1 448 millions de passagers et quelque 26 millions de tonnes de fret. Globalement, les tonnes-kilomètres réalisées en passagers, fret et poste ont augmenté de 8 % (Tableau 1) et les tonnes-kilomètres internationales de 9 % (Tableau 2). Le trafic intérieur a augmenté de 5 %. La Figure 3 indique la tendance de 1988 à 1997.

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 et le coefficient de chargement ont chacun progressé de 1 point de pourcentage, passant à 69 et 61 % respectivement (Tableau 3).

Au niveau régional, quelque 38 % du volume total de trafic (passagers/fret/poste) ont été transportés par les compagnies aériennes d'Amérique du Nord. Les compagnies d'Asie et du Pacifique en ont transporté 27 %, les compagnies européennes 25 %, 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 1997, environ 46 % du volume total du trafic régulier de passagers, de fret et de poste ont été réalisés par les transporteurs des États-Unis, du Royaume-Uni et du Japon (34, 6 et 6 % respectivement). Pour les services internationaux, 34 % environ du trafic total ont été acheminés par les entreprises des trois mêmes pays (États-Unis, Royaume-Uni et Japon), soit 18, 9 et 7 % respectivement.

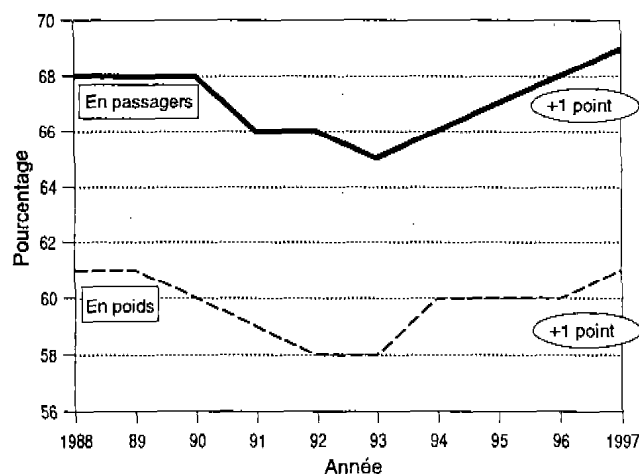


Figure 4. Trafic régulier
coefficients de remplissage réalisés, 1988-1997

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 5 % en 1997, de sorte que la proportion du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers est restée tout juste supérieure à 14 % (Figure 5 et Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 8 % du total du trafic non régulier de passagers et 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 1997 a légèrement augmenté par rapport à 1996, passant d'environ 40,7 millions d'heures à quelque 41,2 millions d'heures (Figure 6).

Exploitation des aéroports

Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 969 millions de passagers en 1997 (Tableau 8). Pendant la même période, les aéroports concernés (dont 17 se trouvent en Amérique du Nord, 5 en Europe et 3 en Asie) ont également enregistré quelque 10,7 millions de mouvements de transport aérien commercial.

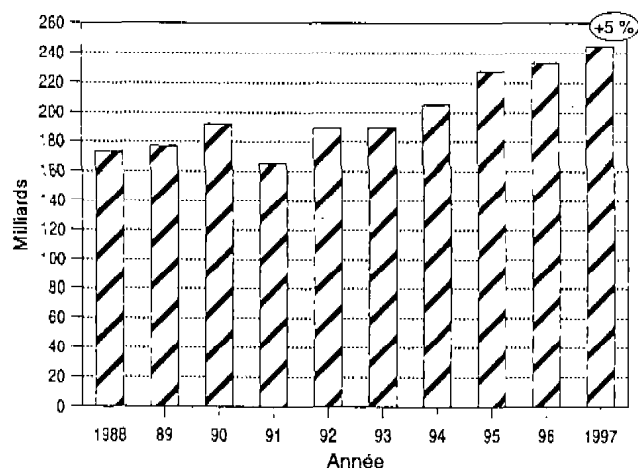


Figure 5. Trafic international non régulier
passagers-kilomètres réalisés, 1988-1997

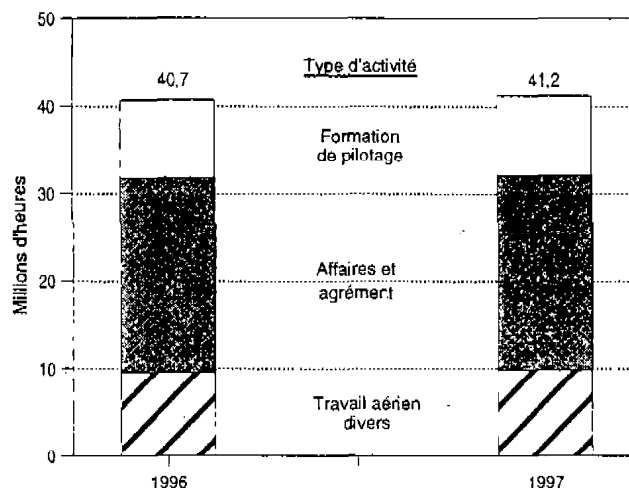


Figure 6. Aviation générale
nombre estimatif d'heures de vol, 1996-1997



D'après les estimations préliminaires pour 1997, les transporteurs réguliers du monde ont collectivement enregistré un bénéfice d'exploitation pour la cinquième année consécutive (Tableau 9 et Figure 7).

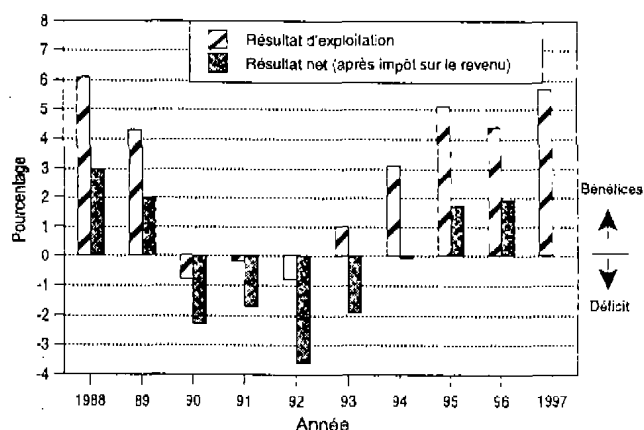


Figure 7. Transporteurs aériens réguliers
résultat d'exploitation et résultat net, 1988-1997

Les recettes d'exploitation enregistrées en 1997 par les transporteurs réguliers des États contractants de l'OACI sont provisoirement estimées à 291 000 millions de dollars et leurs dépenses d'exploitation à 274 000 millions, ce qui aboutit à un bénéfice d'exploitation égal à 5,7 % des recettes d'exploitation. Ce bénéfice fait suite à un bénéfice d'exploitation de 4,4 % en 1996.

Les recettes d'exploitation par tonne-kilomètre ont baissé, passant de 84,8 cents en 1996 au chiffre estimatif de 81,5 cents en 1997, les dépenses d'exploitation baissant, pour leur part, de 81,1 cents au chiffre estimatif de 76,9 cents.



Transporteurs

Sur la base des horaires publiés dans les guides-horaires multilatéraux des compagnies aériennes, on estime qu'à la fin de 1997 il y avait, dans le monde, quelque 705 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 1996, cela représente une diminution globale nette d'environ 15 transporteurs aériens.

Les alliances de transporteurs aériens, notamment celles qui concernaient de grands transporteurs, ont continué d'attirer l'attention des autorités de réglementation à cause de leurs effets potentiels sur la concurrence. Certaines des alliances — par exemple un projet d'alliance entre American Airlines et British Airways, l'Alliance Star comprenant Air Canada, United Airlines, Lufthansa, SAS, Thai Airways International et Varig, ainsi que l'alliance entre American Airlines, Iberia et Aerolineas Argentinas — faisaient l'objet d'investigations des autorités nationales ainsi que de la Commission européenne.

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

Parc aérien

De 1988 à 1997, le nombre total des avions de transport commercial en service est passé de 10 712 à 16 993, soit une augmentation d'environ 59 % (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 65 %, passant de 8 179 à 13 489 pendant la même période (Figure 8 et Tableau 10).

En 1997, 1 309 avions à réaction ont été commandés (contre 1 003 en 1996) et 674 ont été livrés (contre 491 en 1996). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 1997 était de 3 062, contre 2 501 à la fin de 1996.

On estime que les engagements financiers que représentent les commandes d'avions à réaction passées en 1997 sont de l'ordre de 78 000 millions de dollars, contre 65 000 millions en 1996.

Pour ce qui est des avions à turbopropulseurs, 128 appareils ont été commandés en 1997 et 129 ont été livrés.

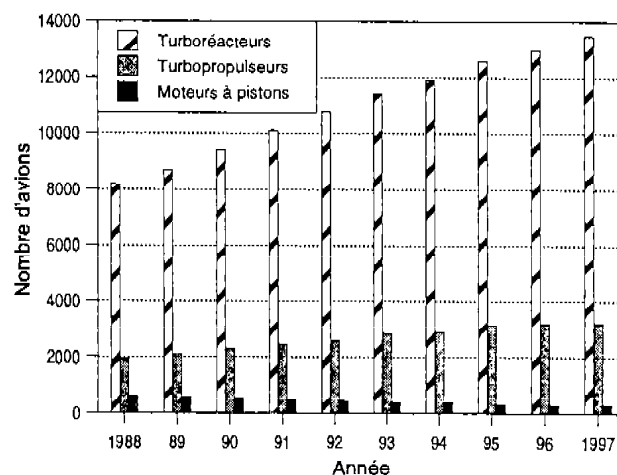


Figure 8. Parc total des avions de transport commercial 1988-1997

Avions en tête de liste des transactions, 1997

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Airbus A 319 / 320/321	347	127	741
Boeing 737	318	134	907
Canadair RJ	156	61	146
Embraer EMB-145	121	32	132
Boeing 767	98	42	141
Airbus A330	63	14	162



RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

En 1997, selon les comptes rendus reçus, les États ont conclu 78 accords bilatéraux sur des services aériens (dont 54 étaient nouveaux, conclus pour la première fois, et 24 étaient des accords de remplacement), un mémorandum d'entente et 19 amendements à des accords existants. Par comparaison avec 1996, il y a eu en 1997 18 accords et 3 amendements de plus.

En termes de régions, 20 accords nouveaux, 7 accords de remplacement, un mémorandum d'entente et 13 amendements concernaient des États situés dans la même région OACI, alors que 34 accords nouveaux, 17 accords de remplacement et 6 amendements étaient entre des États de régions OACI différentes. En termes de nombres d'accords et d'amendements, les États-Unis étaient parties à 18, Hong Kong (par autorisation en application de la Déclaration conjointe de 1984) à 8 et l'Inde à 10. Vingt-deux accords, un mémorandum d'entente et un amendement conclus en 1997 accordaient l'accès complet au marché pour les transporteurs aériens des deux parties; 15 accords et 2 amendements de plus prévoyaient des désignations multiples. Les droits de cinquième liberté étaient laissés à des négociations ultérieures dans 12 accords.

- ★ *Le Groupe d'experts de l'OACI sur la réglementation du transport aérien a présenté cinq recommandations, ultérieurement approuvées par le Conseil, qui donnent aux États des indications sur un mécanisme de sauvegarde en matière de concurrence loyale, prévoient des mesures pour la participation effective et soutenue de tous les États au transport aérien international, élargissent les critères de propriété et de contrôle aux fins de l'accès au marché, présentent des clauses types sur les questions commerciales (services d'escale, conversion des devises et transfert des gains, paiement des dépenses locales, personnel non national et accès aux services locaux, ainsi que vente et commercialisation des produits de services aériens), ainsi qu'une recommandation sur les renseignements à fournir aux consommateurs dans les situations de partage de codes.*

Dans le domaine des approches régionales dans le transport aérien international, les Ministres des transports des États de la région Amérique du Sud

ont commencé des entretiens sur une politique commune de transport aérien dans cette région. L'Accord sur les services aériens de la Communauté des Caraïbes a reçu 7 des 8 ratifications nécessaires pour qu'il entre en vigueur. Conformément à l'autorité accordée par le Conseil des Ministres (transports) en juin 1996, la Commission européenne a poursuivi les négociations avec les États-Unis sur des aspects d'un secteur commun de l'aviation autres que les droits de trafic (par exemple systèmes informatisés de réservation, partage de codes et règles sur la propriété); le Conseil des Ministres (transports) a soumis au Comité des Représentants permanents, pour rapport en mars 1998, une proposition de la Commission visant à inclure l'accès au marché et les droits de trafic dans ces négociations. L'Union européenne a aussi commencé des négociations sur des accords de transport aérien avec 10 États d'Europe orientale et centrale.

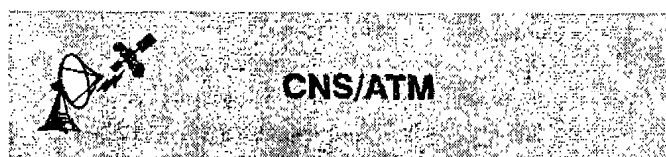
- ★ *En juin, l'OACI a publié une étude en profondeur sur le partage de codes entre transporteurs aériens, qui montre que cette pratique qui se généralise tend à détourner du trafic entre les transporteurs aériens participants plutôt qu'à générer du trafic nouveau, mais qu'elle a été bénéfique aux transporteurs aériens partenaires, en termes de recettes et de trafic, particulièrement dans les cas où l'arrangement de partage de codes se situe à l'intérieur d'une alliance plus large.*

En octobre, la Commission européenne a cherché pour la troisième fois à obtenir l'approbation du Conseil des Ministres européens sur l'application extérieure des règles de l'Union sur la concurrence, afin que le régime de concurrence (y compris des exemptions pour certaines activités) applicable au transport aérien dans la Communauté européenne s'applique aussi au transport aérien sur les routes entre la Communauté et des pays tiers.

- ★ *L'entrée en vigueur, le 20 juin 1997, de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale sur la question de la location, de l'affrètement et de la banalisation d'aéronefs a stimulé l'intérêt pour les aspects de réglementation économique de la location d'aéronefs. L'OACI prévoit d'effectuer une étude sur ce sujet, sur la base des dispositions d'accords bilatéraux et multilatéraux, de règlements régionaux et de résolutions ainsi que des politiques et pratiques des États et de l'industrie de l'aviation en matière de location d'aéronefs, en vue de donner aux États des indications pratiques pour l'approbation d'arrangements de location.*

L'encombrement des aéroports et la pénurie de créneaux (heures désignées pour les décollages et atterrissages) ont continué de retenir l'attention des autorités de réglementation et des négociateurs. La Commission européenne a poursuivi son travail de révision du code de répartition des créneaux aéroportuaires et le Department of Transport des États-Unis a accordé certaines exemptions à l'égard de la règle de haute densité afin d'encourager la concurrence intérieure et l'intensification des services aériens aux aéroports relevant de cette règle. La disponibilité de créneaux aéroportuaires a continué d'être une question d'accès au marché dans plusieurs négociations bilatérales de longue date, par exemple entre les États-Unis et le Japon et entre les États-Unis et le Royaume-Uni.

La tendance à la privatisation partielle ou complète de transporteurs aériens appartenant à des gouvernements s'est poursuivie en 1997. Cinq transporteurs aériens ont atteint leurs cibles de privatisation et des objectifs de privatisation ont été révélés dans le cas de quatre autres transporteurs. Des préparatifs de privatisation ont continué au cours de l'année dans le cas de quelque 20 transporteurs appartenant à des gouvernements, qui avaient été ciblés au cours d'années précédentes. Toutefois, certaines autres privatisations ont dû être retardées ou ajournées en raison de conditions économiques, de la situation des transporteurs aériens concernés ou de circonstances locales.



La mise en oeuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) s'est poursuivie. Cela a permis aux États de retirer certains avantages et d'acquérir une expérience et des données précieuses. Les premiers avantages de la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM se sont matérialisés dans l'ouverture de nouvelles routes ATS et dans des structures de routes plus dynamiques et plus flexibles. Des minimums réduits de séparation latérale et longitudinale en distance ont été introduits dans la région Pacifique, grâce au concept de qualité de navigation requise (RNP). Les liaisons de données ont été de plus en plus utilisées pour la transmission d'informations relatives à l'ATM, par

exemple autorisations océaniques, autorisations prédépart et renseignements météorologiques.

- ★ *Un Plan mondial OACI révisé de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM a été mis au point. Le plan révisé définit clairement et illustre les modalités OACI pour la planification et la mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM, comme progression logique du travail déjà accompli. La mise en oeuvre des systèmes CNS/ATM a pour cadre le Plan mondial, dont les tableaux sont établis selon les méthodes habituelles de planification régionale. Le Plan mondial révisé présente, en un seul volume, un instantané mondial du progrès réalisé et du travail qui reste à accomplir, fournissant ainsi un outil de planification intégrée.*

Communications

Un certain nombre d'États et d'organisations internationales ont continué de travailler, avec le concours de l'industrie, sur le développement de sous-systèmes du réseau de télécommunications aéronautiques (ATN). Le travail a progressé sur l'élaboration de projets de normes et pratiques recommandées actualisant celles sur le SMAS; cette tâche devrait être achevée en 1999. Le travail continue sur les liaisons voix-données (VDL) Mode 3 (intégration voix-données en TDMA) et la VDL Mode 4 (liaisons de données pour les applications de navigation et de surveillance). Les Modes 1 et 2 et l'espacement de 8,33 kHz entre canaux dans la bande VHF-COM (11 975 – 137 MHz) sont devenus applicables.

Les communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) sont de plus en plus utilisées avec les avions équipés à cet effet dans les zones océaniques et éloignées du monde.

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 pour le GNSS.

Le développement des systèmes de renforcement par 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.

Surveillance

Il y a encore eu des progrès considérables dans l'amélioration des moyens de surveillance, notamment le développement du concept ADS-B et un plan de surveillance aéronautique pour la mise en oeuvre cohérente de moyens de surveillance, comprenant la surveillance dépendante automatique et le SSR.

Gestion du trafic aérien

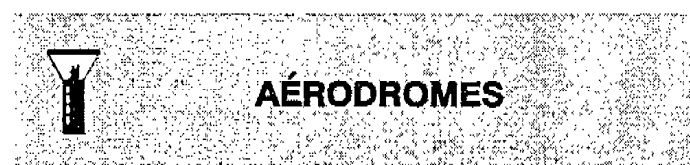
Les systèmes de contrôle de la circulation aérienne continuent d'être actualisés dans le monde, dans le cadre du processus évolutif qui mènera à un système mondial harmonisé de gestion du trafic aérien.

De nombreux États ont établi des programmes à court terme et à moyen terme et ont commandé des équipements pour actualiser leurs systèmes de contrôle de la circulation aérienne dans un avenir rapproché. Des améliorations et des procédures opérationnelles étaient aussi en préparation à l'appui de l'intégration des éléments des systèmes au sol et à bord des aéronefs.

Des systèmes CNS/ATM d'appui ont été mis en oeuvre, tant pour procurer des avantages initiaux que pour atteindre les objectifs à long terme. Plusieurs régions ont arrêté des plans ATM. Le Plan mondial OACI révisé de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM présente des indications pratiques à l'intention des groupes régionaux de planification et de mise en oeuvre, sur la base d'une série de régions ATM homogènes et de courants de trafic international, dont beaucoup ont déjà été

identifiés par les groupes régionaux. Cette approche d'ensemble devrait mener à une mise en oeuvre progressive et équilibrée des systèmes CNS/ATM.

Il y a eu d'importantes réalisations concernant l'utilisation de la qualité de navigation requise (RNP) comme outil intégral de planification de l'espace aérien et de mise en oeuvre de systèmes CNS/ATM. Dans ce contexte, des minimums réduits de séparation latérale et longitudinale en distance pour la navigation du type surface dans l'environnement RNP devraient devenir applicables en novembre 1998. L'espace aérien RNP/10, permettant des minimums de séparation de 50 NM tant longitudinalement que latéralement, sera introduit dans la région Pacifique en avril 1998, et l'espace aérien RNP/5 sera introduit dans l'espace aérien des États de la CEAC en janvier 1998. Il est prévu que les systèmes de navigation par satellite, en combinaison avec des systèmes de navigation embarqués, répondront à tous les impératifs futurs en 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 2003, ce qui aurait une incidence sur les infrastructures aéroportuaires. Pour aider les États à dresser des plans pour accueillir ces avions, une révision des spécifications du Volume I de l'Annexe 14, sur la conception des aéroports, est en cours.

Les États sont tenus d'évaluer et de publier les résistances des chaussées d'aéroport, à l'aide du système ACN/PCN de l'OACI. Comme les actuelles procédures de calcul et d'évaluation des chaussées sont apparues imparfaites lorsqu'elles sont utilisées dans l'analyse des charges complexes de nouveaux avions gros-porteurs ayant six roues ou davantage par jambe de train (par exemple le Boeing 777), on examine actuellement des procédures plus évoluées et plus acceptables sur le plan mondial. À cet égard, un État prévoit de réaliser un grand projet de recherche et les essais vont probablement commencer en 1998.

En application du *Protocole de Montréal relatif aux substances qui appauvrissent la couche d'ozone*, la production de halons, un des trois agents extincteurs

complémentaires recommandés dans le Volume I de l'Annexe 14 pour combattre les incendies aux aérodromes, a cessé au 31 décembre 1993. Seuls sont autorisés les stocks restants de halons et les halons recyclés pour des utilisations essentielles, et la recherche d'un moyen de rechange est encore en cours. L'OACI fait le suivi des recherches dans l'industrie afin de tenir à jour les spécifications correspondantes.



La centralisation et la commercialisation des services de prévision météorologique se sont poursuivies dans le monde en 1997. Il y a eu des progrès considérables dans la préparation par ordinateur des prévisions mondiales du temps significatif dans les centres mondiaux de prévisions de zone (WAFC). C'est ainsi que les cartes du temps significatif (SIGWX) pour l'Europe, le Moyen-Orient, l'Atlantique Nord et l'Asie occidentale sont maintenant établies dans le WAFC de Londres au moyen d'un poste de travail interactif assisté par ordinateur. La couverture mondiale par trois réseaux de diffusion par satellite de l'OACI a été réalisée et des stations terminales à très petite ouverture ont été installées dans 110 États environ. La mise en oeuvre des diffusions par satellite et l'émission des prévisions SIGWX par les WAFC ont permis la fermeture, au 1^{er} janvier 1997, des centres régionaux de prévisions de zone de Francfort, Londres, Moscou et Toulouse.

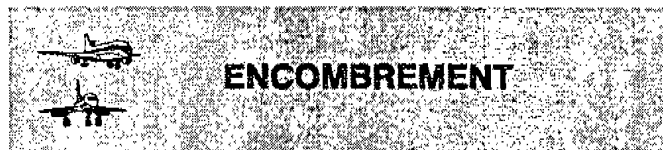
La mise en oeuvre de 9 centres d'information sur les cendres volcaniques a été menée à bien, à savoir Buenos Aires (Argentine), Darwin (Australie), Montréal (Canada), Anchorage et Washington (États-Unis), Toulouse (France), Tokyo (Japon), Wellington (Nouvelle-Zélande) et Londres (Royaume-Uni); ils fournissent des indications aux centres de contrôle régional et aux centres de veille météorologique sur l'étendue et la trajectoire des nuages de cendres volcaniques.

Les 6 centres consultatifs sur les cyclones tropicaux: 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, ont continué et développé leurs activités à l'appui de l'aviation.



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

Le système a également continué de se doter de nouveaux moyens. Six satellites étaient en service 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, 38 LUT et 22 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 réduire le temps total d'intervention. 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 7 800 personnes à la suite d'incidents aériens, maritimes ou terrestres.



Dans le contexte des documents de voyage lisibles à la machine, l'OACI a commencé le travail sur des spécifications de cartes officielles de voyage, qui pourraient être utilisées dans des systèmes frontalières d'inspection automatisée des passagers. On développe actuellement des systèmes de ce genre, faisant intervenir la participation des autorités d'immigration des États et des confirmations automatisées d'identité par données biométriques, en vue de permettre aux personnes qui voyagent fréquemment de contourner les lignes d'attente aux postes d'immigration, particulièrement pendant les périodes de pointe aux aéroports qui ont de forts volumes de trafic.

Des experts d'États possédant une expérience des documents lisibles à la machine sont disponibles

pour des consultations informelles, afin d'aider d'autres États dans l'application des spécifications. L'OACI continue de préconiser l'installation de moyens de lecture mécanique aux aéroports où de nombreux passagers sont porteurs de passeports lisibles à la machine, pour permettre un acheminement plus rapide des passagers par les postes d'immigration et de douane.



Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation des services aériens réguliers dans les États contractants de l'OACI indiquent qu'en 1997 il s'est produit 26 accidents mortels, qui ont fait 916 victimes, contre 23 accidents et 1 135 victimes en 1996 (Tableau 11). Rapporté au volume de trafic, le nombre des passagers ayant trouvé la mort par 100 millions de passagers-kilomètres a baissé de 0,05 à 0,04 en 1997. Le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus a augmenté, passant de 0,11 en 1996 à 0,12 en 1997, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a également augmenté, passant de 0,13 en 1996 à 0,14 en 1997 (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 1997, qui ont fait 752 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 15, et celui des victimes de 164. 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 commercial non régulier comprennent, d'une part, les vols non réguliers exploités par les entreprises de transport aérien

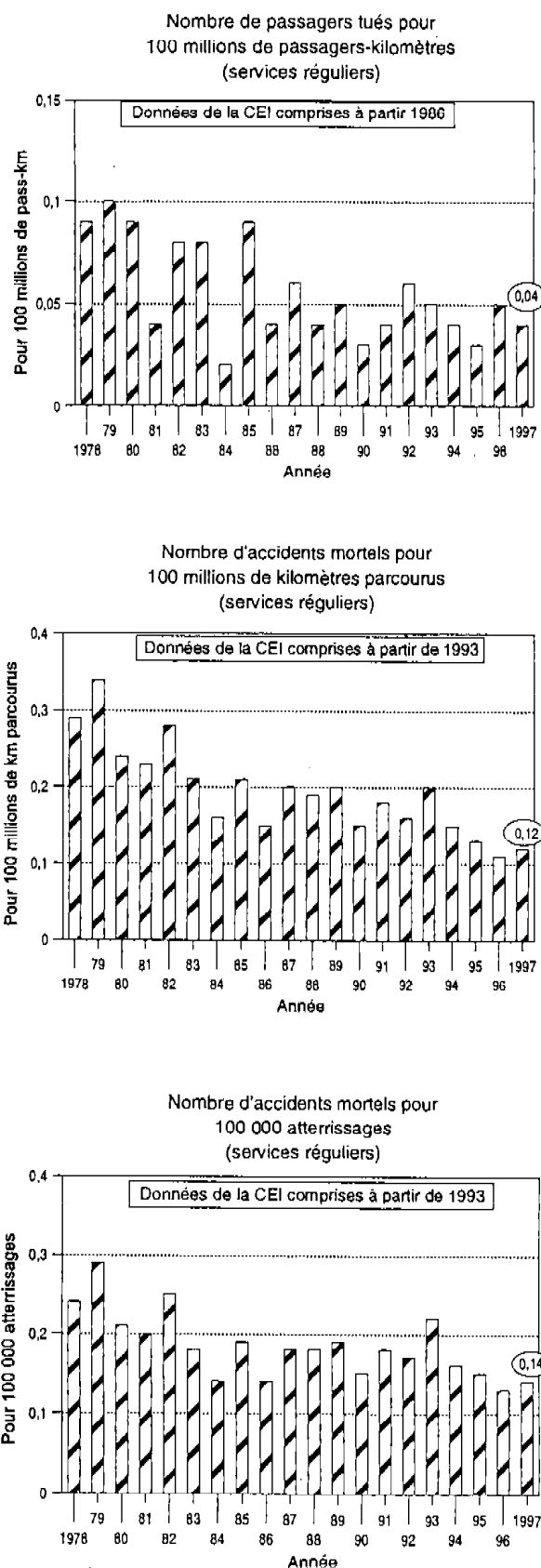


Figure 9. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1978-1997

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 au total 31 accidents mortels et 305 victimes en 1997, contre 25 accidents mortels et 479 victimes en 1996.

Sur 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 7 accidents mortels et 198 victimes en 1997.

Aviation générale

On ne dispose pas de statistiques complètes sur le niveau de sécurité de l'aviation générale. On estime cependant qu'en 1996 l'aviation générale a enregistré quelque 830 accidents mortels, qui ont fait environ 1 650 victimes. Cette même année, le taux d'accidents mortels par 100 000 heures de vol a été d'environ 2,02. D'après des renseignements préliminaires, les États-Unis, qui comptent pour environ 60 % des activités connues d'aviation générale dans le monde, ont enregistré 350 accidents mortels en 1997, et 646 victimes. En 1996, les chiffres correspondants étaient de 359 accidents et 631 victimes. Aux États-Unis toujours, le taux d'accidents mortels de l'aviation générale pour 100 000 heures de vol a été d'environ 1,42 en 1997, contre 1,46 en 1996.

Supervision de la sécurité

- ★ *Le programme OACI de supervision de la sécurité à titre volontaire a poursuivi ses activités en 1997. À la fin de l'année et depuis le lancement du programme en mars 1996, 80 États avaient demandé une évaluation de la supervision de la sécurité par une équipe de l'OACI; 25 administrations ont été évaluées en cours d'année, ce qui porte à 57 le total des États évalués. Les 23 évaluations restantes sont prévues pour 1998 et de nouvelles demandes d'évaluations sont aussi à prévoir dans le courant de l'année.*
- ★ *Au 31 décembre, 26 des États évalués avaient élaboré et présenté à l'OACI des plans d'action pour remédier aux carences ou pour appliquer les normes et pratiques recommandées de l'OACI. Cinq de ces plans d'action ont été élaborés par la Direction de la coopération technique dans le cadre de descriptifs de projets.*

- ★ *La suite à donner aux rapports d'évaluations de la supervision de la sécurité a commencé en 1997 par des exposés donnés aux experts en exploitation technique des aéronefs dans les bureaux régionaux de l'OACI.*
- ★ *Une réunion des Directeurs généraux de l'aviation civile a eu lieu au siège de l'OACI du 10 au 12 novembre pour formuler une stratégie mondiale en matière de supervision de la sécurité. Au total, 436 délégués de 147 États contractants, d'un État non contractant et de 13 organisations internationales ont participé à la Conférence.*
- ★ *Les principales recommandations de la Conférence se rapportaient à l'instauration d'audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, portant sur tous les États contractants et effectués par l'OACI, à l'instauration d'une plus grande transparence et d'une circulation plus large des rapports d'évaluation, et à l'incorporation du programme dans le budget ordinaire de l'Organisation.*
- ★ *La Conférence a lancé un appel aux donateurs et aux organismes de financement pour qu'ils coopèrent avec l'OACI en vue de l'utilisation de ses services de coopération technique.*
- ★ *La Conférence a aussi recommandé que le programme OACI de supervision de la sécurité soit élargi, en temps utile, à d'autres domaines techniques, en commençant par les services de la circulation aérienne, les aéroports et les installations et services d'appui.*
- ★ *Au cours de la Conférence des DGAC, l'OACI et la CEAC ont signé un accord de coordination pour les questions de supervision de la sécurité.*

Impacts sans perte de contrôle (CFIT)

La Commission de navigation aérienne de l'OACI a fait avancer l'élaboration d'amendements à l'Annexe 6, 1^{re}, 2^e et 3^e Parties, et aux *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs*, comme suite aux recommandations de l'Équipe spéciale de l'OACI et de l'industrie sur les CFIT. L'aide d'enseignement et de formation en CFIT, élaborée par l'Équipe spéciale CFIT, a été achevée et l'OACI prévoit de commencer la distribution aux États dans le deuxième trimestre 1998. Les délégations auprès de l'OACI ont eu l'occasion d'observer des démonstrations en vol d'un dispositif

d'avertissement de proximité du relief. La Commission de navigation aérienne a aussi approuvé une nouvelle tâche sur la radiotéléphonie pour l'aviation internationale et a préconisé l'utilisation de dispositifs d'avertissement des altitudes minimales de sécurité, en complément des moyens radar ATC.

Émetteurs de laser

L'utilisation commerciale d'émetteurs de laser à des fins de divertissement et de publicité se répand dans le monde. Il a été signalé que ces dispositifs ont un effet nuisible sur la sécurité de l'aviation en diminuant la concentration des pilotes ou même en les aveuglant. Plusieurs États ont introduit des règlements pour contrôler expressément l'utilisation des émetteurs de laser.



L'initiative prise en 1996 pour inclure les conditions relatives aux facteurs humains dans le processus de certification des équipements, des procédures et du personnel s'est focalisée en 1997 sur la conception des systèmes des postes de pilotage. Dans le sillage d'une étude FAA/JAA sur les interfaces entre navigants et systèmes des postes de pilotage, il y a eu en février et en septembre deux rencontres au cours desquelles les autorités de réglementation, les exploitants et les constructeurs ont défini des lignes directrices pour la recherche et la mise en oeuvre des conditions de facteurs humains dans la certification des systèmes des postes de pilotage. Les premiers résultats sont attendus en 1998. L'OACI a participé activement à cette initiative.

- ★ Une proposition d'élaboration de normes et pratiques recommandées sur les facteurs humains, pour inclusion dans plusieurs Annexes et incluant le rôle des facteurs humains dans les actuels et futurs environnements opérationnels, a été communiquée aux États et aux organisations internationales. La proposition a été unanimement appuyée et sera présentée au Conseil, pour approbation, dans le courant de 1998.
- ★ Des États contractants et des organisations internationales ont continué d'organiser des

rencontres internationales concernant les facteurs humains, afin d'encourager la coopération et l'échange d'informations sur les derniers développements dans le domaine des facteurs humains en aviation. L'OACI a participé à la plupart des grandes rencontres et a maintenu un rôle de leadership dans ce domaine.



Le rythme de l'harmonisation des conditions relatives aux licences s'est encore intensifié en Europe, où les JAA ont diffusé les spécifications JAA relatives aux licences des équipages de conduite. Ces spécifications ont été diffusées sans aucune variante nationale.



Le programme OACI de supervision de la sécurité a identifié d'importants besoins en formation d'inspecteurs nationaux de la sécurité (exploitation technique et navigabilité). Une étude des besoins spécifiques en formation a été menée à bien et on explore la possibilité d'élaborer des mallettes pédagogiques normalisées TRAINAIR, avec le concours d'un État contractant.



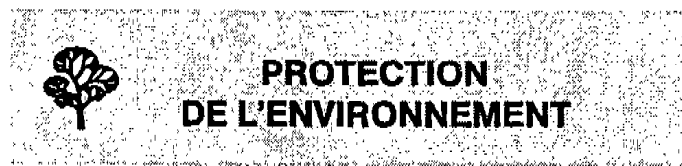
- ★ Lors de sa 30^e session, le Comité juridique a approuvé un texte de projet de nouvelle Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Quelques questions restantes au sujet de cet instrument vont sans doute être examinées par un groupe spécial formé par le Conseil, avant que ce dernier ne détermine si le texte doit en être renvoyé à une conférence diplomatique.



Au cours de la période de référence, 5 actes d'intervention illicite ont été officiellement signalés ou confirmés par les États concernés; 4 étaient des captures illicites 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).

★ Depuis le début des activités du Mécanisme en 1989, 128 États ont demandé une assistance, dont 105 ont reçu des missions d'évaluation technique, 28 des missions de suivi et 87 ont accueilli des stages de formation pour un total de 1 936 stagiaires. Ces activités ont été financées par les contributions volontaires de 15 États donateurs (pour un total de 4 191 514 dollars) et par la prise en charge de 7 postes par 3 États donateurs.

En vue d'améliorer l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 et de développer les capacités de formation à l'échelle nationale, des centres de formation régionaux/sous-régionaux à la sûreté de l'aviation ont été établis à Amman, Bruxelles, Casablanca, Dakar, Kyiv, Moscou, Nairobi, Penang, Port of Spain et Quito.



À la suite de la décision prise en septembre 1996 par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), à la demande de l'OACI, de rédiger un rapport spécial sur l'Aviation et l'atmosphère planétaire en collaboration avec le Groupe d'évaluation scientifique du Protocole de Montréal et avec le concours de l'OACI, des équipes de rédacteurs ont été constituées et l'achèvement du rapport est prévu pour mars 1999. Ce rapport devrait donner aux États, à l'OACI et aux autres organes preneurs de décisions des Nations Unies une base commune d'information faisant autorité au sujet de l'impact des émissions de moteurs d'aviation.

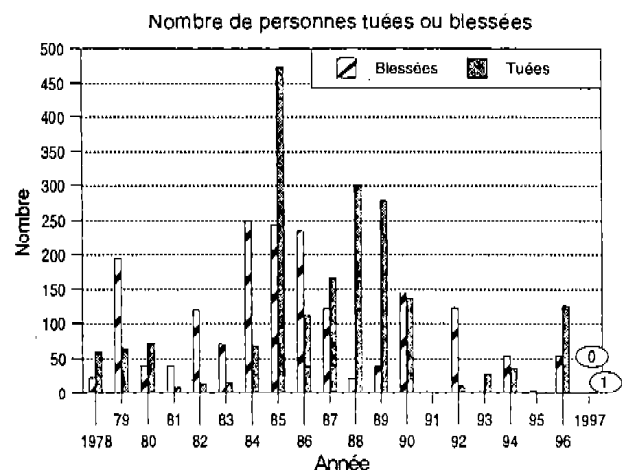
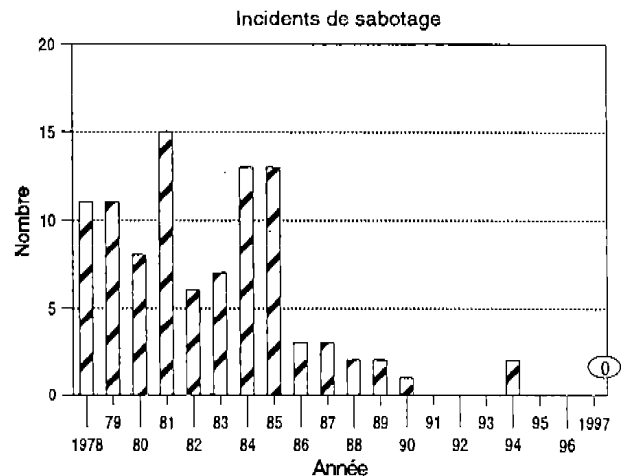
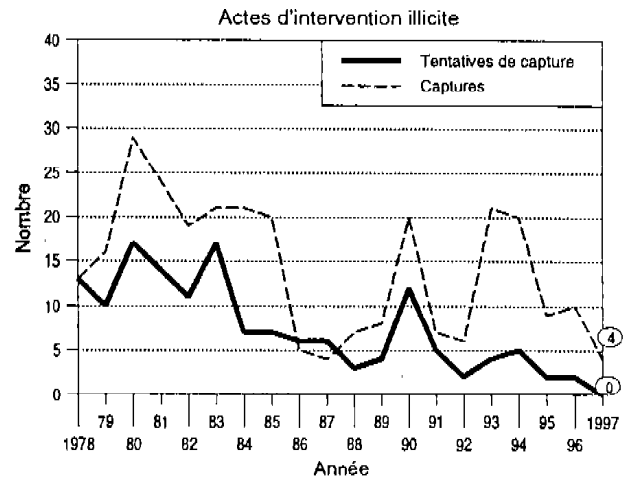
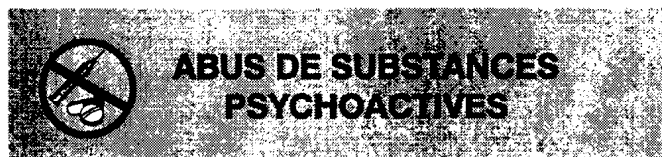


Figure 10. Statistiques de sûreté de l'aviation 1978-1997

En juin, une session spéciale de l'Assemblée générale des Nations Unies tenue pour prendre acte des progrès réalisés depuis le Sommet de la Terre a reconnu la nécessité de poursuivre les études dans les organes appropriés, y compris l'OACI, sur l'emploi d'instruments économiques pour atténuer l'impact environnemental négatif de l'aviation dans le contexte du développement soutenu.

Réunie en décembre à Kyoto (Japon), la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques a adopté un nouveau protocole à la Convention, qui comprend une disposition selon laquelle les pays développés doivent chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation internationale, en travaillant à travers l'OACI.

- ★ En mars, le Conseil a examiné les recommandations présentées par son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) lors de sa troisième réunion en décembre 1995, à la lumière des observations reçues des États. Le Conseil a apporté plusieurs amendements à l'Annexe 16 et a décidé de renvoyer au Comité CAEP, pour complément d'étude, la Recommandation 2/3 de CAEP/3 sur les limites d'émissions d'oxydes d'azote. Le Conseil a d'autre part renvoyé au Groupe d'étude de l'exploitation technique, pour un examen des incidences sur la sécurité, les propositions présentées par CAEP/3 en vue d'amendements aux PANS-OPS, Volume I, sur les procédures d'atténuation du bruit au décollage.
- ★ En septembre, dans une déclaration à la Réunion du dixième anniversaire des Parties au Protocole de Montréal, le Président du Conseil a souligné que l'OACI et les organes du Protocole de Montréal devront travailler ensemble sur l'acceptabilité environnementale d'une éventuelle nouvelle génération d'avions supersoniques.



- ★ La Commission de navigation aérienne a examiné une compilation et une analyse des réponses de 60 États et 3 organisations internationales à une lettre envoyée aux États au sujet d'une proposition d'amendement de l'Annexe 1 par l'addition de nouvelles dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives. La Commission a

approuvé la proposition et recommandé d'apporter un amendement similaire à l'Annexe 2. La proposition sera présentée au Conseil pour adoption en 1998.



- ★ Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 1997, évalué à 75,1 millions de dollars, a été mis en oeuvre à raison de 65,3 millions, soit 87 %.
- ★ Au cours de l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 116 projets dans 74 pays en développement, et 13 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 314 experts de 41 pays pour travailler à ses projets sur le terrain. Elle a aussi octroyé 627 bourses et effectué, dans le cadre de ses projets sur le terrain, des achats qui se sont élevés à 35,92 millions de dollars.
- ★ Des demandes d'utilisation du Service des achats d'aviation civile (CAPS) ont été reçues de 3 autres pays, ce qui porte le total des demandes à 84.
- ★ La Résolution A31-14 de l'Assemblée entérinait le Mécanisme de financement de la mise en oeuvre des objectifs, établi pour le financement du Programme de coopération technique de l'OACI, et encourageait les États contractants à y contribuer. Au cours du triennat 1996-1998, des contributions au Mécanisme ont été reçues de deux États contractants. Une contribution au Mécanisme traduisait l'engagement du Gouvernement de l'Espagne à l'égard du Programme de coopération technique de l'OACI, particulièrement dans la région Amérique latine et dans le secteur de la formation. Au cours de cette période, le Gouvernement de l'Espagne a contribué pour plus de 2,375 millions de dollars au financement de projets en formation/TRAINAIR dans des États d'Amérique latine. De plus, il a versé plus de 300 000 dollars pour financer deux experts de la coopération technique dans les Bureaux régionaux de l'OACI à Lima et à Mexico ainsi qu'un expert des achats au siège. Le Gouvernement du Royaume des Pays-Bas, l'autre gouvernement contribuant au Mécanisme, a promis 40 000 dollars pour l'achat de matériel de bureau destiné aux pays les moins avancés.

L'ORGANISATION

- ★ En avril, l'OACI a marqué le 50^e anniversaire de l'entrée en vigueur de la Convention relative à l'aviation civile internationale. La Convention, rédigée à Chicago en 1944, est entrée en vigueur 30 jours après la ratification par un 26^e État, reçue le 4 avril 1947. La Convention a été ratifiée par 185 États.
- ★ En mai, l'OACI a lancé son premier Plan d'action stratégique, qui constitue la première réévaluation complète de la mission de l'OACI depuis sa création par la Convention relative à l'aviation civile internationale. Le Plan est axé sur 8 grands objectifs pour promouvoir la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'OACI, et identifie 43 activités qui définiront les programmes de base de l'Organisation.
- ★ En mai, l'OACI a aussi communiqué à tous les États un rapport intérimaire sur la mise en application de la Résolution A31-2 de l'Assemblée concernant l'amélioration de l'efficacité de l'OACI; ce rapport indiquait les mesures prises pour rationaliser les méthodes de travail de l'Assemblée, du Conseil et de ses organes auxiliaires, en réduisant le nombre de comités, en améliorant et en augmentant les moyens de télécommunications électroniques, et en sous-traitant à l'extérieur des travaux de traduction et d'imprimerie.
- ★ En mars, le Conseil de l'OACI a nommé M. Renato Cláudio Costa Pereira (Brésil) au poste de Secrétaire général de l'OACI, pour un mandat de trois ans à compter du 1^{er} août 1997.
- ★ En avril, l'OACI a tenu une importante réunion des représentants de tous ses Groupes de planification régionale et de partenaires de l'aviation pour définir un futur système mondial harmonisé et intégré de gestion du trafic aérien.
- ★ Autre jalon important, la réunion de 147 Directeurs généraux de l'aviation civile d'États contractants de l'OACI et d'un État non contractant, et de représentants de 13 organisations internationales, au siège de l'OACI en novembre, pour formuler une stratégie mondiale dans le domaine de la supervision de la sécurité. Dans une importante recommandation, la Conférence a affirmé, d'un commun accord, que l'OACI devrait introduire des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, qui porteraient sur tous les États contractants.
- ★ En avril, par suite des efforts de l'OACI, l'espace aérien de la Bosnie-Herzégovine a été ouvert au trafic aérien civil.
- ★ La valeur du Programme de coopération technique de l'OACI en 1997 s'élevait à 75,1 millions de dollars, dont 65,3 millions de dollars (soit 87 %) ont été utilisés.
- ★ En octobre, le Président du Conseil, M. Assad Kotaite, qui avait pris en 1981 l'initiative d'organiser dans le cadre de l'OACI des négociations entre la République populaire démocratique de Corée et la République de Corée, a signé avec les Directeurs généraux de l'aviation civile de ces deux pays un Mémoire d'entente qui autorise pour la première fois tout État à utiliser les routes aériennes entre l'espace contrôlé de la Corée du Nord et l'espace contrôlé de la Corée du Sud.