



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2001

Rapport annuel du Conseil

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. Les commandes par carte de crédit (American Express, Mastercard ou Visa) sont acceptées au Siège de l'OACI.

Organisation de l'aviation civile internationale. Groupe de la vente des documents
999, rue University, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7
Téléphone: (514) 954-8022; Téléc.: 05-24513; Télécopieur: (514) 954-6769; Sitatex: YULADYA;
C. élec.: sales_unit@icao.int

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

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

Espagne. A.E.N.A. — Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea, Calle Juan Ignacio Luca de Tena, 14,
Planta Tercera, Despacho 3. 11, 28027 Madrid
Téléfono: (34 91) 321-3148; Facsimile: (34 91) 321-3157; Correo electrónico: ssc.ventasoci@aena.es

Fédération de Russie. Aviaizdat, 48, 1. Franko Street, Moscow 121351
Telephone: (7 095) 417-0405; Facsimile: (7 095) 417-0254

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

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

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

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

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

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Téléfono: (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. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: (221) 8-23-54-52; Télécopieur: (221) 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Thaïlande. ICAO Regional Director, 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 1998, 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 2001, 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, ainsi que les travaux de l'Organisation pendant l'année. Les Chapitres II à X sont consacrés aux activités de l'OACI.

En 1998, le Conseil a tenu trois sessions: la cent cinquante-troisième, du 6 février au 20 mars, qui a compté seize séances, dont une en dehors de la phase Conseil; la cent cinquante-quatrième, du 1^{er} mai au 25 juin ainsi que les 16 et 17 septembre, qui a compté vingt-trois séances, dont deux en dehors de la phase Conseil; et la cent cinquante-cinquième, du 21 octobre au 11 décembre, qui a compté treize 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

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre Ier — L'année en bref	1	8. Communications, navigation et surveillance/Gestion du trafic aérien.	36
L'économie mondiale	1	9. Protection de l'environnement	36
Trafic	2	10. Facilitation	37
Finances	3	Chapitre IV — Financement collectif	38
Aspects commerciaux	4	1. Généralités	38
Réglementation économique	4	2. Révision de l'imputation des coûts météorologiques à l'aviation civile internationale dans le cadre des accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande	38
CNS/ATM	6	3. Données financières pour les accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande	39
Aérodromes	7	Chapitre V — Coopération technique	40
Météorologie aéronautique	8	1. Aperçu général	40
Recherches et sauvetage	8	2. Finances	45
Encombrement	9	3. Personnel	45
Sécurité	9	4. Octroi de bourses	48
Facteurs humains	11	5. Matériel et services sous-traités	48
Formation	11	6. Programme du PNUD et Programme des fonds en dépôt	49
Régime de Varsovie	11	Chapitre VI — Questions constitutionnelles et juridiques	63
Sûreté	12	1. Introduction	63
Protection de l'environnement	12	2. Ratifications, adhésions et acceptations	63
Usage du tabac	13	3. Réunions juridiques	63
Abus de substances psychoactives	13	4. Programme des travaux du Comité juridique	63
Coopération technique	13	5. Facilités, privilèges et immunités de l'Organisation	65
L'Organisation	15	6. Enregistrement d'accords et d'arrangements	65
ACTIVITÉS DE L'OACI EN 1998 ET FAITS NOUVEAUX		7. Collection de lois et règlements aéronautiques nationaux	65
Chapitre II — Navigation aérienne	17	Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	66
1. Introduction	17	1. Introduction	66
2. Projets qui ont reçu une attention particulière en 1998	17	2. Comité de l'intervention illicite dans l'aviation civile internationale et ses installations et services	66
3. Réunions	25		
4. Normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	25		
Chapitre III — Transport aérien	33		
1. Introduction	33		
2. Réunions	33		
3. Analyses économiques	33		
4. Politiques économiques	33		
5. Prévisions et planification économique	35		
6. Statistiques	35		
7. Gestion des aéroports et des installations et services de route	36		

	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	66	Appendices	
4. Coopération technique	67	1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 1998	A-1
5. Communications avec les États	67	2. Annexes à la Convention — Notifications de conformité ou de différences	A-5
6. Aspects techniques et juridiques de la sûreté de l'aviation	68	3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil	A-10
Chapitre VIII — Activités régionales	69	4. Réunions de l'OACI tenues en 1998	A-14
I^{re} Partie. Bureaux régionaux	69	5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 1998	A-16
1. Généralités	69	6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 1998	A-19
2. Activités de navigation aérienne	71	7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 1998	A-20
3. Activités de transport aérien	80	8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 1998	A-24
4. Activités de coopération technique	81	9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 1998	A-25
5. Activités de sûreté de l'aviation	84	10. Bourses octroyées en 1998 au titre des programmes de l'OACI	A-32
II^e Partie. Commissions régionales	85	11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-37
1. Généralités	85	12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-40
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	85	13. Missions auprès des États et des territoires effectuées par le personnel des bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique	A-52
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	86		
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	87		
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales	89		
1. Organisation des Nations Unies	89		
2. Organes interinstitutions	90		
3. Institutions spécialisées	91		
4. Autres organisations internationales	92		
Chapitre X — L'Organisation	95		
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	95		
2. Structure de l'Organisation	100		
3. Personnel	101		
4. Information du public	102		
5. Bureautique	102		
6. Services linguistiques, publications et bibliothèque	105		
7. Finances	107		
8. Activités de supervision et examen de la gestion	109		

Glossaire

AACO. Organisation arabe du transport aérien	CCI. Corps commun d'inspection
ACAC. Commission arabe de l'aviation civile	CCSI. Comité de coordination des systèmes d'information
ACAS. Système anticollision embarqué	CEA. Commission économique pour l'Afrique
ACC. Centre de contrôle régional	CEAC. Conférence européenne de l'aviation civile
ACI. Conseil international des aéroports	CEE. Commission économique pour l'Europe
ADREP. Communication de renseignements sur les accidents et les incidents	CESAP. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
ADS. Surveillance dépendante automatique	CFIT. Impacts sans perte de contrôle
ADSP. Groupe d'experts de la surveillance dépendante automatique	CFPI. Commission de la fonction publique internationale
AECL. Agence espagnole de coopération internationale	CINA. Commission internationale de navigation aérienne
AFRAA. Association des compagnies aériennes africaines	CITEJA. Comité international technique d'experts juridiques aériens
AH-DE. Groupe <i>ad hoc</i> de spécialistes de la détection des explosifs	CLAC. Commission latino-américaine de l'aviation civile
AIEA. Agence internationale de l'énergie atomique	CNS/ATM. Communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien
AIREP. Compte rendu en vol	CNUCED. Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement
AIS. Service d'information aéronautique	COCESNA. Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale
AMBEX. Échange de bulletins MET AFI	COMESA. Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
AMCP. Groupe d'experts en communications du service mobile aéronautique	COSPAS. Système spatial pour les recherches des navires en détresse
ANB. Direction de la navigation aérienne	CPDLC. Communications contrôleur-pilote par liaison de données
ANC. Commission de navigation aérienne	CVR. Enregistreur de conversations de poste de pilotage
AOSC. Dépenses des services d'administration et de fonctionnement	DCA. Administration de l'aviation civile
APANPIRG. Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne	DGAC. Direction générale de l'aviation civile
APIRG. Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre	EATCHIP. Programme européen d'harmonisation et d'intégration du contrôle de la circulation aérienne
APT. Télécommunauté Asie-Pacifique	ECOSOC. Conseil économique et social
ASECNA. Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar	EDDS. Système de détection d'engins explosifs
ASG. Accord de services de gestion	EDS. Système de détection des explosifs
AsMA. Association de médecine aéronautique et spatiale	EUROCONTROL. Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
ATC. Contrôle de la circulation aérienne	FAI. Fédération aéronautique internationale
ATM. Gestion du trafic aérien	FDR. Enregistreur de données de vol
ATN. Réseau de télécommunications aéronautiques	FMS. Système de gestion de vol
CAEP. Comité de la protection de l'environnement en aviation	GASP. Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
CAFAC. Commission africaine de l'aviation civile	
CAMP. Plan-cadre pour l'aviation civile	
CAPS. Service des achats d'aviation civile	

GATS. Accord général sur le commerce et les services	MSAW. Système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité
GEPNA. Groupe européen de planification de la navigation aérienne	NAT SPG. Groupe de planification des systèmes NAT
GIEC. Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat	OCDE. Organisation de coopération et de développement économiques
GLONASS. Système mondial de navigation par satellite	OMD. Organisation mondiale des douanes
GNSS. Systèmes mondiaux de navigation par satellite	OMI. Organisation maritime internationale
GPS. Système mondial de localisation	OMM. Organisation météorologique mondiale
GPWS. Dispositif avertisseur de proximité du sol	OMS. Organisation mondiale de la santé
GREPECAS. Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre	OMT. Organisation mondiale du tourisme
HF. Hautes fréquences	OPAS. Assistance opérationnelle
IACA. Association internationale de charter aérien	OPMET. Renseignements météorologiques d'exploitation
IAOPA. Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs	OPS. Exploitation
IATA. Association du transport aérien international	PANS. Procédures pour les services de navigation aérienne
IAVW. Veille des volcans le long des voies aériennes internationales	PIB. Produit intérieur brut
IBAC. Conseil international de l'aviation d'affaires	PIRG. Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre
IBIS. Système OACI d'information sur les impacts d'oiseaux	PNUD. Programme des Nations Unies pour le développement
ICC. Chambre de commerce internationale	PNUE. Programme des Nations Unies pour l'environnement
ICPO/INTERPOL. Organisation internationale de police criminelle	RAC. Règles de l'air et services de la circulation aérienne
ICS. Système de contrôle d'inventaire	RCAG. Communication air-sol télécommandée
IFALPA. Fédération internationale des associations de pilotes de ligne	RNAV. Navigation de surface
IFATCA. Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien	RNP. Qualité de navigation requise
ILS. Système d'atterrissage aux instruments	RVSM. Minimums de séparation verticale réduits
ISCS. Système international de communications par satellite	SADC. Communauté de développement de l'Afrique australe
ISO. Organisation internationale de normalisation	SADIS. Système de diffusion par satellite
ITF. Fédération internationale des ouvriers du transport	SARP. Normes et pratiques recommandées
JAA. Autorités conjointes de l'aviation	SARSAT. Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage
LAN. Réseau local	SATCOM. Télécommunications par satellite
LUT. Station au sol locale	SBAS. Système de renforcement par satellite
MCC. Centres de contrôle de missions	SIGWX. Prévisions du temps significatif
MET. Météorologie	SIP. Projet spécial de mise en œuvre
MIDANPIRG. Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne	SSR. Radar secondaire de surveillance
MLS. Système d'atterrissage hyperfréquences	TCAC. Centre d'avis de cyclones tropicaux
MOTNEG. Groupe de planification régionale du réseau de télécommunications météorologiques d'exploitation en Europe	TF. Fonds en dépôt
MPN. Mallette pédagogique normalisée	UE. Union européenne
	UIT. Union internationale des télécommunications
	UPU. Union postale universelle
	VAAC. Centre d'avis de cendres volcaniques
	VDL. Liaison numérique VHF
	VNAV. Navigation verticale
	VSAT. Microstation
	WAFc. Centre mondial de prévisions de zone
	WAFS. Système mondial de prévisions de zone

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 1998. 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 1998, le produit intérieur brut (PIB) mondial a augmenté d'environ 1,8 % en termes réels (Figure 1). Dans les pays industrialisés, le PIB a augmenté de 2,3 % grâce à la persistance d'une solide croissance du PIB en Amérique du Nord (3,5 %) et à une croissance

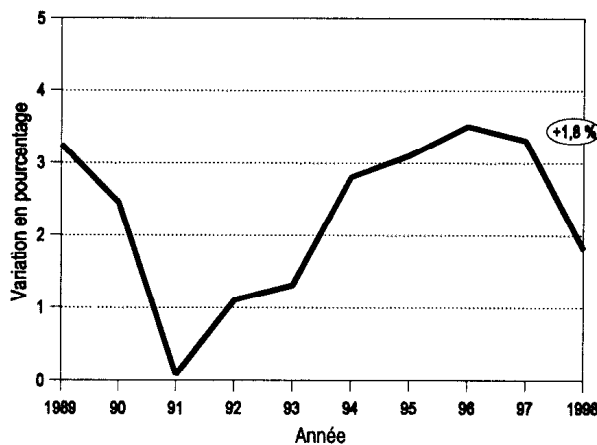


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants
variations annuelles 1989-1998

soutenue dans l'Union européenne (2,8 %). La croissance du PIB des pays en développement a aussi été de l'ordre de 2,8 %, ce qui demeure nominalement supérieur à celle enregistrée pour les pays industrialisés mais indique une tendance à s'atténuer substantiellement.

La région Asie/Pacifique, celle dont la part est la plus grande dans l'économie mondiale, a connu un fléchissement continu et marqué de la croissance de son PIB, de près de 1 %. Les pays en développement de cette région, qui comptent pour près des deux tiers de sa production, ont apporté une contribution importante, avec une croissance moyenne de leur PIB de 2,6 %, masquant cependant des différences significatives entre les pays. À nouveau, la Chine était en tête avec une croissance de 7,4 % de son PIB, tandis que plusieurs économies du Sud-Est asiatique subissaient une récession légère ou même aiguë. Le Japon est passé de la lente croissance qu'il connaissait ces dernières années à une récession, voyant son PIB baisser de 2,8 %, et quatre économies de pays d'Asie nouvellement industrialisés ont également accusé une récession (baisse moyenne du PIB de 2,6 %) après une longue période de prospérité. L'économie de l'Australie, par contre, a maintenu une croissance soutenue d'environ 4,5 %.

Les économies africaines sont demeurées stables, enregistrant une augmentation moyenne du PIB de 3,6 %. Dans la plupart des autres régions, le développement économique s'est atténué. L'Europe a enregistré une croissance moyenne du PIB de 2,1 %. Bien que l'Union européenne et la reprise dans les pays d'Europe orientale et centrale (croissance de 2,5 %) aient été de solides facteurs de stabilisation, le ralentissement survenu dans la Communauté d'États indépendants, notamment la récession dans la Fédération de Russie (déclin de 6 %), a eu une influence affaiblissante. La région Amérique latine et Caraïbes a également connu une croissance beaucoup plus lente de son PIB, soit environ 2,5 %.

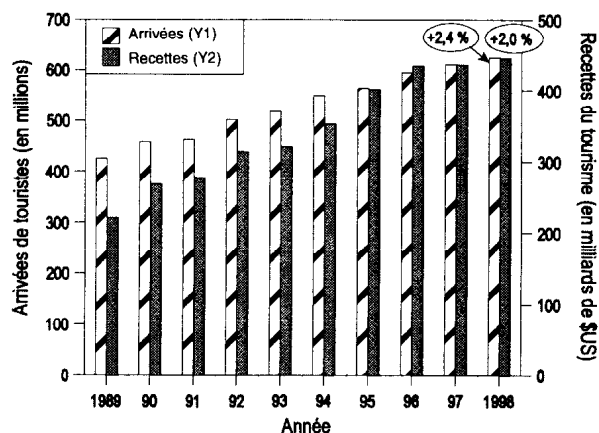


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international en dollars US, 1989-1998

Enfin, avec 3,3 %, le Moyen-Orient a connu une croissance légèrement supérieure à la moyenne mondiale.

L'accroissement du volume du commerce mondial des produits et des services est évalué à environ 4 % en 1998, alors qu'il avait atteint près de 10 % ces dernières années (7,5 % en 1997). Cette évolution reflète l'incidence de l'affaiblissement de la performance économique de nombreux pays, qui se répercute sur leur capacité d'importer, et la volatilité des économies hautement orientées vers l'exportation.

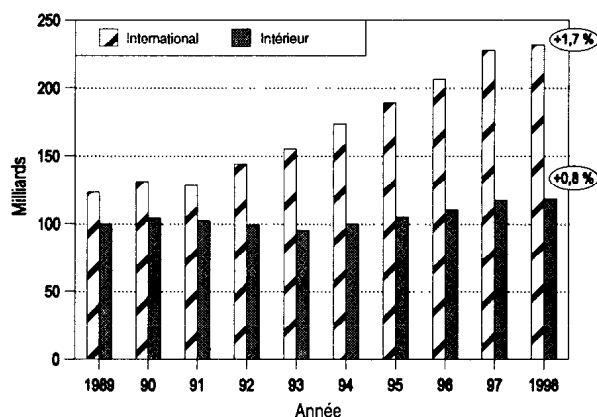


Figure 3. Trafic régulier tonnes-kilomètres réalisées, 1989-1998

Le tourisme international a continué de prospérer en 1998: quelque 625 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers et ont dépensé près de 445 milliards de dollars des États-Unis¹, selon les résultats préliminaires de l'Organisation mondiale du tourisme. Le développement du tourisme mondial a connu une croissance régulière de 2,4 % pour les arrivées internationales et un certain redressement pour les recettes, avec une croissance estimée à 2 % par an (Figure 2). Le ralentissement financier et économique en Asie a provoqué un fléchissement des voyages dans les pays du Pacifique en particulier.



Services réguliers

En 1998, le trafic régulier total acheminé par les compagnies aériennes des 185 États contractants de l'OACI a atteint environ 1 462 millions de passagers et quelque 26 millions de tonnes de fret. Ensemble, les tonnes-kilomètres réalisées en passagers, fret et poste (Tableau 1) et les tonnes-kilomètres internationales ont augmenté d'environ 1,5 % (Tableau 2). Le trafic intérieur n'a guère changé de 1997 à 1998. La Figure 3 indique la tendance de 1989 à 1998.

En 1998, l'augmentation de la capacité globale a dépassé la progression du trafic, comme l'indique la Figure 4. Sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux), le coefficient moyen d'occupation passagers est resté à 69 %, tandis que le coefficient de chargement moyen a diminué de 1 point de pourcentage, à 60 % (Tableau 3).

Au niveau régional, quelque 36 % du volume total de trafic (passagers/fret/poste) ont été transportés par les compagnies aériennes d'Amérique du Nord. Les compagnies européennes en ont transporté 28 %, les compagnies d'Asie et du Pacifique 26 %, celles d'Amérique latine et des Caraïbes 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 1998 environ 46 % du volume total du trafic

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

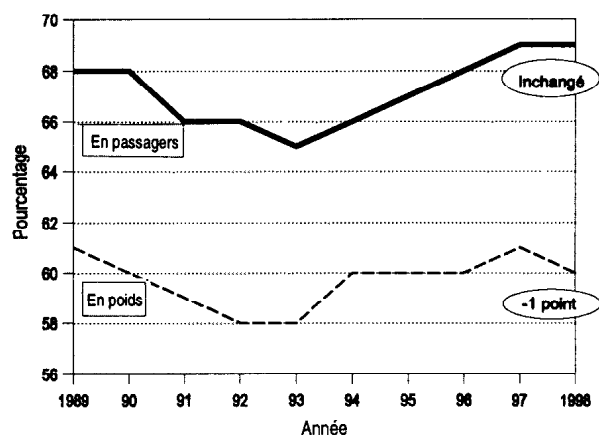


Figure 4. Trafic régulier
coefficients de remplissage réalisés, 1989-1998

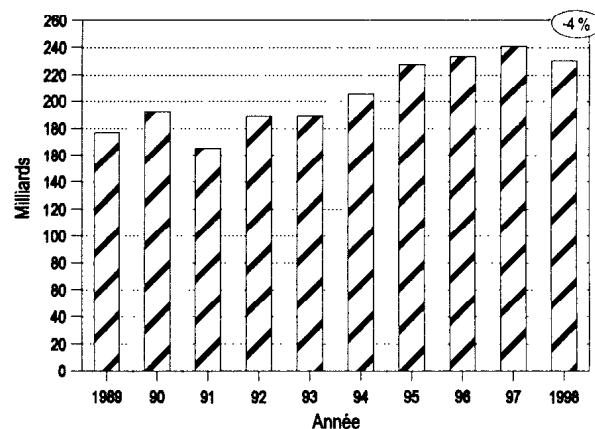


Figure 5. Trafic international non régulier
passagers-kilomètres réalisés, 1989-1998

régulier de passagers, de fret et de poste ont été réalisés par les transporteurs des États-Unis, du Japon et du Royaume-Uni (34, 6 et 6 % respectivement). Pour les services internationaux, 32 % environ du trafic total ont été acheminés par les entreprises des trois mêmes pays (États-Unis, Royaume-Uni et Japon), soit 18, 8 et 6 % respectivement.

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers a diminué d'environ 4 % en 1998, de sorte que la proportion du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers a baissé, de 14 % environ à 13 % (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 quelque 2 % du total du trafic intérieur mondial de passagers.

Exploitation des aéroports

Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 992 millions de passagers en 1998 (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 11 millions de mouvements de transport aérien commercial.



D'après les estimations préliminaires pour 1998, les transporteurs aériens réguliers du monde ont collectivement enregistré un bénéfice d'exploitation pour la cinquième année de suite (Tableau 9 et Figure 6).

Les recettes d'exploitation enregistrées en 1998 par les transporteurs aériens réguliers des États contractants de l'OACI sont provisoirement estimées

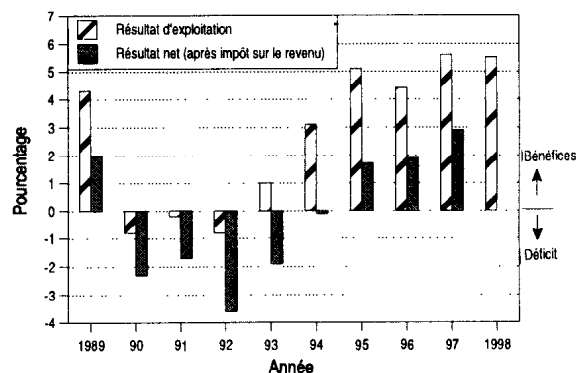


Figure 6. Transporteurs aériens réguliers
résultat d'exploitation et résultat net, 1989-1998

à 298 500 millions de dollars et leurs dépenses d'exploitation à 282 000 millions, ce qui aboutit à un bénéfice d'exploitation égal à 5,5 % des recettes d'exploitation. Ce bénéfice fait suite à un bénéfice d'exploitation de 5,6 % en 1997.

Les recettes d'exploitation par tonne-kilomètre ont augmenté, passant de 80,8 cents en 1997 au chiffre estimatif de 81,6 cents en 1998, les dépenses d'exploitation augmentant, pour leur part, de 76,3 cents au chiffre estimatif de 77,1 cents.



Transporteurs

Sur la base des horaires publiés dans les guides-horaires multilatéraux des compagnies aériennes, on estime qu'il y avait dans le monde, à la fin de 1998, quelque 715 transporteurs aériens assurant des services réguliers de passagers (internationaux et/ou intérieurs) et environ 70 exploitant des services réguliers de transport exclusif de fret. Comparativement à 1997, cela représente une augmentation globale nette d'environ 10 transporteurs aériens.

Les compagnies aériennes 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 1989 à 1998, d'après les données communiquées, le nombre total des avions de transport commercial en service a augmenté d'environ 60 %, passant de 11 353 à 18 139 (à l'exclusion des aéronefs dont la masse maximale au décollage est inférieure à 9 000 kg). En particulier, le nombre d'avions à turbo-réacteurs a augmenté d'environ 67 %, passant de 8 696 à 14 479 au cours de la même période (Figure 7 et Tableau 10).

En 1998, 1 463 avions à réaction ont été commandés (contre 1 309 en 1997) et 929 ont été livrés (contre 674 en 1997). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 1998 était de 3 565, contre 3 062 à la fin de 1997.

On estime que les engagements financiers que représentent les commandes d'avions à réaction passées en 1998 sont de l'ordre de 84 milliards de dollars, contre 78 milliards en 1997.

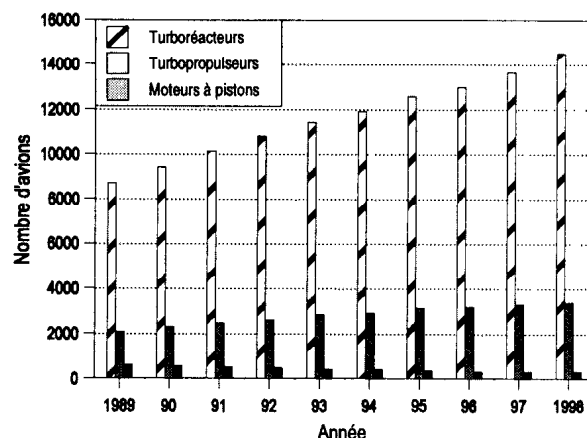
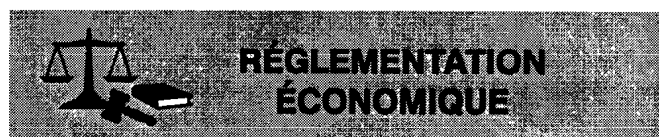


Figure 7. Parc total des avions de transport commercial 1989-1998

Pour ce qui est des avions à turbopropulseurs, 78 appareils ont été commandés en 1998 et 126 ont été livrés au cours de l'année.

Avions en tête de liste des transactions, 1998

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Airbus A 319/320/321	412	167	986
Boeing 737	354	281	959
Canadair RJ	179	63	262
Embraer EMB-145	86	60	158
Boeing 777	70	74	250
Boeing 717	65	—	115
Airbus A340	60	23	113



Le nombre d'accords bilatéraux sur les services aériens a diminué de façon significative en 1998 par rapport au total enregistré en 1997, ce qui indique peut-être que les États s'appuient de plus en plus sur

les accords bilatéraux et régionaux existants. En 1998, selon les renseignements communiqués, les États ont conclu 54 accords bilatéraux sur des services aériens (dont 42 accords nouveaux, conclus pour la première fois, et 12 accords de remplacement) contre 78 en 1997 (54 nouveaux et 24 accords de remplacement). Cependant, le nombre d'amendements d'accords existants a augmenté: selon les renseignements communiqués, il y en a eu 31 en 1998 contre 19 en 1997. Il y a eu 2 mémorandums d'entente bilatéraux en 1998 contre un seul en 1997.

Pour ce qui est des régions concernées, seulement 4 nouveaux accords, 6 accords de remplacement et 5 amendements ont été conclus entre États de la même région OACI, tandis que 38 nouveaux accords, 6 accords de remplacement, 26 amendements et les deux mémorandums d'entente ont été conclus entre États situés dans des régions OACI différentes. Plus de la moitié des 87 accords bilatéraux et amendements signalés en 1998 venaient libéraliser à divers degrés le cadre réglementaire respectif. Par exemple, 3 assuraient un accès complet au marché, 3 autres prévoyaient l'introduction graduelle du concept de «ciel ouvert» tandis que 32 autres encore prévoyaient une ou plusieurs mesures de participation telles que des augmentations de capacité sur plusieurs années, des désignations multiples de compagnies aériennes et des dispositions concernant le fret et le partage de code sans restrictions.

★ *L'OACI a participé en qualité d'observateur à un échange d'information sur le transport aérien à l'Organisation mondiale du commerce, en préparation de l'examen de l'Annexe sur le transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), qui doit débiter dès l'an 2000 et qui abordera la question de l'extension possible de l'Annexe à d'autres services de transport aérien. Dans un domaine connexe, la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement est convenue de demander à des experts de conduire en 1999 une étude sur le transport aérien et l'AGCS dans la perspective des pays en développement.*

Au niveau régional, l'Accord multilatéral concernant l'exploitation des services aériens à l'intérieur de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) est entré en vigueur avec le dépôt de la huitième ratification. Les accords existants conclus entre États membres de la CARICOM ainsi qu'entre États membres et pays tiers demeureront en vigueur jusqu'à ce qu'ils expirent ou qu'il y soit mis fin, après quoi l'Accord multilatéral s'appliquera. Quatre États d'Asie du Sud-Est, Cambodge, Myanmar, République

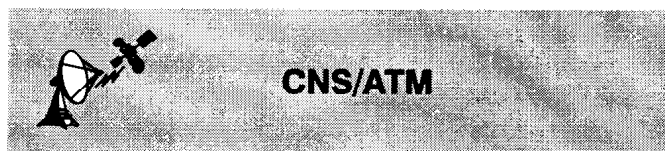
démocratique populaire lao et Viet Nam, ont conclu un accord sur l'établissement d'un régime sous-régional libéralisé pour les services de transport aérien assurés entre eux. Les Ministres des transports des États d'Amérique du Sud ont entrepris la rédaction d'une politique de transport aérien pour cette région. L'Union européenne (UE) et la Suisse sont parvenues à un accord politique sur un ensemble de mesures, dont l'une concerne le transport aérien et intégrera la Suisse au marché européen unique. Les 7 accords bilatéraux que cela fait intervenir sont assujettis aux procédures nationales de ratification ainsi qu'à l'assentiment du Parlement européen, et leur entrée en vigueur est prévue au début de 2001. L'UE a continué de négocier un accord multilatéral avec des États d'Europe centrale et orientale pour associer ces pays au marché interne de l'UE. Au sein de l'UE, les délibérations se sont poursuivies concernant une proposition de la Commission européenne visant à inclure l'accès au marché et les droits de trafic dans son mandat afin de négocier une zone aéronautique commune avec les États-Unis.

★ *Comme suite à la recommandation formulée en 1997 par le Groupe d'experts OACI sur la réglementation du transport aérien concernant un mécanisme de protection pour garantir une concurrence loyale, l'OACI a publié une liste provisoire d'experts du transport aérien pour la médiation et le règlement des différends. Cette liste a été établie sur la base de noms d'experts proposés par les États contractants.*

La concurrence dans le transport aérien a constitué une question centrale en 1998. À l'échelle internationale, l'attention en Europe et aux États-Unis s'est centrée sur les alliances contractées par les grands transporteurs. La Commission européenne a poursuivi son enquête sur trois alliances entre grandes compagnies aériennes et elle a publié les conditions qu'elle proposait de mettre à l'approbation de deux alliances sur lesquelles elle avait enquêté précédemment, une de ces conditions étant la cession de créneaux aux aéroports par les compagnies participantes. Dans le cas de l'alliance American Airlines/British Airways, la question demeure non résolue car le Ministère des transports (DOT) des États-Unis, qui n'a pas encore statué sur la question, a suspendu ses travaux sur ce projet d'alliance après l'échec de négociations bilatérales avec le Royaume-Uni en vue de parvenir à un accord de «ciel ouvert». Le DOT a aussi commencé à réunir des renseignements et a sollicité les observations des parties intéressées sur les pratiques aéroportuaires

qui ont une incidence sur la concurrence entre transporteurs aériens. La CLAC a adopté une clause type pour éviter les pratiques contraires à la concurrence. À l'intérieur de l'UE, le Conseil des ministres (des transports) et le Parlement examinaient la proposition d'accorder à la Commission économique le pouvoir d'appliquer et d'accorder des exemptions par catégorie à la législation sur la concurrence en ce qui concerne des pays tiers.

La tendance à la privatisation partielle ou complète de compagnies aériennes appartenant à des États s'est poursuivie en 1998. Les objectifs de la privatisation ont été rendus publics pour 8 compagnies aériennes, et 2 compagnies ont atteint leurs cibles de privatisation. Cependant, bien que des préparatifs de privatisation se soient poursuivis durant l'année pour quelque 25 transporteurs d'État qui avaient été ciblés les années précédentes, la privatisation d'une dizaine de compagnies aériennes a dû être différée ou retardée en raison des incidences de la situation financière et économique mondiale défavorable, de la situation particulière des compagnies aériennes concernées ou de circonstances locales.



La planification en vue de la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) s'est poursuivie en 1998 à travers les efforts individuels d'États contractants et les travaux de plusieurs groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG).

- ★ *En mai, une Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM, tenue à Rio de Janeiro (Brésil), a réuni des partenaires dans le domaine des communications, de la navigation, de la surveillance et de la gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de 123 États et de 59 organismes aéronautiques, financiers et industriels. La Conférence a produit une série de recommandations visant à faciliter la mise en œuvre rapide et réussie des systèmes CNS/ATM, notamment en ce qui concerne les aspects relatifs au financement, à la gestion, à la coopération technique et à la formation.*

Des progrès substantiels ont été réalisés dans toutes les régions en vue de la mise en œuvre de minimums de séparation réduits, fondés sur les systèmes et les concepts CNS/ATM. Dans la région Pacifique, le concept de qualité de navigation requise (RNP) a constitué la base d'une réduction de la séparation à 50 milles marins dans les plans longitudinal et latéral. Des travaux similaires ont été entrepris dans les régions Afrique, Amérique latine et Caraïbes, Moyen-Orient et Amérique du Sud. L'espace aérien RNP5 a été mis en œuvre dans la zone relevant de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) de la région européenne, et sa mise en œuvre est prévue dans certaines parties de la région Moyen-Orient. Combinée avec la navigation de surface (RNAV), la RNP5 a permis aux États et aux exploitants d'aéronefs de tirer parti des moyens RNAV embarqués à l'intérieur de la couverture des systèmes existants fondés sur les VOR. La phase suivante de mise en place de minimums de séparation verticale réduits (RVSM) s'est déroulée avec succès dans la région Atlantique Nord, l'aire d'application étant désormais élargie, à savoir entre les niveaux de vol 290 et 390. Des travaux ont également commencé concernant l'introduction de RVSM dans certaines parties des régions Europe et Pacifique.

Des essais de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) et de surveillance dépendante automatique (ADS) ont été réalisés dans la plupart des régions OACI. Les essais ADS, ainsi que les vastes travaux d'élaboration de procédures ADS en vue d'utiliser l'ADS aux fins de la séparation, devraient mener à l'application de l'ADS dans l'espace aérien océanique à des fins de contrôle de conformité et de séparation. Ces faits nouveaux devraient conduire en définitive à une utilisation plus efficace de l'espace aérien, tout en augmentant la capacité.

Grâce à des enquêtes menées durant l'année, l'OACI a surveillé l'avancement de la mise en application par les États des dispositions des Annexes 4 et 15, qui exigent la publication de coordonnées aéronautiques établies par référence au système géodésique mondial — 1984 (WGS-84). Il en ressort que des progrès ont été réalisés, se traduisant notamment par une augmentation du nombre d'États qui ont désormais entièrement ou partiellement mis en œuvre le WGS-84. L'aide apportée par l'OACI, dans le cadre de projets spéciaux de mise en œuvre (SIP) dans les régions Afrique-Océan Indien, Amérique latine et Caraïbes et Amérique du Sud, a permis d'augmenter le nombre d'États qui ont mis en œuvre (28 %), ont partiellement mis en œuvre (10 %) ou sont en passe de mettre en œuvre (43 %) le

WGS-84. Il est prévu une amélioration de la mise en œuvre en 1999, et l'OACI continuera de suivre les progrès réalisés et d'aider les États, selon les besoins.

Communications

- ★ *Le Conseil a adopté la première série de SARP relatives au réseau de télécommunications aéronautiques (ATN) qui est devenue applicable (en tant qu'Amendement n° 73 à l'Annexe 10) le 5 novembre.*

Les travaux se poursuivent en vue de l'élaboration d'autres SARP et de l'affinement des dispositions existantes, en tenant compte de l'expérience que l'on est en train d'acquérir dans les processus de développement concret et de mise en œuvre des matériels et des logiciels. L'élaboration de SARP relatives aux liaisons de données HF a été achevée à la cinquième réunion du Groupe d'experts en communications du service mobile aéronautique (AMCP). Le Conseil devrait adopter ces SARP en 1999. Les travaux d'élaboration des projets de SARP qui mettront à jour les SARP relatives à l'AMSS ont avancé, et cette tâche devrait être achevée en 1999 à la réunion AMCP/6. De plus, les travaux sur la liaison numérique VHF (VDL) mode 3 (AMRT intégré voix/données) et mode 4 (liaison de données pour application à la navigation et à la surveillance) se poursuivent. L'application de systèmes satellitaires de la prochaine génération pour la navigation aérienne fait actuellement l'objet d'investigations, passant par la définition de critères d'acceptabilité pour ces systèmes.

Navigation

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

Le développement de trois systèmes de renforcement satellitaire s'est poursuivi. 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 pour des systèmes de renforcement basés au sol qui permettraient 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. Plusieurs États ont approuvé l'utilisation du système mondial de localisation (GPS) comme moyen supplémentaire ou comme moyen principal pour certains vols et certains types d'espace aérien.

Surveillance

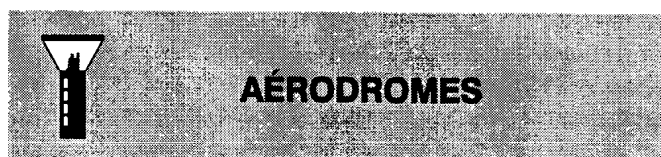
Il y a encore eu des progrès considérables au cours de l'année dans l'amélioration des moyens de surveillance, notamment le développement du concept ADS-B, se fondant sur la technique des squitters longs SSR mode S. Des plans de surveillance aéronautique visant à la mise en œuvre cohérente des moyens de surveillance, y compris la surveillance dépendante automatique et le SSR, sont élaborés dans les régions.

Gestion du trafic aérien

Les systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC) du monde ont continué d'être modernisés dans le cadre du processus évolutif dont l'objectif est d'établir un système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) sans discontinuité.

Des progrès ont été réalisés dans l'élaboration de spécifications pour la planification de l'espace aérien et l'infrastructure ATM, en tenant compte du plan mondial de navigation aérienne de l'OACI pour les systèmes CNS/ATM.

Plusieurs concepts d'exploitation des systèmes ATM ont été avancés. Les États-Unis ont progressé dans leurs travaux sur la mise en œuvre de leur concept Free Flight, et parallèlement, en Europe, la stratégie ATM au-delà de l'an 2000 a continué d'être élaborée. Les organes qui élaborent ces deux concepts ont travaillé en collaboration étroite en vue d'une mise en œuvre coordonnée des systèmes ATM naissants. L'OACI élabore un concept opérationnel ATM mondial porte à porte qui facilitera la mise en œuvre évolutive d'un système ATM mondial sans discontinuité.



De futurs avions gros-porteurs, d'une envergure supérieure à 65 m (plus grande que celle du B747-400)

et capables de transporter plus de 550 passagers, pourraient entrer en service d'ici 2004, ce qui aurait une incidence sur les infrastructures aéroportuaires. Pour accueillir ces avions, certains États ont lancé des projets de développement aéroportuaire, en se fondant sur les éléments indicatifs existants de l'OACI.

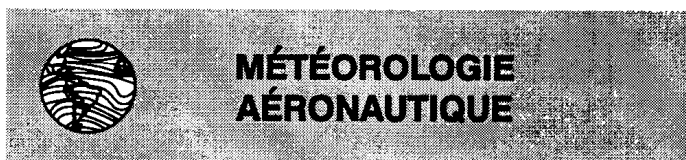
Les États sont tenus d'évaluer et de publier les résistances des chaussées d'aéroport, à l'aide du système ACN/PCN de l'OACI. Comme les actuelles procédures de calcul et d'évaluation des chaussées sont apparues imparfaites lorsqu'elles sont utilisées dans l'analyse des charges complexes de nouveaux avions gros-porteurs ayant six roues ou davantage par jambe de train (par exemple le Boeing 777), on continue d'examiner des procédures plus évoluées et plus acceptables sur le plan mondial. À cet égard, un État prévoit de réaliser un grand projet de recherche pour l'essai des chaussées. Les essais sont prévus à partir de janvier 1999.

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 suit de près les recherches de l'industrie afin de tenir à jour les spécifications correspondantes.

Nord, l'Asie occidentale, l'Europe et le Moyen-Orient, établies au moyen d'un poste de travail informatisé interactif, sont produites par le WAFC de Londres. La couverture mondiale par trois diffusions OACI par satellite a été réalisée et des stations terminales à très petite ouverture ont été installées dans 120 États environ. Ces diffusions fournissent directement aux États les produits du WAFC et des renseignements météorologiques opérationnels, tels que les METAR, TAF et SIGMET. La mise en œuvre des diffusions par satellite et l'émission des prévisions SIGWX par les WAFC ont permis la fermeture de cinq des quinze centres régionaux de prévisions de zone (RAFC), la plus récente étant celle du RAFC du Caire, à partir du 1^{er} avril 1998.

Un *Accord sur le partage volontaire du coût du système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne* a été signé en septembre. Ce système assure une transmission plus efficace des données WAFC et OPMET.

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



La centralisation et la commercialisation des services de prévision météorologique se sont poursuivies dans le monde en 1998. L'utilisation croissante dans les États de systèmes améliorés d'observation météorologique automatisée pour les observations générales a suscité des demandes d'examen de leur rôle dans la fourniture d'observations pour l'aviation. Il y a eu des progrès considérables dans l'établissement par ordinateur des prévisions mondiales du temps significatif (SIGWX) dans les centres mondiaux de prévisions de zone (WAFC). C'est ainsi que les cartes SIGWX pour l'Atlantique

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. À la fin de l'année, 38 stations terriennes d'utilisateur local (LUT) et 22 centres de contrôle de missions (MCC) étaient en service. 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 8 900 personnes à la suite d'incidents aériens, maritimes ou terrestres.



L'encombrement des aéroports et de l'espace aérien a continué d'affecter les opérations dans de nombreuses régions du monde, la demande de voyages aériens augmentant plus rapidement que la capacité des aéroports et de l'espace aérien. Cette capacité, face à la demande présente et anticipée, risque d'accroître les retards dans le trafic et, par conséquent, les coûts pour l'aviation civile internationale. Les efforts coordonnés visant à remédier à l'encombrement côté piste se sont poursuivis par diverses activités, et on compte sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM pour apporter une contribution appréciable.

En ce qui concerne l'encombrement au sol, l'OACI a achevé en 1998 une étude qui avait été demandée par la Division de la facilitation, qui sollicitait des recommandations concernant l'insertion de renseignements d'identification des personnes à charge dans le passeport de leur parent ou de leur tuteur — pratique grâce à laquelle des enfants peuvent voyager dans le monde sans avoir leur propre passeport. Lorsqu'elle a été initialement établie sous forme de pratique recommandée en 1968, cette procédure concernant les documents de voyage a été considérée comme une mesure qui non seulement faciliterait les déplacements des enfants, mais simplifierait aussi le passage des familles aux contrôles d'entrée et de départ aux aéroports. Cependant, les renseignements obtenus dans cette étude, compte tenu des problèmes sociaux modernes et des conventions internationales et résolutions concernant les enfants et la sécurisation des passeports, indiquent en fait que cette pratique cause souvent des problèmes aux enfants et complique les contrôles d'immigration. Le Groupe d'experts FAL a par la suite adopté une recommandation selon laquelle chaque voyageur, quel que soit son âge, devrait se voir délivrer son propre passeport dans l'intérêt à la fois de la facilitation et de la sûreté. Une recommandation appropriée d'amendement de l'Annexe 9 sera présentée au Comité du transport aérien au début de 1999.



Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents survenus à des aéronefs assurant des services aériens réguliers dans le monde indiquent qu'en 1998 il s'est produit 22 accidents mortels, qui ont fait 909 victimes, contre 26 accidents et 916 victimes en 1997 (Tableau 11). Rapporté au volume de trafic, le nombre des passagers ayant trouvé la mort par 100 millions de passagers-kilomètres en 1998 n'a guère changé, 0,035 environ. Le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus a diminué, de 0,13 en 1997 à 0,10 en 1998, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a également diminué, de 0,14 en 1997 à 0,11 en 1998 (Figure 8).

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 réalisé environ 95 % du trafic régulier total (exprimé en passagers-kilomètres), il y a eu 7 accidents en 1998, qui ont fait 719 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 190. Le taux 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 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 33 accidents mortels (dont 6 impliquant des aéronefs qui effectuaient des vols tout-cargo avec des passagers à bord) et 282 victimes en 1998, contre 31 accidents mortels et 305 victimes en 1997.

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

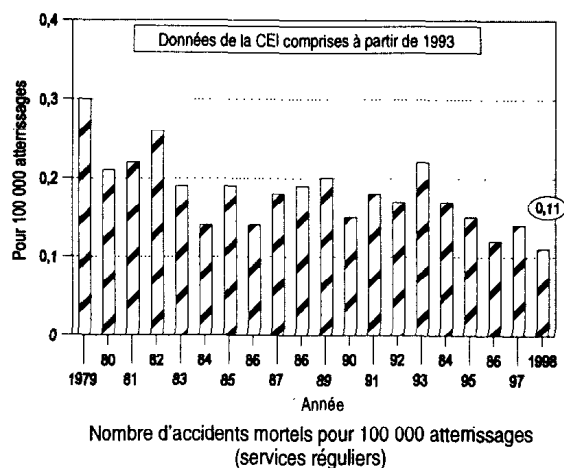
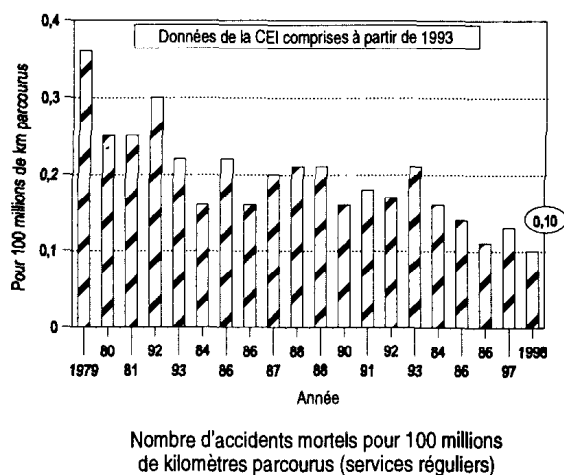
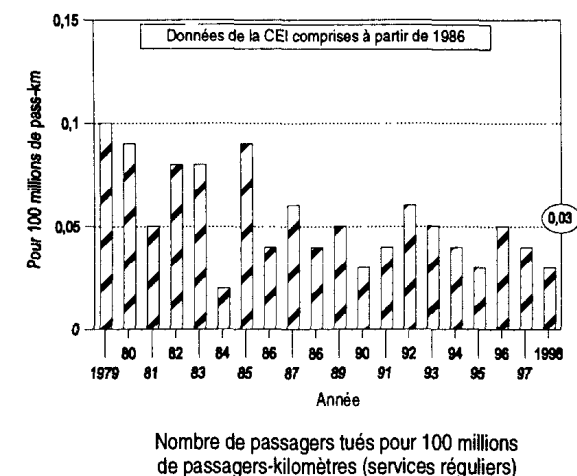


Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs
1979-1998

aérien régulier ou par les transporteurs non réguliers, il y a eu 9 accidents mortels (dont 5 impliquant des aéronefs qui effectuaient des vols tout-cargo avec des passagers à bord) et 185 victimes en 1998.

Supervision de la sécurité

- ★ Le programme OACI de supervision de la sécurité à titre volontaire a poursuivi ses activités en 1998. À la fin de l'année et depuis le lancement du programme en mars 1996, 88 États avaient demandé une évaluation de la supervision de la sécurité par une équipe de l'OACI; 10 administrations ont été évaluées en cours d'année, ce qui porte à 67 le total des États évalués.
- ★ Au 31 décembre, 35 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. Huit de ces plans d'action ont été élaborés par la Direction de la coopération technique dans le cadre de descriptifs de projets.
- ★ La suite donnée aux rapports d'évaluation de la supervision de la sécurité s'est poursuivie en 1998, avec trois missions effectuées par des experts (exploitation technique) des bureaux régionaux de l'OACI, avec le soutien de personnel du siège.
- ★ La supervision de la sécurité s'est vu accorder un très haut niveau de priorité dans la région Asie/Pacifique et a été inscrite comme point distinct à l'ordre du jour de la Conférence annuelle des directeurs généraux de l'aviation civile, régions Asie et Pacifique, à partir de la conférence tenue à Katmandou en novembre 1998.
- ★ Un mémorandum d'entente a été signé au cours de la 32^e session de l'Assemblée pour promouvoir la coopération entre l'OACI et la CLAC en ce qui concerne la supervision de la sécurité sur le continent américain.
- ★ Se fondant sur les recommandations formulées par la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale de supervision de la sécurité, tenue à Montréal en novembre 1997, le Conseil a approuvé, le 6 mai, l'instauration du Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité, qui

prévoit des audits obligatoires et réguliers de la sécurité dans tous les États contractants, ainsi qu'une plus grande transparence dans la divulgation des résultats des audits. La 32^e session de l'Assemblée a adopté la Résolution A32-11 qui entérine la création du programme d'audits et charge le Conseil de le mettre en œuvre à partir du 1^{er} janvier 1999.

Planification d'urgence an 2000

- ★ *En juillet, l'OACI a annoncé qu'elle avait élaboré, en coopération avec la communauté mondiale de l'aviation, un plan d'action détaillé pour aider les États à prendre des mesures face aux risques de pannes et de dysfonctionnements informatiques associés au passage à l'an 2000, dans les services de la circulation aérienne du monde entier; les travaux sur le «bogue de l'an 2000» se sont intensifiés par la suite.*

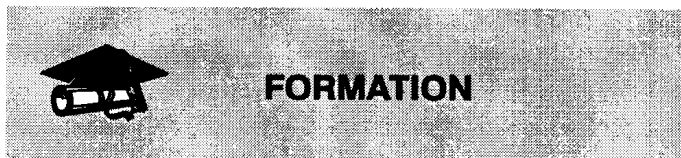


FACTEURS HUMAINS

La tendance à introduire des conditions relatives aux facteurs humains dans le processus de certification des équipements, des procédures et des personnels s'est focalisée en 1998 sur la gestion du trafic aérien. Prenant l'initiative dans sa mise en œuvre, EUROCONTROL a organisé en septembre un atelier sur l'intégration des connaissances en matière de facteurs humains dans la gestion du trafic aérien. Des lignes directrices pour la recherche et l'intégration dans l'ATM d'exigences en rapport avec les facteurs humains ont été débattues par les autorités de réglementation, les concepteurs d'équipement, les fournisseurs, les chercheurs ainsi que par le personnel d'exploitation. Des activités de suivi sont prévues pour 1999.

Au cours de 1998, la Federal Aviation Administration (FAA) a établi une Équipe spéciale sur la certification pour les systèmes CNS/ATM, qui est chargée d'examiner les processus d'homologation pour les systèmes aéronautiques avancés, les objectifs étant de recommander des modifications susceptibles d'améliorer la prise en compte en temps utile de tous les facteurs et de réduire les coûts, tout en maintenant ou en améliorant la sécurité. Un groupe de travail de cette Équipe spéciale traite des

performances humaines dans les systèmes CNS et devrait présenter un rapport pour le début de 1999. L'OACI participe au projet en qualité de membre invité du Comité directeur de l'Équipe spéciale de la FAA.



FORMATION

La Conférence mondiale sur la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM s'est intéressée aux besoins de formation associés aux nouveaux systèmes. Elle a recommandé qu'une approche régionale soit adoptée lors de la planification du développement et de la mise en œuvre de la formation CNS/ATM et que les bureaux régionaux de l'OACI coordonnent l'établissement des moyens de formation régionaux en matière de systèmes CNS/ATM. La Conférence a recommandé aussi que les États participent davantage au Programme TRAINAIR de l'OACI, en vue d'assurer un niveau élevé d'harmonisation dans la formation à l'échelle mondiale.



RÉGIME DE VARSOVIE

À la suite d'un examen par le Groupe spécial sur la modernisation et la refonte du «régime de Varsovie» des questions en suspens relatives au texte du *Projet de Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, au cours duquel ces questions ont été en grande partie résolues, le Conseil a décidé, en juin 1998, de convoquer à Montréal du 10 au 28 mai une Conférence diplomatique pour l'adoption dudit projet de Convention.

- ★ *Le Protocole de Montréal n° 4, portant amendement de la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international est entré en vigueur en juin. Le Protocole simplifie la documentation en ce qui concerne les marchandises et il introduit la responsabilité stricte dans le transport aérien international.*



Au cours de la période de référence, 6 actes d'intervention illicite ont été officiellement signalés ou confirmés par les États concernés. Il s'agit de 4 captures illicites d'aéronefs assurant des vols intérieurs et de 2 incidents survenus sur des vols internationaux, à savoir une tentative de capture et un acte illicite dirigé contre la sécurité de l'aviation civile (Tableau 12). La présentation de statistiques annuelles dans ce domaine est destinée à faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (Figure 9).

★ La 32^e session de l'Assemblée a entériné la décision du Conseil de proroger jusqu'à la fin de 2001 le Mécanisme d'assistance financière, technique et financière aux États en ce qui concerne la sûreté de l'aviation.

★ Depuis le début des activités du Mécanisme en 1989, sur les 132 États qui ont demandé une assistance, 106 ont reçu des missions d'évaluation technique, 37 des missions de suivi et 112 ont accueilli des stages de formation pour un total de 2 471 stagiaires. Ces activités ont été financées par les contributions volontaires de 15 États donateurs (pour un total de 4 875 681 \$) et par la prise en charge de 7 postes par 4 États donateurs.



À la suite de la décision prise en 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, il a été procédé à l'examen par les pairs des projets de ce rapport, dont l'achèvement est prévu pour avril 1999. Ce rapport devrait donner aux États, à l'OACI et aux autres organes de décision des Nations Unies une base commune d'information faisant autorité, pour s'attaquer au problème de l'impact des émissions de moteurs d'aviation.

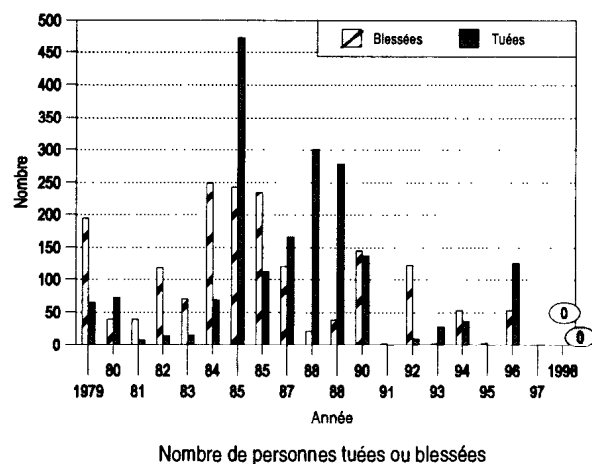
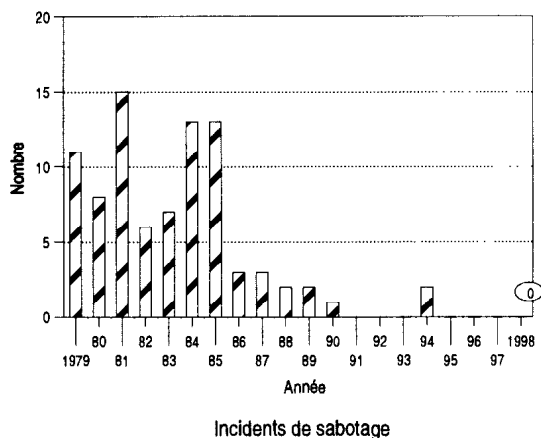
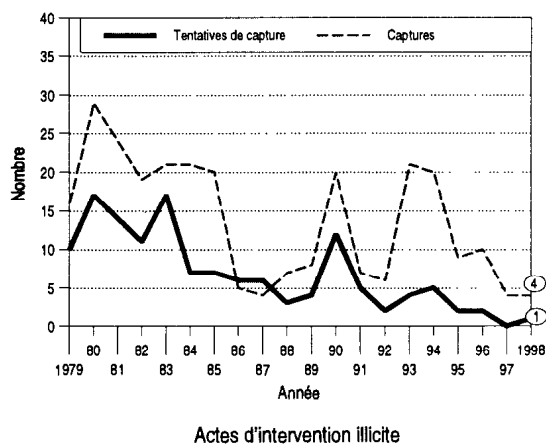


Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation 1979-1998

À la suite de l'adoption, en décembre 1997, du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, des négociations ont commencé sur l'élaboration des règles qui régiront les nouveaux mécanismes que prévoit le Protocole. Il s'agit notamment d'échange de droits d'émission, ce qui pourrait intéresser l'aviation.

Tant au sein de la Conférence européenne de l'aviation civile que de l'Union européenne, des propositions étaient en voie d'élaboration pour répondre aux préoccupations relatives aux aéronefs recertifiés de manière à être conformes aux normes acoustiques de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3.

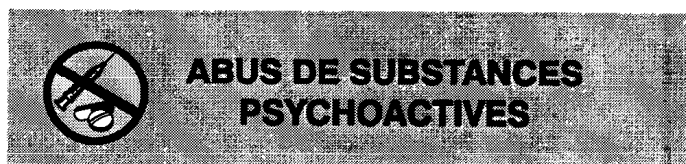
- ★ En avril, la quatrième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a adopté par consensus une recommandation visant à rendre plus rigoureuses les limites d'émissions d'oxydes d'azote de l'Annexe 16. Les États ont été consultés et une décision du Conseil est attendue au début de 1999.
- ★ La 32^e session de l'Assemblée a souligné l'importance du Protocole de Kyoto et a demandé au Conseil d'étudier (par l'intermédiaire du CAEP) des options de politique qui viseraient à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre de l'aviation civile, en tenant compte des conclusions du rapport du GIEC et des exigences du Protocole de Kyoto, et de présenter un rapport à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, en 2001.
- ★ À la lumière d'un rapport préliminaire du CAEP sur les options possibles pour réduire les émissions des moteurs d'aéronefs par l'application de droits ou prélèvements (redevances ou taxes) liés aux émissions, la 32^e session de l'Assemblée a demandé aussi que l'élaboration de futures lignes directrices à l'intention des États sur cette question soit achevée avant la session de 2001 de l'Assemblée, et elle est convenue de la nécessité d'éviter d'ici là les mesures unilatérales.
- ★ Dans le domaine du bruit, il a été décidé que le CAEP devrait reprendre la question de l'établissement de normes de certification acoustique plus strictes que celles de l'Annexe 16, Chapitre 3.



USAGE DU TABAC

- ★ À la fin de 1998, de grands progrès avaient été faits dans la réalisation d'un environnement exempt de

fumée de tabac à bord des vols de passagers du monde entier, grâce bien souvent aux mesures prises volontairement par les compagnies aériennes. Pratiquement tous les transporteurs d'Amérique du Nord, d'Australie, de Nouvelle-Zélande et des pays nordiques interdisent de fumer à bord, sur l'ensemble de leurs réseaux. En Asie, en Europe et au Moyen-Orient, il est maintenant interdit de fumer à bord de la plupart des vols. En Amérique du Sud, il n'est interdit de fumer que sur une minorité des vols. Dans la région Afrique, les compagnies aériennes de 15 États environ interdisent de fumer sur leurs vols de passagers. On ne dispose pas de renseignements sur la situation dans les autres États de la région.



ABUS DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

- ★ En février, le Conseil a adopté l'Amendement 162 de l'Annexe 1, concernant de nouvelles dispositions relatives à l'usage de substances psychoactives. Le Conseil a aussi adopté un amendement similaire à l'Annexe 2, avec un renvoi dans l'Annexe 6. Ces nouvelles dispositions, qu'appuie le Manuel sur la prévention de l'usage de substances posant problème sur les lieux de travail en aviation (Doc 9654), devraient contribuer de façon significative à la sécurité de vol dans le monde entier, au premier chef en contribuant à élever le niveau de prise de conscience et d'ouverture en ce qui concerne l'alcoolisme, les toxicomanies et les autres formes d'usage de substances psychoactives qui pose des problèmes.



COOPERATION TECHNIQUE

Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 1998, évalué à 56,5 millions de dollars, a été mis en œuvre à raison de 52 millions, soit 92 %.

Au cours de l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 124 projets dans 75 pays

en développement, et 14 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 284 experts de 40 pays pour travailler à ses projets sur le terrain. Elle a aussi octroyé 567 bourses et effectué, dans le cadre de ses projets sur le terrain, des achats qui se sont élevés à 15,68 millions de dollars.

L'année 1998 a marqué un jalon dans la mise en œuvre de la Résolution A31-14 de l'Assemblée (avant qu'elle soit remplacée par la Résolution A32-21). Au cours de l'année, la mise en œuvre progressive du concept de personnel essentiel a progressé, tandis qu'une importante avancée dans l'intégration de la Direction de la coopération technique au Programme ordinaire était réalisée. La 32^e session de l'Assemblée, sur recommandation du Conseil, a approuvé le transfert au budget du Programme ordinaire de tout le personnel des bureaux régionaux financé sur les fonds AOSC. De plus, des mesures ont été instaurées au second

semestre, en particulier dans le domaine des technologies de l'information, pour accroître l'efficacité de la Direction dans la fourniture de ses services aux pays en développement.

Malgré les efforts visant à développer le Programme de coopération technique dans les régions autres que les Amériques, le programme de cette région continue à dominer les activités de coopération technique de l'OACI dans le monde. Le programme de coopération technique dans la région Amériques s'est élevé en 1998 à un total de 38,24 millions de dollars, soit 68 % du programme total de 56,51 millions de dollars, contre 50,95 millions, soit 68 % du programme total de 75,1 millions en 1997 et 43,13 millions, soit 64 % du programme total de 67,04 millions en 1996. Les programmes des régions Europe et Moyen-Orient ont enregistré une croissance notable de 20 %, passant de 6,12 millions de dollars en 1997 à 7,37 millions en 1998.

L'ORGANISATION

- ★ *La 32^e session de l'Assemblée, tenue en septembre-octobre, a réuni des participants de 155 États contractants et des observateurs de 2 États non contractants et 28 organisations internationales; l'Assemblée: a élu un nouveau Conseil pour un mandat de trois ans; a adopté le budget et le programme des travaux pour 1999-2000-2001; a entériné l'établissement d'un Programme universel de supervision de la sécurité, comprenant des audits de sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés, à compter du 1^{er} janvier 1999, ainsi qu'un Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP); et a traité un large éventail d'autres sujets en rapport avec la navigation aérienne, la protection de l'environnement, la sûreté, l'économie, les questions juridiques, la politique de coopération technique et le renforcement de l'efficacité de l'OACI.*
- ★ *Le Conseil a pris diverses mesures visant à rationaliser davantage les méthodes de travail et les procédures du Conseil et de l'Assemblée, comme suite à la Résolution A31-2 de l'Assemblée: Amélioration de l'efficacité de l'OACI. La Résolution A32-1: Amélioration de l'efficacité de l'OACI (mesures pour la poursuite des améliorations pendant et après le triennat 1999-2001), tout en exprimant de la satisfaction pour les mesures déjà prises et en les entérinant, charge le Conseil et le Secrétaire général de poursuivre les travaux dans ce domaine sans affaiblir l'Organisation ni nuire à son fonctionnement. Le Conseil a établi un programme d'action en la matière pour le prochain triennat.*
- ★ *Une Conférence diplomatique tenue à Montréal a adopté, le 1^{er} octobre 1998, le Protocole concernant le texte authentique en six langues de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) qui contient le texte authentique en langue chinoise de la Convention. Parallèlement, la 32^e session de l'Assemblée a adopté le Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale, signé à Montréal le 1^{er} octobre 1998, qui dispose que les textes de la Convention rédigés dans les langues française, anglaise, arabe, chinoise, espagnole et russe font également foi.*
- ★ *La Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, faite à Montréal le 1^{er} mars 1991, est entrée en vigueur en juin. Elle exige notamment que tout État partie prenne les mesures nécessaires pour interdire et empêcher la fabrication sur son territoire d'explosifs non marqués, ainsi que pour interdire et empêcher l'entrée sur son territoire ou la sortie de son territoire d'explosifs non marqués. De plus, la Convention établit une Commission internationale technique des explosifs qui évalue l'évolution technique de la fabrication, du marquage et de la détection des explosifs. Comme suite à l'entrée en vigueur de la Convention, le Conseil procède à la nomination des membres de cette Commission.*
- ★ *En juin, le Conseil a entériné un accord intervenu grâce à la médiation de son Président, M. Assad Kotaite, qui résout un différend de longue date entre Cuba et les États-Unis sur le droit des aéronefs immatriculés à Cuba de survoler le territoire des États-Unis au cours de leurs vols à destination et en provenance du Canada.*
- ★ *Un Accord sur le partage volontaire du coût du système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne (SADIS) a été signé en septembre.*

- ★ *En octobre, le Protocole portant amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [Article 3 bis], signé à Montréal le 10 mai 1984, est entré en vigueur. En vertu de ce Protocole, les États contractants reconnaissent que chaque État doit s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et qu'en cas d'interception, la vie des personnes se trouvant à bord des aéronefs et la sécurité des aéronefs civils ne doivent pas être mises en danger.*
 - ★ *En novembre, le Conseil a élu à l'unanimité à sa présidence M. Assad Kotaite (Liban), pour un neuvième mandat de suite d'une durée de trois ans.*
-