

Doc 9752



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2001

Rapport annuel du Conseil

1999



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) 954-8219, poste 8022; 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
Teléfono: (34 91) 321-3148; Facsimile: (34 91) 321-3157; Correo electrónico: ssc.ventasoaci@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, Toranomom, 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
Teléfono: (52 5) 250-3211; Facsimile: (52 5) 203-2757; Sitatex: MEXCAYA

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

Royaume-Uni. Westward Documedia, 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, Samyaek 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 1999, 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 1999, le Conseil a tenu trois sessions: la cent cinquante-sixième, du 5 février au 19 mars, qui a compté seize séances, dont une en dehors de la phase Conseil; la cent cinquante-septième, du 31 mai au 25 juin, qui a compté treize séances; et la cent cinquante-huitième, du 28 octobre au 9 décembre, qui a compté quatorze 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 I^{er} — L'année en bref	1	7. Gestion des aéroports et des installations et services de route	37
L'économie mondiale	1	8. Communications, navigation et surveillance, et gestion du trafic aérien	38
Trafic	2	9. Protection de l'environnement	38
Finances	3	10. Facilitation	38
Aspects commerciaux	4		
Réglementation économique	5	Chapitre IV — Financement collectif	39
CNS/ATM	7	1. Généralités	39
Aérodromes	8	2. Données financières pour les Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande	39
Météorologie aéronautique	9	3. Possibilité d'utiliser le principe du financement collectif pour la mise en œuvre de certains éléments du CNS/ATM	40
Recherches et sauvetage	9		
Encombrement	10	Chapitre V — Coopération technique	41
Sécurité	10	1. Aperçu général	41
Supervision de la sécurité	11	2. Finances	46
Planification d'urgence du passage à l'an 2000	11	3. Personnel	46
Facteurs humains	12	4. Octroi de bourses	49
Formation	12	5. Matériel et services sous-traités	50
Régime de Varsovie	13	6. Programme du PNUD et Programme des fonds en dépôt	50
Sûreté	13		
Protection de l'environnement	14	Chapitre VI — Questions constitutionnelles et juridiques	66
Usage du tabac	15	1. Introduction	66
Abus de substances psychoactives	15	2. Ratifications, adhésions et acceptations	66
Coopération technique	15	3. Réunions juridiques	66
L'Organisation	17	4. Programme des travaux du Comité juridique	67
		5. Facilités, privilèges et immunités de l'Organisation	68
ACTIVITÉS DE L'OACI EN 1999 ET FAITS NOUVEAUX		6. Enregistrement d'accords et d'arrangements	68
Chapitre II — Navigation aérienne	19	7. Collection de lois et règlements aéronautiques nationaux	68
1. Introduction	19		
2. Projets qui ont reçu une attention particulière en 1999	19	Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	69
3. Réunions	27	1. Introduction	69
4. Normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	27	2. Comité de l'intervention illicite dans l'aviation civile internationale et ses installations et services	69
Chapitre III — Transport aérien	34		
1. Introduction	34		
2. Réunions	34		
3. Analyses économiques	34		
4. Politiques économiques	34		
5. Prévisions et planification économique	35		
6. Statistiques	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	69	3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil	A-10
4. Coopération technique	70	4. Réunions de l'OACI tenues en 1999	A-13
5. Communications avec les États	70	5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 1999	A-15
6. Aspects techniques et juridiques de la sûreté de l'aviation	71	6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 1999	A-18
Chapitre VIII — Activités régionales	72	7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 1999	A-19
I^{re} Partie. Bureaux régionaux	72	8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 1999	A-23
1. Généralités	72	9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 1999	A-24
2. Activités générales des bureaux régionaux	72	10. Bourses octroyées en 1999 au titre des programmes de l'OACI	A-32
3. Activités et réalisations des différents bureaux régionaux	74	11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-38
II^e Partie. Commissions régionales	81	12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-40
1. Généralités	81	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
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	81	14. Taux de participation des États et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI	A-56
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	82	15. Activités particulières des bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique	A-63
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	82	16. Tâches intéressant les bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique	A-79
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales	84		
1. Organisation des Nations Unies	84		
2. Organes interinstitutions	85		
3. Institutions spécialisées	86		
4. Autres organisations internationales	87		
Chapitre X — L'Organisation	90		
1. L'Assemblée, le Conseil et les organes auxiliaires	90		
2. Structure de l'Organisation	93		
3. Personnel	94		
4. Stage de familiarisation	94		
5. Information du public	95		
6. Technologies de l'information	95		
7. Services linguistiques, publications et activités du Service Web, bibliothèque et archives	97		
8. Finances	99		
9. Activités de supervision et d'examen de la gestion	100		
Appendices			
1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 1999	A-1		
2. Annexes à la Convention — Notifications de conformité ou de différences	A-5		

Glossaire

- AACO.** Organisation arabe du transport aérien
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
ADSP. Groupe d'experts de la surveillance dépendante automatique
AEA. Association des compagnies européennes de navigation aérienne
AECI. Agence espagnole de coopération internationale
AFRAA. Association des compagnies aériennes africaines
AGCS. Accord général sur le commerce des services
AIG. Enquêtes et prévention des accidents
AIP. Publication d'information aéronautique
AIS. Service d'information aéronautique
AIS/MAP. Services d'information aéronautique et cartes aéronautiques
AMAS. Association de médecine aéronautique et spatiale
AMBEX. Échange de bulletins MET AFI
AMCP. Groupe d'experts en communications du service mobile aéronautique
AMHS. Système de messagerie ATS
AOSC. Dépenses des services d'administration et de fonctionnement
APANPIRG. Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne
APEC. Organisation de coopération économique Asie-Pacifique
APIRG. Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
APT. Télécommunauté Asie-Pacifique
ASAS. Système embarqué d'assurance de la séparation
ASECNA. Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ASG. Accord de services de gestion
ATC. Contrôle de la circulation aérienne
ATM. Gestion du trafic aérien
ATN. Réseau de télécommunications aéronautiques
ATS. Services de la circulation aérienne
AVSEC. Sûreté de l'aviation
CAA. Administration de l'aviation civile
CAAC. Commission arabe de l'aviation civile
CAEP. Comité de la protection de l'environnement en aviation
CAFAC. Commission africaine de l'aviation civile
CAMP. Plan-cadre pour l'aviation civile
CAPS. Service des achats d'aviation civile
CAR. Région des Caraïbes
CCI. Chambre de commerce internationale
CCNUCC. Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
CCSI. Comité de coordination des systèmes d'information
CEA. Commission économique pour l'Afrique
CEAC. Conférence européenne de l'aviation civile
CESAP. Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
CFIT. Impacts sans perte de contrôle
CITE. Commission internationale technique des explosifs
CLAC. Commission latino-américaine de l'aviation civile
CMR-2000. Conférence mondiale des radiocommunications de 2000
CNS/ATM. Communications, navigation et surveillance, et 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
COM. Télécommunications
COMESA. Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
COSPAP. Développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité
COSPAS. Système spatial pour les recherches des navires en détresse
CPDLC. Communications contrôleur-pilote par liaison de données
CVR. Enregistreur de conversations de poste de pilotage
DAC. Direction de l'aviation civile
DGAC. Direction générale de l'aviation civile
DME. Dispositif de mesure de distance
DOT. Département des transports

- EATCHIP.** Programme européen d'harmonisation et d'intégration du contrôle de la circulation aérienne
- EUROCONTROL.** Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
- FAA.** Federal Aviation Authority
- FAI.** Fédération aéronautique internationale
- FASID.** Document de mise en œuvre des installations et services
- FIR.** Région d'information de vol
- FMS.** Système de gestion de vol
- GASP.** Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
- GEPNA.** Groupe européen de planification de la navigation aérienne
- GIEC.** Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat
- GLONASS.** Système mondial de satellites de navigation
- GNSS.** Système mondial de navigation par satellite
- GPS.** Système mondial de localisation
- GPWS.** Dispositif avertisseur de proximité du sol
- GREPECAS.** Groupe régional Caraïbes/Amérique du Sud de planification et de mise en œuvre
- HF.** Hautes fréquences
- 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
- IFALPA.** Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
- IFATCA.** Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien
- ILS.** Système d'atterrissage aux instruments
- ISCS.** Système international de communications par satellite
- ISO.** Organisation internationale de normalisation
- IUSOAP.** Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité
- LUT.** Station au sol locale
- MCC.** Centres de contrôle de missions
- MET.** Météorologie
- MIDANPIRG.** Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre 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
- MSAW.** Système d'avertissement d'altitude minimale de sécurité
- NAT SPG.** Groupe de planification des systèmes NAT
- OCDE.** Organisation de coopération et de développement économiques
- OFZ.** Zone dégagée d'obstacles
- OIPC/INTERPOL.** Organisation internationale de police criminelle
- 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 œuvre
- 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
- RNAV.** Navigation de surface
- RNP.** Qualité de navigation requise
- ROC.** Reconnaissance optique des caractères
- RSFTA.** Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
- RVSM.** Minimums de séparation verticale réduits
- SADC.** Communauté de développement de l'Afrique australe
- SADIS.** Système de diffusion par satellite
- SAM.** Région de l'Amérique du Sud
- SARP.** Normes et pratiques recommandées
- SARSAT.** Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage
- SFOR.** Accord des forces de stabilisation
- SIP.** Projet spécial de mise en œuvre
- SMAS.** Service mobile aéronautique par satellite
- SPPD.** Services d'appui à l'élaboration des politiques et des programmes
- 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

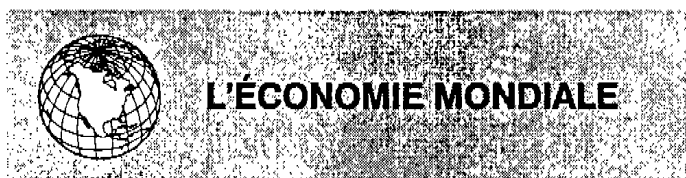
VAAC. Centre d'avis de cendres volcaniques
VDL. Liaison numérique VHF
VHF. Très hautes fréquences
VMC. Conditions météorologiques de vol à vue
VNAV. Navigation verticale

VOR. Radiophare omnidirectionnel VHF
VSAT. Microstation
W AFC. 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 1999. Les tableaux de l'Appendice 12 contiennent des statistiques détaillées sur les données présentées dans ce chapitre.



En 1999, le produit intérieur brut (PIB) mondial a augmenté d'environ 3,0 % en termes réels (Figure 1). Dans les pays industrialisés, le PIB a progressé presque parallèlement à la moyenne mondiale, grâce à la persistance d'une solide croissance du PIB en Amérique du Nord (4,2 %). La croissance du PIB des pays en développement a été de l'ordre de 3,8 %, un

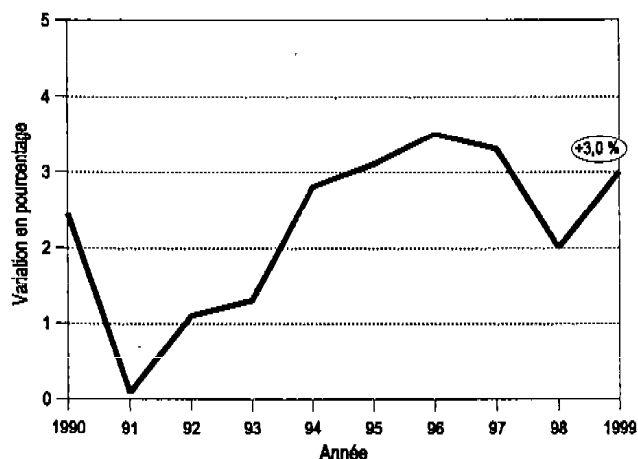


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants variations annuelles 1990-1999

niveau inférieur à la croissance enregistrée durant la plus grande partie des années 1990.

La croissance économique de l'Afrique a quelque peu ralenti avec un taux de croissance de 2,7 % du PIB. La Région Asie et Pacifique, dont la part est la plus grande dans l'économie mondiale, a connu une légère reprise économique, affichant un taux de croissance du PIB d'environ 3,5 % en 1999. 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 6,0 %, masquant cependant des différences significatives entre les pays. À nouveau, la Chine était en tête avec une croissance de plus de 7,1 % de son PIB. Plusieurs économies de l'Asie du Sud-Est se sont remises graduellement de la récession de 1998, tout comme celle du Japon qui a stabilisé peu à peu son PIB avec un taux de croissance de 0,3 % environ en 1999. Quatre économies de pays d'Asie nouvellement industrialisés ont repris leur rythme de croissance, qui s'est chiffré en moyenne à 7,7 % de leur PIB. L'économie de l'Australie a enregistré une croissance plus lente, de quelque 4,4 %, tandis que le taux de croissance de 5,6 % de la Nouvelle-Zélande témoignait de la forte reprise du pays.

L'Europe a enregistré une croissance moyenne du PIB de 2,3 %, taux qu'ont réalisé également les pays de l'Union européenne. Les économies des pays d'Europe orientale et centrale ont progressé dans l'ensemble de 2,5 % environ. La plupart des pays de la Communauté d'États indépendants ont également connu une croissance moyenne de 2,9 %, après une période de déclin économique. Dans d'autres régions, le développement économique est resté incertain. La Région Amérique latine et Caraïbes a souffert dans l'ensemble de la stagnation et a connu les résultats économiques les plus faibles depuis une dizaine d'années (croissance de 0,2 % de son PIB). Le Moyen-Orient (croissance de 2,5 % du PIB) est resté à peu près stable par rapport à l'année précédente.

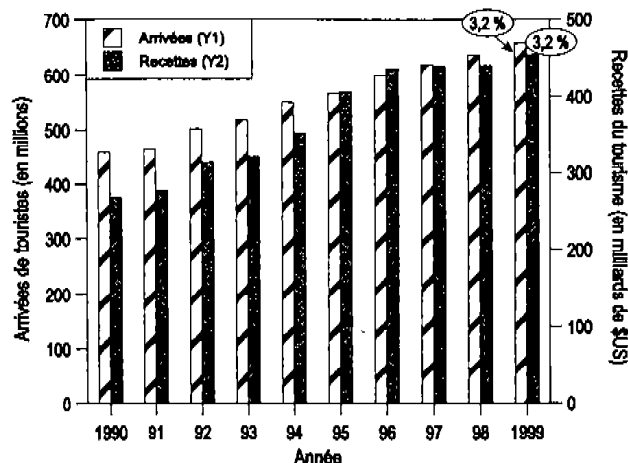


Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international en dollars US, 1990-1999

L'accroissement du volume du commerce mondial des produits et des services est évalué à environ 4,6 % en 1999, soit à un taux similaire à celui de 1998. Cette évolution reflète l'affaiblissement relatif de la croissance des principaux partenaires commerciaux et la volatilité des économies hautement orientées vers l'exportation, tant dans les économies avancées que dans les économies en développement.

Le tourisme international a continué de prospérer en 1999: quelque 657 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers et ont dépensé près de 455 milliards de dollars¹, selon les résultats préliminaires de l'Organisation mondiale du tourisme. Le développement du tourisme mondial a connu une croissance vigoureuse de 3,2 % pour les arrivées internationales aussi bien que pour les recettes (Figure 2).

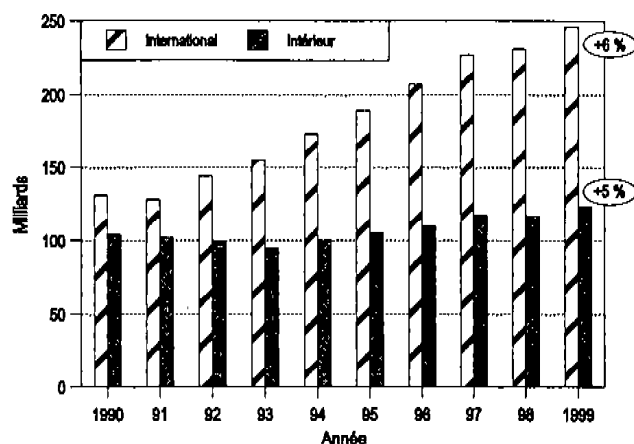
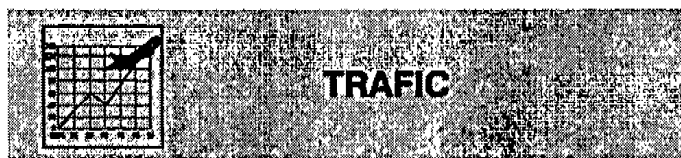


Figure 3. Trafic régulier tonnes-kilomètres réalisées, 1990-1999

En 1999, la capacité globale a augmenté à un taux plus faible que le trafic (Figure 4). Sur l'ensemble des services réguliers (intérieurs plus internationaux), le coefficient moyen d'occupation passagers a donc légèrement augmenté pour atteindre 69 %; par contre le coefficient de chargement en poids moyen n'a guère bougé et est resté 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 27 %, celles d'Amérique latine et des Caraïbes 4 %, celles du Moyen-Orient 3 % et les compagnies aériennes africaines 2 % (Tableau 4).

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 1999 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 Japon et du Royaume-Uni (34, 6 et 6 % respectivement). Pour les services internationaux, 40 % environ du trafic total ont été acheminés par les entreprises des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Allemagne et du Japon, soit 18, 8, 7 et 7 % respectivement.



Services réguliers

En 1999, le trafic régulier total acheminé par les compagnies aériennes des 185 États contractants de l'OACI a atteint environ 1 560 millions de passagers et quelque 28 millions de tonnes de fret. Les tonnes-kilomètres réalisées en passagers, fret et poste et les tonnes-kilomètres internationales (Tableaux 1 et 2) ont augmenté d'environ 6 % par rapport à 1998. La Figure 3 indique la tendance de 1990 à 1999.

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non

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

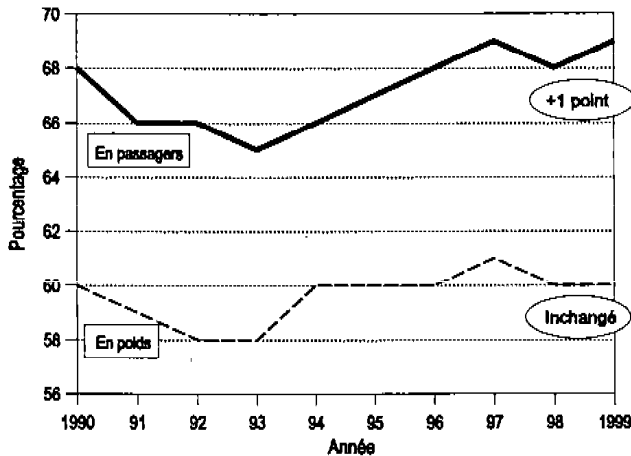


Figure 4. Trafic régulier coefficients de remplissage réalisés, 1990-1999

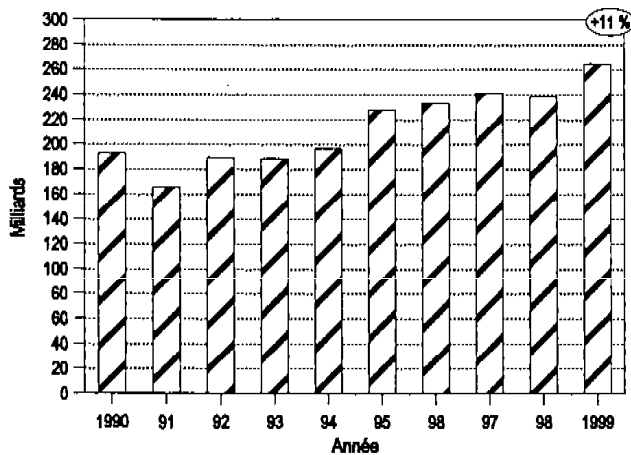


Figure 5. Trafic international non régulier passagers-kilomètres réalisés, 1990-1999

réguliers a augmenté d'environ 11 % en 1999, tandis que la proportion du trafic non régulier dans l'ensemble du trafic international de passagers est resté environ 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 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

1 045 millions de passagers en 1999 (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 1999, les transporteurs aériens réguliers du monde ont collectivement enregistré un bénéfice d'exploitation pour la sixième année de suite (Tableau 9 et Figure 6).

Les recettes d'exploitation enregistrées en 1999 par les transporteurs aériens réguliers des États contractants de l'OACI sont provisoirement estimées à 306 500 millions de dollars et leurs dépenses d'exploitation à 294 000 millions, ce qui aboutit à un bénéfice d'exploitation égal à 4,1 % des recettes d'exploitation. Ce bénéfice fait suite à un bénéfice d'exploitation de 5,4 % en 1998.

Les recettes d'exploitation par tonne-kilomètre ont baissé, passant de 80,6 cents en 1998 au chiffre estimatif de 78,9 cents en 1999, les dépenses d'exploitation diminuant, pour leur part, de 76,2 cents au chiffre estimatif de 75,6 cents.

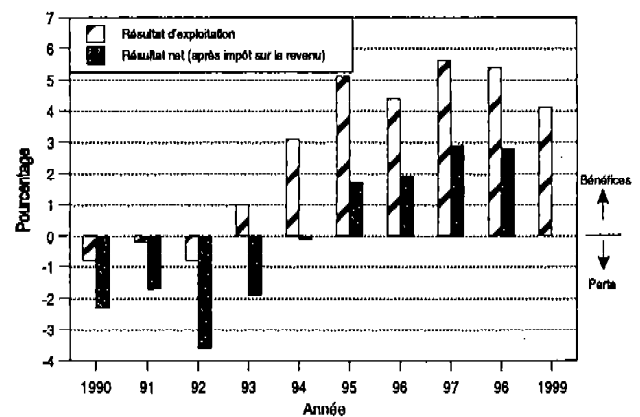


Figure 6. Transporteurs aériens réguliers résultat d'exploitation et résultat net, 1990-1999



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 1999, quelque 721 transporteurs aériens assurant des services réguliers de passagers (internationaux et/ou intérieurs) et environ 86 exploitant des services réguliers de transport exclusif de fret. Comparativement à 1998, cela représente une augmentation globale nette d'environ 22 transporteurs aériens.

La tendance à la privatisation partielle ou totale de compagnies aériennes d'État s'est poursuivie en 1999. Sept transporteurs ont réalisé avec succès leur privatisation, et des objectifs de privatisation ont été communiqués pour deux autres compagnies aériennes. Une trentaine de transporteurs d'État ciblés durant les années précédentes ont poursuivi les travaux préparatoires durant l'année examinée en vue de leur privatisation. Toutefois, la conjoncture économique, ou l'état financier des compagnies aériennes, ou encore les circonstances locales, ont forcé plusieurs transporteurs à différer ou à reporter la privatisation.

Les compagnies aériennes ont continué à développer leurs relations de coopération, notamment par l'expansion des alliances mondiales, le partage de codes, des services conjoints et des programmes communs de fidélisation.

Parc aérien

De 1990 à 1999, d'après les données communiquées, le nombre total des avions de transport commercial en service a augmenté d'environ 49 %, passant de 12 238 à 18 204 (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 53 %, passant de 9 407 à 14 406 au cours de la même période (Figure 7 et Tableau 10).

En 1999, 987 avions à réaction ont été commandés (contre 1 463 en 1998) et 1 074 ont été livrés (contre 929 en 1998). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 1999 était de 3 306, contre 3 565 à la fin de 1998.

On estime que les engagements financiers que représentent les commandes d'avions à réaction

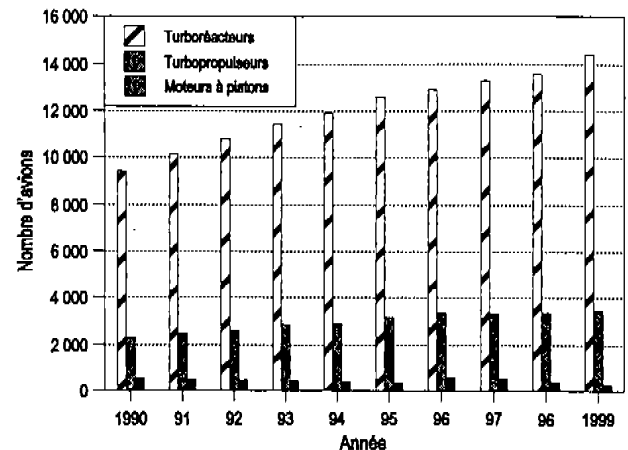


Figure 7. Parc total des avions de transport commercial 1990-1999

passées aux grands constructeurs en 1999 sont de l'ordre de 51 milliards de dollars.

Pour ce qui est des avions à turbo-propulseurs, 86 appareils ont été commandés en 1999 et 79 ont été livrés au cours de l'année.

Avions en tête de liste des transactions, 1999

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Airbus A 319/320/321	273	217	991
Boeing 737	213	296	847
Canadair RJ	166	73	355
Embraer EMB-145	102	79	163
De Havilland Canada DHC-8	57	25	76

Aéroports et services de navigation aérienne

Les finances des aéroports et des services de navigation aérienne ont continué de s'améliorer en 1999, encouragées par l'augmentation du nombre d'organismes financièrement autonomes qui ont été établis expressément pour assumer l'exploitation de ces éléments infrastructurels gouvernementaux (que ce soit aux niveaux national, régional ou local). La participation accrue d'intérêts privés dans l'exploitation des aéroports s'est accélérée au cours de

l'année, surtout sous forme de mécanismes concessionnaires ou d'arrangements de location à long terme plutôt que d'acquisition définitive ou de transfert de propriété. Cette tendance à une plus grande participation d'intérêts privés dans la fourniture d'infrastructure devrait sans doute se poursuivre, dans le cas des aéroports bien plus que des services de navigation aérienne, où le processus de transfert des responsabilités opérationnelles à des organismes autonomes a commencé plus récemment.

★ *Le Secrétariat a commencé ses travaux concernant l'étude sur la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne, dont les résultats seront présentés en premier lieu à une Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, qui se tiendra à Montréal, du 19 au 28 juin 2000. L'OACI a également dirigé un séminaire sur la privatisation des aéroports, qui a eu lieu à Guatemala, du 13 au 16 décembre 1999, à l'intention des États des Amériques.*



Pour la quatrième année de suite, le nombre d'accords bilatéraux sur les services aériens a diminué en 1999, ce qui indique peut-être que les États s'appuient de plus en plus sur les accords bilatéraux et régionaux existants. En 1999, selon les renseignements communiqués, les États ont conclu 44 accords bilatéraux sur des services aériens (dont 32 accords nouveaux, conclus pour la première fois, et 12 accords de remplacement) contre 54 accords signés en 1998 (42 nouveaux et 12 accords de remplacement). Le nombre d'amendements d'accords existants a également chuté: selon les renseignements communiqués, il y en a eu 21 en 1999 contre 31 en 1998. Il y a eu deux mémorandums d'entente bilatéraux en 1999.

Pour ce qui est des régions concernées, seulement 6 nouveaux accords, 3 accords de remplacement, 6 amendements et un mémorandum d'entente ont été conclus entre États de la même région OACI, tandis que 26 nouveaux accords, 9 accords de remplacement, 15 amendements et un mémorandum d'entente ont été conclus entre États situés dans des régions OACI différentes. Poursuivant la tendance esquissée, plus de 60 % des 67 accords bilatéraux et amendements signalés en 1999 venaient libéraliser à divers

degrés le cadre réglementaire respectif. Par exemple, 6 assuraient un accès complet au marché, 5 autres prévoient l'introduction du concept de «ciel ouvert» tandis que 30 autres encore incluaient un ou plusieurs éléments tels que des capacités accrues, des désignations multiples, ainsi que des dispositions concernant la tarification, le fret et le partage de code sans restrictions. La portée de deux accords «ciel ouvert» a été élargie afin de comprendre des dispositions sur le transport intermodal qui incluent la vente de services aux passagers pour des voyages combinant la voie aérienne et la voie de surface (trains et autocars).

★ *Le Conseil a adopté, en novembre, une résolution qui définit la position de l'Organisation sur le traitement du transport aérien dans l'Accord général sur le commerce des services (AGCS). La résolution demandait à l'Organisation mondiale du commerce (OMC) de tenir compte de la libéralisation progressive qui s'est produite ces dernières années dans le transport aérien international aux niveaux bilatéral et régional, ainsi que des responsabilités statutaires de l'OACI en matière de transport aérien international, particulièrement en ce qui concerne la sécurité et la sûreté.*

★ *Le Secrétariat a participé à la troisième Conférence ministérielle de l'OMC qui s'est tenue à Seattle (États-Unis), du 30 novembre au 3 décembre, ainsi qu'aux réunions préparatoires de la Conférence. Bien que la Conférence n'ait pas pu établir l'ordre du jour d'une nouvelle série complète de négociations multilatérales sur le commerce, l'OMC procédera en l'an 2000 à l'examen de l'Annexe à l'Accord général sur le commerce des services (AGCS) relative aux services de transport aérien, dans le cadre d'un programme incorporé adopté par une décision ministérielle antérieure.*

Au niveau régional, l'année 1999 a été marquée essentiellement par les progrès réalisés dans la libéralisation du transport aérien. Le Conseil des ministres arabes des transports de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) est convenu d'un accord visant la libéralisation des services aériens intra-arabes sur une période de cinq ans, qui mettra fin graduellement aux restrictions imposées aux troisième, quatrième et cinquième libertés de l'air pour les transporteurs des États membres de la CAAC. En Amérique latine, le Groupe de travail sur le transport aérien, établi par la Conférence des ministres des transports, des communications et des travaux publics d'Amérique du Sud, a adopté une

résolution, affirmant qu'il poursuivrait ses travaux en vue d'élaborer une politique commune en matière de transport aérien commercial pour la Région, qui sera soumise aux ministres des transports à une réunion prévue pour novembre 2000.

En Afrique, les 21 États qui constituent le Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe (COMESA) ont conclu un accord visant à introduire graduellement la libéralisation du transport aérien dans la sous-région. Dans une première phase, l'accord permettra la libre circulation des vols non réguliers de fret aérien et de passagers entre les pays membres du COMESA, deux services réguliers de passagers par jour entre toutes paires de villes sans restriction de capacité et la désignation multiple de compagnies aériennes. La libéralisation totale des services de transport aérien au sein du COMESA est prévue pour octobre 2000. Par ailleurs, le Conseil des ministres de l'Union douanière et économique de l'Afrique centrale a adopté un accord de libéralisation du transport aérien entre six de ses États membres. Enfin, à une réunion de la Commission économique pour l'Afrique (CEA) à Yamoussoukro (novembre 1999), à l'occasion de laquelle le Secrétaire général a prononcé une allocution, les ministres africains des transports ont adopté un accord régional provisoire sur l'aviation, visant à libéraliser le ciel africain, l'objectif final étant de réaliser l'intégration complète d'ici l'an 2002. L'accord prendra effet 30 jours après sa ratification, qui aura lieu à la prochaine réunion des ministres africains de l'Organisation de l'unité africaine (OUA) au Togo, en juin 2000.

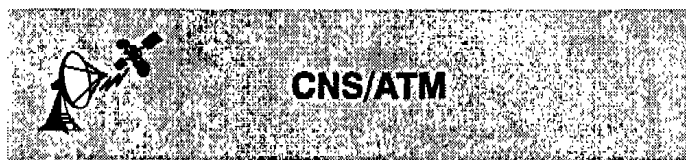
Par ailleurs, les dirigeants du Forum de l'Organisation de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) ont entériné une proposition du Groupe de travail sur les transports destinée à accroître les services aériens concurrentiels dans la région. La proposition vise à réduire les restrictions à l'accès au marché des services de passagers ainsi que de fret aérien, et à permettre la désignation multiple de transporteurs et des arrangements coopératifs. L'Union européenne (UE) et la Suisse ont signé un accord de transport aérien fondé sur les règles relatives à l'acquis communautaire touchant au transport aérien au sein de l'UE. L'accord, qui doit faire l'objet de procédures nationales de ratification et de l'approbation du Parlement européen, s'appliquerait à toutes les routes reliant tous points quelconques situés sur les territoires de l'UE et de la Suisse, ainsi qu'à tous les transporteurs enregistrés en Suisse ou dans un État membre de l'UE. Un projet d'accord entre l'UE et 10 États de l'Europe centrale et de l'Europe de l'Est, portant sur l'élargissement d'une zone d'aviation européenne commune, a été élaboré aux fins

d'examen par les ministres des transports. L'Association des compagnies européennes de navigation aérienne (AEA) a publié une déclaration de politique sur l'établissement d'une zone d'aviation transatlantique commune, dont l'objet était d'encourager les négociations entre l'UE et les États-Unis, afin de mettre en place un cadre réglementaire unique. Cette déclaration faisait le recensement des domaines clés susceptibles d'être libéralisés, tels que la liberté de fournir des services, le régime de propriété des compagnies aériennes, le droit d'établissement, la politique en matière de concurrence et la location d'aéronefs. Elle préconise la libéralisation des marchés, entre l'UE et les États-Unis, sur une base graduelle et régionale, avec possibilité d'adhésion ultérieure par les États intéressés.

Au niveau national, le Gouvernement de l'Australie a annoncé l'adoption d'une politique aéronautique plus libérale qui permettrait la négociation d'arrangements réciproques de ciels ouverts entre des pays ayant une optique commune, lorsque cela serait dans l'intérêt national de l'Australie. La politique en question encourage la désignation multiple de transporteurs et l'abolition des restrictions sur l'accès aux marchés, la tarification, le fret et le partage de codes. En décembre, le Gouvernement des États-Unis a parrainé une conférence ministérielle multilatérale tenue à Chicago, sur le thème: «Les transports aériens au XXI^e siècle — Au-delà des ciels ouverts», dont l'objet était d'approfondir la compréhension des questions critiques de l'aviation du XXI^e siècle. Les débats ont porté sur la nécessité d'une plus grande libéralisation et d'une infrastructure appropriée, la prééminence de la sûreté et de la sécurité, ainsi que la nature et les moyens de la libéralisation.

Les activités de réglementation ont continué, en 1999, d'être axées sur la concurrence dans le transport aérien. La Commission européenne a entrepris des enquêtes formelles sur des accusations de pratiques anti-concurrentielles dans l'emploi des systèmes informatisés de réservation (SIR) portées contre Air France, copropriétaire du serveur SIR Amadeus. À l'issue d'une enquête sur le système de remises appliqué par British Airways (BA), la Commission a imposé une amende à ce transporteur pour avoir abusé de sa position dominante dans l'achat des services d'agences de voyages. Aux États-Unis, le Département de la justice a intenté une poursuite au titre des lois antitrust contre American Airlines pour monopole et tentative de monopole des services passagers à destination et en provenance de la plateforme centrale du transporteur à l'aéroport de Dallas/Fort Worth. En octobre, le Département des transports (DOT) a publié un rapport sur les incidences des

pratiques commerciales des aéroports sur la concurrence entre les compagnies aériennes, document qui incluait des recommandations sur les moyens de faciliter l'accès concurrentiel aux aéroports. Dans sa réponse à une étude de la concurrence entre transporteurs aériens réalisée par le Transportation Research Board, le DOT décrivait également des méthodes devant permettre de réduire davantage les obstacles qui s'opposent à l'accès à l'industrie du transport aérien. Les compagnies aériennes American Airlines et BA ont retiré les demandes qu'elles avaient soumises aux autorités des États-Unis en vue de l'approbation régulatrice de leur proposition d'alliance, après que le DOT eut annoncé qu'il refuserait d'accorder l'exemption des dispositions antitrust à une telle alliance.



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 1999 à travers les efforts individuels et combinés d'États contractants et les travaux des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). Des éléments et des plans de mise en œuvre particuliers des systèmes CNS/ATM sont en train d'être intégrés dans les plans régionaux de navigation aérienne et dans le Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM (Plan mondial). En outre, d'importants efforts sont investis dans l'exécution d'analyses des coûts-avantages, afin de faciliter la mise en œuvre des nouveaux systèmes.

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 se sont poursuivis dans les Régions Afrique, Amérique latine et Caraïbes, Moyen-Orient et Amérique du Sud. La mise en œuvre de l'espace aérien RNP5 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. Les travaux se sont poursuivis concernant l'introduction de RVSM dans certaines parties des Régions Europe et Pacifique.

Des essais de communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC), de surveillance dépendante automatique (ADS) et du système de messagerie ATS (AMHS) 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.

- ★ *L'OACI a continué de surveiller, par le truchement des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG), 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 est prévu une amélioration de la mise en œuvre en 2000, et l'OACI continuera de suivre les progrès réalisés et d'aider les États, selon les besoins.*

Communications

- ★ *Le Conseil a adopté les SARP relatives à la liaison de données HF (HFDL) qui ont été établies à la cinquième réunion du Groupe d'experts en communications du service mobile aéronautique (AMCP), et qui sont devenues applicables (en tant qu'Amendement n° 74 à l'Annexe 10) le 4 novembre.*

Les travaux d'élaboration sont achevés concernant un amendement des SARP de l'Annexe 10 visant à étendre la couverture du service mobile aéronautique par satellite (SMAS) à une plus vaste gamme d'aéronefs et à permettre une meilleure utilisation du spectre des radiofréquences; son adoption par le Conseil est prévue en mars 2000. 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 surveillance) se poursuivent. L'application de systèmes satellitaires de la prochaine génération pour la navigation aérienne a fait 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 continué de progresser dans plusieurs États et organismes internationaux. Le Groupe d'experts GNSSP de l'OACI a continué d'élaborer des normes et pratiques recommandées pour le GNSS et, à sa troisième réunion en avril, il a recommandé la première série de SARP aux fins d'inclusion dans le Volume I de l'Annexe 10.

Le développement de systèmes de renforcement satellitaire s'est poursuivi. Ce type de renforcement devrait soutenir l'utilisation du GNSS 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 ont aussi continué 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 des concepts du système embarqué d'assurance de la séparation (ASAS) et de la surveillance dépendante automatique en mode diffusion (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 les systèmes anticollision embarqués (ACAS) mode S et la surveillance dépendante automatique, sont élaborés dans les régions.

Spectre aéronautique

L'OACI a œuvré activement avec l'Union internationale des télécommunications (UIT), aux plans mondial et régional, pour veiller à ce que les décisions relatives à la gestion du spectre des radiofréquences garantissent la disponibilité à long terme des fréquences pour les services de navigation aérienne, de communications et de surveillance (radar). L'OACI a formulé sa position de concert avec les États contractants. Une lettre personnelle du

Président du Conseil a été adressée aux ministres chargés de l'aviation civile pour solliciter leur intervention et les inviter à soutenir la position de l'OACI à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2000 de l'UIT (CMR-2000).

Gestion du trafic aérien

Dans le cadre du processus évolutif dont l'objectif est d'établir un système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) sans discontinuité, les systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC) du monde ont continué d'être modernisés avec l'addition de matériels modernes pouvant être exploités suivant des principes ATM avancés.

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 l'OACI. Plusieurs groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) ont mis au point des plans de mise en œuvre de l'ATM, avec des échéanciers et des tableaux d'évolution correspondants.

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. Le Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP) s'est réuni à deux reprises comme groupe de travail plénier et a commencé ses travaux d'élaboration d'un concept opérationnel ATM porte à porte qui facilitera la mise en œuvre évolutive d'un système ATM mondial sans discontinuité.



Des 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 2005, 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. L'amendement récent du Volume I de l'Annexe 14 comprend de nouvelles dispositions sur

la question qui devraient faciliter les activités des États à cet égard.

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, les projets de recherche d'envergure pour l'essai des chaussées se poursuivent dans deux États. Les résultats de ces essais devraient être disponibles vers le milieu de l'an 2000.

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'une solution de remplacement appropriée se poursuit. L'OACI continue de suivre les recherches de l'industrie afin de tenir à jour les spécifications correspondantes.

La croissance continue du trafic aérien impose des pressions énormes sur le développement de l'infrastructure aéroportuaire. La participation d'intérêts privés dans ce secteur est de plus en plus fréquente, en raison notamment de la nécessité d'accéder à des sources de financement pour répondre à la demande. Compte tenu des incidences d'une telle tendance sur la sécurité, les États doivent s'assurer qu'une législation appropriée et des réglementations de sécurité sont mises en place. À cet égard, les travaux de l'OACI dans le domaine de la délivrance de licences/certificats d'aérodromes, qui sont à une étape avancée de réalisation, devraient aider les États à assurer la sécurité et à s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention.



La centralisation et la commercialisation des services de prévision météorologique se sont poursuivies dans le monde en 1999. L'utilisation croissante dans

les États de systèmes améliorés d'observation météorologique automatisée pour les observations générales a suscité des demandes, voulant que l'OACI fasse l'examen du rôle de ces systèmes dans la fourniture d'observations pour l'aviation. L'établissement par ordinateur des prévisions mondiales du temps significatif (SIGWX) s'est poursuivi dans les centres mondiaux de prévisions de zone (WAFZ). C'est ainsi que les cartes SIGWX pour l'Afrique, l'Asie australe et occidentale, l'Atlantique Nord, l'Europe et le Moyen-Orient, établies au moyen de postes de travail informatisés interactifs, sont produites par le WAFZ de Londres. Dans l'ensemble, la couverture mondiale par trois diffusions OACI par satellite a été réalisée et des stations terminales à très petite ouverture ont été installées dans 130 États environ. Ces diffusions fournissent directement aux États les produits du WAFS et des renseignements météorologiques opérationnels (OPMET), tels que les METAR, TAF et SIGMET. La mise en œuvre des diffusions par satellite et l'émission des prévisions SIGWX par les WAFZ ont permis la fermeture de 5 des 15 centres régionaux de prévisions de zone (RAFZ), et des plans ont été établis dans les régions intéressées en vue du transfert graduel des responsabilités des centres régionaux qui restent aux WAFZ.

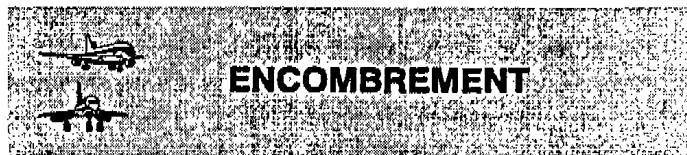
Les travaux se sont poursuivis dans les États responsables de centres d'avis de cendres volcaniques, en vue d'élaborer et de publier des avis de cendres volcaniques sous forme de graphique, à l'intention des centres de contrôle régionaux et des centres de veille météorologique.



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. Sept satellites en orbite à faible altitude et 3 satellites géostationnaires étaient en service, et plusieurs satellites de remplacement bénéficiant d'améliorations techniques étaient en construction. À la fin de l'année, 35 stations terriennes d'utilisateur local (LUT) et 20 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 a été mis au point, permettant une alerte quasi instantanée. Depuis sa mise en service à l'essai en septembre 1982, le système COSPAS-SARSAT a contribué au sauvetage de plus de 10 000 personnes à la suite d'incidents aériens, maritimes ou terrestres.



L'encombrement croissant des aéroports et de l'espace aérien a continué d'affecter les opérations dans de nombreuses régions du monde. Les voyages aériens ont augmenté plus rapidement que la capacité actuelle des aéroports et de l'espace aérien. La mise en œuvre prévue des systèmes CNS/ATM devrait contribuer de façon appréciable à alléger l'encombrement des aéroports et de l'espace aérien à l'échelle mondiale.

- ★ *Afin d'aider à soulager l'encombrement au sol dans les aéroports, l'OACI a mis au point de nouvelles spécifications techniques pour des titres de voyage utilisant des technologies de pointe, comme par exemple la carte-passeport et autres types de carte à puce intelligente destinés à être utilisés avec les systèmes d'inspection automatique de passagers aux frontières. Ces systèmes permettront aux grands voyageurs d'éviter les files d'attente aux comptoirs d'immigration, notamment aux aéroports qui connaissent un grand volume de trafic durant les périodes de pointe.*



Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents survenus à des aéronefs assurant des services aériens réguliers dans le monde indiquent qu'en 1999 il s'est produit 20 accidents d'aviation entraînant la

mort de passagers, survenus à des aéronefs d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg. Ces accidents ont tué 489 passagers. Il y a eu, comparativement, 20 accidents mortels en 1998, au cours desquels 905 passagers ont péri (Tableau 11). Rapporté au volume de trafic, le nombre des passagers ayant trouvé la mort par 100 millions de passagers-kilomètres en 1999 a baissé de 0,035 en 1998 à 0,02. Par contre, le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus et celui d'accidents mortels par 100 000 atterrissages n'ont guère changé, se stabilisant à 0,09 et 0,10 respectivement, soit les taux de 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 8 accidents en 1999, qui ont fait 347 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 12, et celui des victimes de 142. 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 22 accidents mortels entraînant la mort de passagers, survenus à des aéronefs d'une masse maximale certifiée au décollage supérieure à 2 250 kg (dont 6 impliquant des aéronefs qui effectuaient des vols tout-cargo avec des passagers à bord), causant le décès de 129 passagers, par rapport à 20 accidents mortels (dont une collision en vol, considérée comme un accident) et 191 passagers tués en 1998.

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 8 accidents mortels (dont 5 impliquant des aéronefs qui effectuaient des vols tout-cargo avec des passagers à bord) et 53 victimes en 1999.



SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ

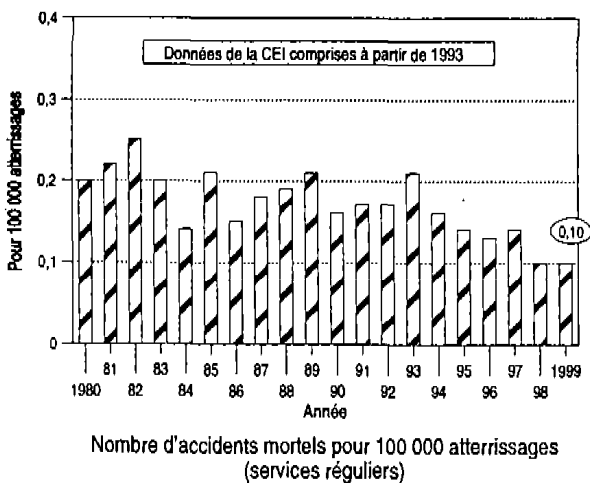
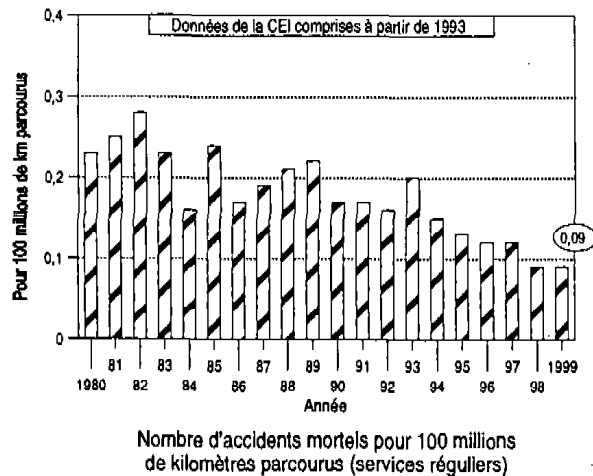
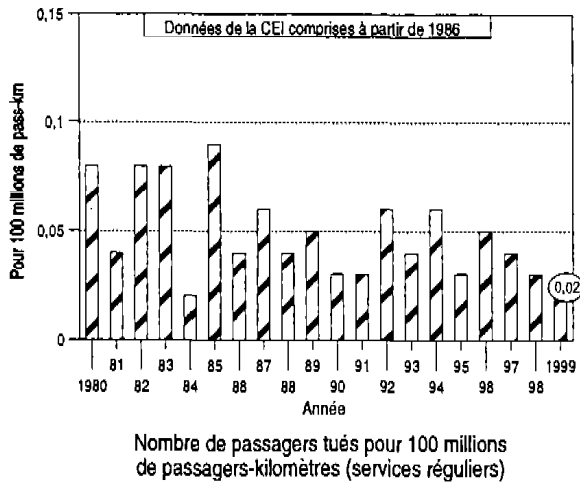


Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1980-1999

★ En application de la Résolution A32-11 de l'Assemblée, le Programme universel OACI d'audits de la supervision de la sécurité a été inauguré le 1^{er} janvier, et les activités d'audit ont commencé en mars. Le Programme prévoit l'exécution d'audits obligatoires et réguliers de la supervision de la sécurité dans tous les États contractants, ainsi qu'une plus grande transparence dans la divulgation des résultats des audits. Il remplace le programme volontaire OACI d'évaluation de la supervision de la sécurité, créé en mars 1996.

★ Au 31 décembre, les équipes d'audit de l'OACI ont procédé à l'examen de 49 États contractants dans les trois domaines actuellement couverts par le Programme, à savoir les licences et la formation du personnel, l'exploitation des aéronefs et la navigabilité des aéronefs. Les États ont également été examinés pour déterminer la présence d'un système et d'une organisation solides de réglementation de l'aviation civile.

Des comptes rendus sommaires, comprenant un résumé analytique des résultats des audits et des mesures correctives proposées par les États examinés, sont mis à la disposition de tous les États contractants.

PLANIFICATION D'URGENCE DU PASSAGE À L'AN 2000

★ En juin, l'OACI a présenté, à la Réunion des Nations Unies des coordonnateurs nationaux pour le problème du passage à l'an 2000, tenue à New York, un rapport d'étape dans lequel elle a réaffirmé que la sécurité demeurerait l'objectif prioritaire de la communauté mondiale de l'aviation dans les préparatifs au passage à l'an 2000. Le rapport décrivait le Plan d'action an 2000 de l'OACI qui visait à diffuser des renseignements sur le problème en question, à

sensibiliser davantage l'industrie de l'aviation civile internationale aux conséquences de ce problème, à évaluer les progrès réalisés par les États en vue d'y remédier, à appuyer leurs efforts ainsi que ceux des organisations du transport aérien et à encourager l'établissement de plans d'urgence nationaux, tout en travaillant, par le biais des groupes régionaux de planification, à l'élaboration de plans d'urgence régionaux.

- ★ Pour assurer l'établissement de plans d'urgence efficaces, l'OACI a axé ses efforts sur les trois niveaux de planification: national, régional et mondial. Au niveau national, elle a fourni aux États conseils et information pour les aider dans leurs préparatifs. Par ailleurs, elle a invité instamment les États qui ne disposaient pas de plans d'urgence nationaux ATS à en établir. Les bureaux régionaux de l'OACI ont, quant à eux, mis au point des programmes d'urgence régionaux par l'intermédiaire des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). À l'échelle mondiale, le Groupe OACI/IATA de planification d'urgence an 2000 a tenu deux réunions qui avaient pour objectifs principaux d'harmoniser les plans d'urgence aux frontières régionales et de définir le cadre de travail des unités de coordination an 2000 régionales et mondiale. Toutes les régions OACI avaient terminé leur planification d'urgence avant la date critique. Le niveau sans précédent de coopération entre l'OACI, ses États contractants, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Association du transport aérien international (IATA), divers organismes aéronautiques et l'industrie a permis de franchir le cap de la nouvelle année sans interruptions ni difficultés.

La plupart des plans d'urgence visaient à assurer qu'une défaillance des installations majeures dans une région n'aurait pas pour conséquence la fermeture totale de l'espace aérien correspondant. On s'assurait ainsi que les routes internationales stratégiques resteraient ouvertes. En outre, une coordination régionale a été mise en place aux fins de collecte et d'analyse coordonnées d'informations, afin d'appuyer la sécurité des vols et la continuité des services ATS internationaux. Le siège de l'OACI a également été doté d'une unité de coordination mondiale pour le passage à l'an 2000. Cette unité, dont la création a été possible grâce à l'importante contribution du Gouvernement du Canada, constitue maintenant un mécanisme permanent de gestion de crise qui peut être réactivé à bref délai.



FACTEURS HUMAINS

Au cours de 1999, l'industrie du transport aérien a tourné davantage son attention vers la question des facteurs humains dans la sûreté de l'aviation. Le Groupe consultatif technique sur les facteurs humains dans la sûreté de l'aviation internationale a tenu une conférence à Amsterdam (Pays-Bas) sur la normalisation des procédures de sélection des agents de sûreté, de leur formation et de la surveillance de leur rendement. La Federal Aviation Administration (FAA) a publié un document intitulé *Test and Evaluation Plan for Measuring Checkpoint Effectiveness and Efficiency* (Plan de vérification et d'évaluation de l'efficacité et de l'efficience des points de contrôle), dans lequel est abordé pour la première fois les questions critiques des points de contrôle de sûreté aux aéroports et des évaluations connexes de leur rendement.

EUROCONTROL a lancé son projet HERA (Réduction des erreurs humaines dans la gestion du trafic aérien). Il s'agit d'un projet multinational qui vise à mettre au point un outil d'analyse d'incidents afin de renforcer la fiabilité des performances humaines au sein d'un système à haute fiabilité. La validation du projet doit avoir lieu durant l'année 2000.

Le quatrième Symposium mondial de l'OACI sur la sécurité des vols et les facteurs humains s'est tenu à Santiago (Chili) du 12 au 15 avril 1999. Plus de 500 participants de 58 États contractants et de 6 organisations internationales y ont assisté. Les recommandations du Symposium ont fourni à l'OACI les éléments de base d'un plan d'action quinquennal en matière de sécurité des vols et de facteurs humains pour la période 2000-2004. Le Président du Conseil de l'OACI a prononcé une allocution liminaire devant le Symposium.



FORMATION


Il a été constaté qu'il serait nécessaire de mettre au point des maquettes pédagogiques normalisées de haute qualité destinées à la formation d'inspecteurs gouvernementaux de la supervision de la sécurité,

afin de les diffuser aux États qui, en raison de la pénurie d'inspecteurs qualifiés, ont des difficultés à mettre en œuvre les normes OACI relatives à la supervision de la sécurité.

★ L'Académie de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis et l'OACI ont joint leurs efforts pour entreprendre la préparation de mallettes pédagogiques normalisées (MPN) destinées aux inspecteurs gouvernementaux de la sécurité. La première mallette, d'une série de quatre, a été achevée en 1999. Les autres mallettes seront prêtes durant le premier semestre de l'an 2000.

 **RÉGIME DE VARSOVIE**

★ Une Conférence internationale sur le droit aérien s'est tenue à Montréal du 10 au 28 mai, en vue de l'adoption d'un nouvel instrument juridique international visant à moderniser et à refondre les responsabilités des transporteurs aériens prévues par le Régime de Varsovie. La Conférence a adopté, le 28 mai 1999, la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international. Vers la fin de 1999, la Convention avait été signée par 61 États et par une organisation régionale d'intégration économique (la Communauté européenne), et elle avait été ratifiée par un État.

 **SÛRETÉ**

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 3 captures illicites de vols internationaux et de 3 captures d'aéronefs nationaux (Tableau 12). Ces actes sont inclus dans les statistiques annuelles dont la présentation est destinée à faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution dans ce domaine (Figure 9).

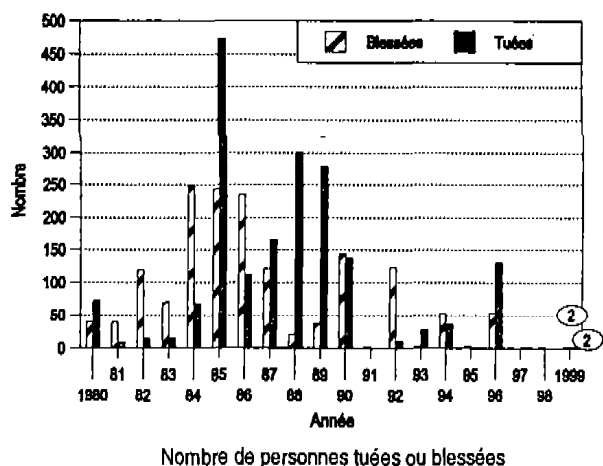
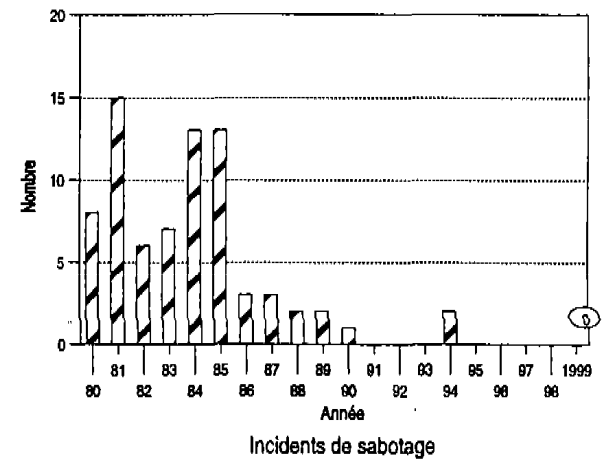
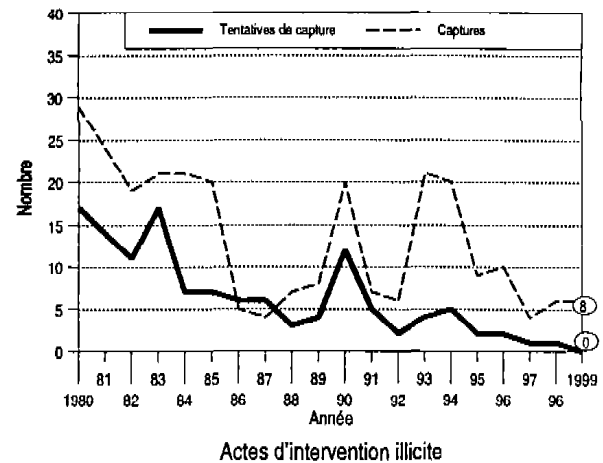


Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation 1980-1999

- ★ Depuis le début, en 1989, des activités du Mécanisme d'assistance financière, technique et matérielle aux États en ce qui concerne la sûreté de l'aviation, sur les 137 États qui ont demandé une assistance, 110 ont reçu des missions d'évaluation technique, 34 des missions de suivi et 139 ont accueilli des stages de formation pour un total de 3 046 stagiaires. En 1999, les activités ont été financées par les contributions volontaires de 4 États donateurs (pour un total de 454 924 \$) et par la prise en charge de 4 postes par 3 États donateurs.
- ★ Le Conseil a adopté, en mars, une déclaration dans laquelle il est demandé à tous les États de s'abstenir de recourir à l'emploi des armes contre les aéronefs civils en vol et de se guider sur les principes, règles, normes et pratiques recommandées (SARP) de la Convention relative à l'aviation civile internationale et de ses Annexes, ainsi que sur les conventions connexes relatives à la sûreté de l'aviation, afin d'assurer la sécurité et l'efficacité du développement de l'aviation civile. La déclaration demande aussi aux États qui ne l'ont pas encore fait de ratifier dès que possible l'article 3 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale, lequel interdit d'employer des armes contre les aéronefs civils en vol.
- ★ Comme suite à l'entrée en vigueur, le 21 juin 1998, de la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection, le Conseil a été saisi d'une liste d'experts qu'il était proposé de nommer à la Commission internationale technique des explosifs (CITE). Conformément à la décision du Conseil, le Président du Conseil a nommé membres de la Commission les experts des États suivants: Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Autriche, Canada, Égypte, États-Unis, France, Japon, Koweït, Mexique, République tchèque, Royaume-Uni, Suisse et Zambie. La première session de la CITE s'est tenue au siège de l'OACI, du 13 au 15 décembre. Durant cette session, la Commission a adopté son Règlement intérieur, a examiné son mandat et ses méthodes de travail, a étudié l'état de l'Annexe technique à la Convention, a analysé les fonctions du Groupe ad hoc de spécialistes de la détection des explosifs et a établi son futur programme de travail.



En avril, le Conseil de l'Union européenne a adopté le Règlement (CE) n° 925/1999 du Conseil concernant l'immatriculation et l'exploitation, au sein de la Communauté, de certains types d'avions à réaction supersoniques qui, après modification, ont été recertifiés de manière à être conformes aux normes acoustiques du Chapitre 3 de l'Annexe 16. En adoptant ce règlement, le Conseil de l'UE a cependant décidé d'en repousser la date d'application d'un an, jusqu'au 4 mai 2000, en citant les entretiens en cours avec les États-Unis et les faits nouveaux au sein de l'OACI. Les faits nouveaux en Europe en ce qui concerne le bruit des aéronefs ont été portés à l'attention du Conseil et ont fait l'objet en mars d'une correspondance entre le Président du Conseil de l'OACI et le Président du Conseil de l'Union européenne, dans laquelle était préconisée la poursuite de l'examen de ces questions au sein de l'OACI.

En avril également, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) a terminé la rédaction d'un rapport spécial sur *L'aviation et l'atmosphère planétaire*, préparé en collaboration avec le Groupe d'évaluation scientifique du Protocole de Montréal, à la demande de l'OACI. Ce rapport constitue, pour les États, l'OACI et les 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.

À la suite de l'adoption, en décembre 1997, du Protocole de Kyoto à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, les négociations ont continué sur l'élaboration des règles qui régiront les nouveaux mécanismes que prévoit le Protocole, en vue de leur mise au point définitive vers la fin de l'an 2000. Il s'agit notamment d'échange de droits d'émission, ce qui pourrait intéresser l'aviation.

- ★ En février, se fondant sur les recommandations de la quatrième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP/4, avril 1998), le Conseil a adopté de nouvelles normes et pratiques recommandées qui ont pour effet de réduire de 16 % en moyenne (applicable aux nouvelles conceptions de moteur, après 2003) les émissions d'oxydes d'azote

provenant des moteurs d'aéronef et de rendre plus strictes les normes acoustiques applicables aux avions monomoteurs légers à hélices.

- ★ Dans le domaine du bruit, le Conseil a élargi, en juin, le mandat du CAEP pour confier au Comité, outre les travaux en cours sur l'établissement de normes plus strictes que celles du Chapitre 3, l'étude à l'échelle mondiale de l'application de limites opérationnelles sur les aéronefs relevant du Chapitre 3. Le CAEP a depuis accordé une haute priorité à cette tâche.
- ★ En ce qui concerne les émissions des moteurs d'aéronefs, à la demande de l'Assemblée en 1998, le CAEP a mis particulièrement l'accent sur l'élaboration de diverses politiques possibles visant à restreindre ou à réduire les émissions à effet de serre provenant de l'aviation civile. Il tient compte à cet égard du rapport spécial du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) et des prescriptions du Protocole de Kyoto. La tâche du Comité consiste, entre autres, à suivre l'évolution de la technologie et à examiner l'éventualité d'élargir l'Annexe 16 afin d'y inclure des dispositions portant spécifiquement sur les émissions à portée mondiale, ainsi qu'à élaborer des éléments indicatifs sur les mesures opérationnelles de réduction des émissions et à mettre au point une méthodologie pour l'évaluation des avantages de la mise en œuvre des systèmes CNS/ATM pour l'environnement. Il lui faudra également analyser le rôle potentiel des solutions axées sur le marché, telles que l'imposition de contributions (sous forme de redevances ou de taxes), les échanges d'émissions et les accords volontaires, afin d'en rendre compte à l'Assemblée en 2001.

réseaux. En Asie, en Europe et au Moyen-Orient, il est maintenant interdit de fumer à bord d'une grande majorité des vols. En Amérique du Sud, il n'est toujours interdit de fumer que sur une minorité des vols. Dans la Région Afrique, les compagnies aériennes d'une quinzaine d'États ont interdit l'usage du tabac sur leurs vols de passagers.



ABUS DE SUBSTANCES PSYCHOACTIVES

Au cours de l'année, l'OACI a fait connaître le *Manuel sur la prévention de l'usage de substances psychoactives posant problème sur les lieux de travail en aviation* (Doc 9654) lors de conférences et de réunions de médecine de l'aviation civile internationale tenues en Chine, au Danemark, aux États-Unis, en Hongrie, en République de Corée et au Sri Lanka.



COOPÉRATION TECHNIQUE

Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 1999, évalué à 60,5 millions de dollars, a été mis en œuvre à raison de 54,3 millions, soit 90 %.

Au cours de l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 126 projets dans 72 pays en développement, et 12 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 366 experts de 41 pays pour travailler à ses projets sur le terrain. Elle a aussi octroyé 581 bourses et effectué, dans le cadre de ses projets sur le terrain, des achats qui se sont élevés à 21,23 millions de dollars.

En 1999, par l'entremise de son Bureau Europe et Atlantique Nord et dans le cadre de son Programme de coopération technique, l'OACI a joué un rôle important dans la normalisation des services de navigation aérienne dans la région des Balkans. En Bosnie-Herzégovine, au titre de la mise en œuvre d'un projet de coopération technique financé par la Commission européenne, l'Organisation a aidé l'Administration de l'aviation civile à mettre en place des mesures et à s'acquitter de ses tâches quotidiennes, en vue d'assurer la sécurité et l'efficacité de



USAGE DU TABAC

À la fin de l'année, d'autres 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. 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

l'infrastructure de l'aviation civile, conformément aux SARP de l'OACI. Les activités menées par l'OACI en Bosnie-Herzégovine ont une vaste portée sur la population du pays, tout en bénéficiant aux compagnies aériennes nationales et internationales qui desservent le pays ou qui le survolent. Le projet a eu comme résultat principal de permettre à la Bosnie-Herzégovine de reprendre le contrôle de son espace aérien supérieur et de préparer un plan complet pour la mise en oeuvre de l'espace aérien et de la structure de routes pour les services de la circulation aérienne, qui sera exécutée en coordination avec les Forces de stabilisation. L'OACI a envoyé une mission à l'aéroport de Pristina en novembre 1999, pour donner suite à la demande du Représentant spécial des Nations Unies pour l'administration civile au Kosovo qui sollicitait l'assistance de l'Organisation aux fins de la réouverture de l'aéroport. Ayant fait l'examen et l'évaluation des installations aéroportuaires, la mission de l'OACI, qui était composée d'experts dans les domaines suivants: ingénierie d'aérodrome, installations

mécaniques et électriques, facilitation et sûreté, communications/navigation/surveillance, matériel météorologique et gestion du trafic aérien, a produit un rapport couvrant les aspects de sécurité, de sûreté, d'installations, de gestion et d'administration. Par suite de la mission de l'OACI, l'aéroport de Pristina a été ouvert aux vols civils de jour effectués uniquement en conditions météorologiques de vol à vue et suivant les règles de vol à vue, à condition que l'information aéronautique concernant les conditions et procédures d'exploitation soit disséminée conformément aux dispositions de l'OACI (Annexe 15).

En Somalie, l'Administration intérimaire de l'aviation civile de l'OACI a continué en 1999 à gérer un centre d'information de vol, à assurer des services Aerocom et Aeromet, et à mener des activités dans les domaines de la formation, du renforcement des capacités et de la restauration de l'infrastructure et des services aéronautiques aux aéroports de Somalie. Les services d'information de vol sont assurés à partir d'installations situées à Nairobi.

L'ORGANISATION

- ★ En janvier, le Groupe des audits de la supervision de la sécurité a été institué, mettant ainsi en application le Programme universel d'audits de la supervision de la sécurité, qui comprend un système de surveillance et de compte rendu systématique sur l'application des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la sécurité. Au titre du Programme, établi conformément à la Résolution A32-11 de l'Assemblée, les États ont commencé à faire l'objet d'audits en mars et, vers la fin de l'année, des audits avaient été réalisés dans 49 États. Il est prévu que d'ici la fin de l'an 2001, tous les États contractants auront fait l'objet d'audits.
- ★ La Commission de navigation aérienne a fêté son 50^e anniversaire en février. La Commission se compose de 15 experts techniques nommés par le Conseil en fonction de leurs domaines de compétence et d'expérience personnelles. Elle recommande au Conseil les mesures les plus appropriées dans le processus consistant à élaborer et à amender les normes et pratiques recommandées (SARP) contenues dans 16 des 18 Annexes à la Convention et les procédures connexes.
- ★ En mai, la Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international a été adoptée et signée à Montréal, dans le cadre d'une Conférence internationale de droit aérien, que l'OACI avait convoquée dans le but de refondre et de moderniser le régime de la Convention de Varsovie qui, au fil des ans, avait fait l'objet de divers amendements et suppléments.
- ★ Le 28 mai, l'Accord supplémentaire entre le Gouvernement du Canada et l'Organisation de l'aviation civile internationale relatif au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale a été signé à Montréal, avec effet au 1^{er} novembre 1996. Cet accord annule et remplace l'Accord supplémentaire signé les 12 et 16 septembre 1980. Les parties sont convenues que le Gouvernement du Canada loue du propriétaire, et que l'Organisation occupe, la totalité de l'immeuble pour une période de 20 ans et un mois. Sur une base annuelle, le Gouvernement du Canada prend à sa charge 75 % du loyer et des frais d'utilisation et la totalité des taxes foncières, et l'Organisation prend à sa charge 25 % du loyer et des frais d'utilisation, qu'elle verse au Gouvernement du Canada.
- ★ Le Protocole concernant un amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale [clause finale du dispositif du texte russe], signé à Montréal le 30 septembre 1977, est entré en vigueur le 17 août 1999 pour les États qui l'avaient ratifié. Trente jours plus tard, le 16 septembre 1999, le Protocole concernant le texte authentique quadrilingue de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Chicago, 1944), signé à Montréal le 30 septembre 1977, est entré en vigueur pour les États qui l'avaient accepté et qui avaient ratifié la clause finale du dispositif du texte russe. Les deux protocoles ayant pris effet, la Convention est désormais également authentique dans les langues française, anglaise, espagnole et russe.
- ★ En septembre, le Conseil a décerné le 33^e prix Edward Warner, la plus haute distinction du monde de l'aviation civile, à M. Jerome F. Lederer (États-Unis) en reconnaissance de son éminente contribution à l'amélioration de tous les aspects de la sécurité de l'aviation civile internationale.
- ★ En septembre, 252 experts de l'aviation mondiale, représentant 84 États contractants et 11 organisations internationales, ont participé à la Réunion Enquêtes et prévention des accidents (AIG) à l'échelon Division de 1999. Ils sont convenus d'une série de recommandations visant à renforcer la prévention des accidents grâce au perfectionnement des systèmes de compte rendu et à l'amélioration de l'échange des informations intéressant la sécurité, ainsi qu'à renforcer les spécifications techniques concernant les enquêtes sur les accidents et incidents.

- ★ *Le 3 octobre 1999, le Protocole portant amendement de la Convention relative aux dommages causés aux tiers à la surface par des aéronefs étrangers signée à Rome le 7 octobre 1952, signé à Montréal le 23 septembre 1978, est entré en vigueur.*
 - ★ *La Journée de l'aviation civile internationale a été célébrée le 7 décembre. Elle avait pour thème la promotion de l'amitié et de la compréhension dans le monde.*
 - ★ *En 1999, l'OACI a joué, par l'intermédiaire de son Bureau Europe et Atlantique Nord, un rôle majeur dans la normalisation des services de navigation aérienne en Bosnie-Herzégovine. Un projet financé par la Commission européenne a été mis au point. Ce projet a pour objet d'aider l'Administration de l'aviation civile dans son fonctionnement quotidien, afin d'assurer l'efficacité du transport aérien dans le respect des SARP de l'OACI. En outre, la gestion de l'espace aérien supérieur est redevenue la responsabilité des autorités de la Bosnie-Herzégovine.*
 - ★ *Une année entière d'activités intensives a été consacrée aux préparatifs du passage à l'an 2000. Grâce à une mobilisation des efforts du Groupe mondial OACI/IATA de planification d'urgence an 2000, des bureaux régionaux de l'OACI et des groupes régionaux de planification, à la planification assurée par les États et à l'établissement d'une unité mondiale de coordination au siège de l'OACI durant la période de transition, l'aviation civile internationale a franchi sans problème le seuil de l'an 2000, et la sécurité et l'efficacité de l'exploitation aérienne dans le monde en sont sorties considérablement améliorées pour l'avenir. Ces résultats ont été obtenus grâce au niveau sans précédent de coopération qui s'est établi entre l'OACI, ses États contractants, l'ACI, l'IATA, différents organismes aéronautiques et l'industrie de l'aviation civile.*
 - ★ *En application de la Résolution A32-1 de l'Assemblée — Amélioration de l'efficacité de l'OACI — le Conseil a poursuivi ses travaux sur la rationalisation des méthodes de travail et des procédures du Conseil et de l'Assemblée sans affaiblir l'Organisation ni poser d'entraves à son fonctionnement. Le Conseil a mis un plus grand accent sur les questions de politique générale dans son programme de travail et a consacré plus de temps aux sujets relevant de la navigation aérienne. Il a délégué à la Commission de navigation aérienne et à son Président l'autorité pour traiter de diverses questions d'aviation. L'Organisation a eu recours de plus en plus à l'usage de la toile mondiale (Web) afin d'améliorer ses communications avec les États. Des économies ont pu être réalisées dans les coûts de production de la documentation, de recrutement et de gestion du bâtiment. Des mesures visant à introduire à l'intention du personnel un vaste éventail de primes et d'incitatifs ont été approuvées par le Conseil.*
-