

Doc 9814



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2004

Rapport annuel du Conseil

2002



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: +1 (514) 954-8022; Fax: +1 (514) 954-6769;
Sitatex: YULADYA; E-mail: sales@icao.int

Afrique du Sud. Avex Air Training (Pty) Ltd., Private Bag X102, Halfway House, 1685, Johannesburg
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-e: sccc.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; Fax: +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
Teléfono: +52 (55) 52 50 32 11; Facsimile: +52 (55) 52 03 27 57; Sitatex: MEXCAYA

Nigéria. Landover Company, P.O. Box 3165, Ikeja, Lagos
Telephone: +234 (1) 4979780; Facsimile: +234 (1) 4979788; Sitatex: LOSLORK

Pérou. Director Regional de la OACI, Oficina Sudamérica, Apartado 4127, Lima 100
Teléfono: +51 (1) 302260; Facsimile: +51 (1) 640393; Sitatex: LIMCAYA

Royaume-Uni. Airplan Flight Equipment Ltd. (AFE), 1a Ringway Trading Estate, Shadowmoss Road, Manchester M22 5LH
Telephone: +44 161 499 0023; Facsimile: +44 161 499 0298; E-mail: enquiries@afeonline.com;
Web Site: <http://www.afeonline.com>

Sénégal. Directeur régional de l'OACI, Bureau Afrique occidentale et centrale, Boîte postale 2356, Dakar
Téléphone: +221 8-23-54-52; Fax: +221 8-23-69-26; Sitatex: DKRCAYA

Slovaquie. Air Traffic Services of the Slovak Republic, Letové prevádzkové služby Slovenskej Republiky,
State Enterprise, Letisko M.R. Štefánika, 823 07 Bratislava 21
Telephone: +421 (7) 4857 1111; Facsimile: +421 (7) 4857 2105

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

3/03

Le Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI

Publié une fois par an, le Catalogue donne la liste des publications et des aides audiovisuelles disponibles.

Des suppléments mensuels annoncent les nouvelles publications et aides audiovisuelles, les amendements, les suppléments, les réimpressions, etc.

On peut l'obtenir gratuitement auprès du Groupe de la vente des documents, OACI.

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 2002, 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 2004, 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, alinéa 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 2002, le Conseil a tenu trois sessions : la cent soixante-cinquième, du 21 février au 15 mars, qui a compté treize séances; la cent soixante-sixième, du 21 mai au 14 juin, qui a compté quatorze séances; et la cent soixante-septième, du 12 novembre au 4 décembre, qui a compté quatorze séances, dont trois 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. Protection de l'environnement	35
L'économie mondiale	1	8. Facilitation	36
Trafic	2	Chapitre IV — Financement collectif	37
Finances	3	1. Généralités	37
Aspects commerciaux	4	2. Données financières relatives aux Accords de financement collectif avec le Danemark et avec l'Islande	37
Réglementation économique	5	3. Données financières relatives à l'arrangement de financement collectif d'un système de surveillance de l'altitude dans la Région Atlantique Nord	37
CNS/ATM	7	Chapitre V — Coopération technique	39
Aérodromes	8	1. Aperçu général	39
Météorologie aéronautique	9	2. Finances	44
Recherches et sauvetage	9	3. Personnel	47
Encombrement	9	4. Bourses	47
Sécurité	10	5. Matériel et services sous-traités	48
Supervision de la sécurité	11	6. Programme du PNUD et Programme des fonds d'affectation spéciale	48
Facteurs humains	11	Liste par pays/région	49
Licences et formation du personnel	11	Projets multinationaux et interrégionaux	58
Sûreté	12	Chapitre VI — Questions constitutionnelles et juridiques	61
Régime de Varsovie	13	1. Introduction	61
Assistance dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre	13	2. Ratifications, adhésions et acceptations	61
Protection de l'environnement	13	3. Programme des travaux du Comité juridique et réunions juridiques	61
Restriction du droit de fumer	14	4. Règlement des différends	62
Coopération technique	14	5. Assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre	63
L'Organisation	16	6. Appui spécial	63
ACTIVITÉS DE L'OACI EN 2002 ET FAITS NOUVEAUX		7. Privilèges, immunités et facilités	64
Chapitre II — Navigation aérienne	19	8. Enregistrement d'accords et d'arrangements	64
1. Introduction	19	9. Collection de lois et règlements aéronautiques nationaux	64
2. Projets qui ont reçu une attention particulière en 2002	19	Chapitre VII — Sûreté de l'aviation	65
3. Réunions	27	1. Introduction	65
4. Normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS)	27	2. Réunions	65
Chapitre III — Transport aérien	31	3. Mécanisme de la sûreté de l'aviation	66
1. Introduction	31	4. Audits de sûreté de l'aviation	67
2. Réunions	31	5. Communications avec les États	68
3. Politiques économiques	31		
4. Prévisions et planification économique	33		
5. Statistiques	33		
6. Gestion des aéroports et des installations et services de route	34		

	<i>Page</i>		<i>Page</i>
Chapitre VIII — Activités régionales	69	5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 2002	A-15
I^{re} Partie. Bureaux régionaux	69	6. Organigramme du Secrétariat de l'OACI au 31 décembre 2002	A-18
1. Généralités	69	7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur au 31 décembre 2002	A-19
2. Activités générales des bureaux régionaux	69	8. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la Coopération technique, par nationalité, classe et programme, 2002	A-23
3. Activités et réalisations des différents bureaux régionaux	71	9. Recrutement du personnel des services extérieurs — 2002	A-24
II^e Partie. Commissions régionales	79	10. Bourses octroyées en 2002 au titre des programmes de l'OACI	A-33
1. Généralités	79	11. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-39
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	79	12. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre I ^{er}	A-42
3. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	80	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-54
4. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	80	14. Taux de participation des États et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI	A-57
Chapitre IX — Relations avec d'autres organisations internationales	83	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-64
1. Organisation des Nations Unies	83	16. Activités 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-77
2. Organes interinstitutions	84		
3. Institutions spécialisées	84		
4. Autres organisations internationales	86		
Chapitre X — L'Organisation	89		
1. Le Conseil	89		
2. Structure de l'Organisation	91		
3. Personnel	91		
4. Stage de familiarisation	92		
5. Relations extérieures et information du public	92		
6. Technologies de l'information et des communications (TIC)	93		
7. Services linguistiques et publications	94		
8. Service Web, bibliothèque et archives	96		
9. Courrier, distribution et ventes	97		
10. Finances	97		
11. Supervision et examen de la gestion	100		
Appendices			
1. Instruments de droit aérien international — Ratifications et adhésions en 2002	A-1		
2. Annexes à la Convention — Notifications de différences ou de conformité	A-5		
3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les Comités du Conseil	A-10		
4. Réunions de l'OACI tenues en 2002	A-13		

Glossaire

- AAC.** Autorité de l'aviation civile
ACAAC. Association des autorités de l'aviation civile des Caraïbes
ACAS. Système anticollision embarqué
ACC. Centre de contrôle régional
ACEA. Autorité de contrôle de l'espace aérien
ACI. Conseil international des aéroports
ACSA. Agence centraméricaine pour la supervision de la sécurité
ADREP. Communication de renseignements sur les accidents et les incidents
ADS. Surveillance dépendante automatique
ADS-B. Surveillance dépendante automatique en mode diffusion
AENA. Autorité des aéroports espagnols
AEROCOM. Communications aéronautiques
AEROMET. Météorologie aéronautique
AFDD. Base de données sur les constatations des audits et les différences
AFI. Afrique-Océan Indien
AFIS. Services d'information de vol d'aérodrome
AFRAA. Association des compagnies aériennes africaines
AGA. Aéroports, routes aériennes et aides au sol
AGAC. Autorité générale de l'aviation civile
AGCS. Accord général sur le commerce des services
AHAC. Autorité hellénique de l'aviation civile
AH-DE. Groupe ad hoc de spécialistes de la détection des explosifs
AIEA. Agence internationale de l'énergie atomique
AIG. Enquêtes et prévention des accidents
AIMAS. Académie internationale de médecine aéronautique et spatiale
AIP. Publication d'information aéronautique
AIRAC. Régularisation et contrôle de la diffusion des renseignements aéronautiques
AIS. Services d'information aéronautique
AIS/MAP. Information aéronautique et cartes aéronautiques
AISMPSG. Groupe d'étude sur l'information et les cartes aéronautiques
AITAL. Association internationale du transport aérien latino-américain
AJAB. Commission paritaire consultative de recours
ALA. Accidents en phase d'approche et d'atterrissage
ALAR. Réduction des accidents en phase d'approche et d'atterrissage
AMAS. Association de médecine aéronautique et spatiale
AMDAR. Groupe d'experts sur la retransmission des données météorologiques d'aéronefs
AMHS. Système de messagerie ATS
AMOSSG. Groupe d'étude sur les systèmes d'observation météorologique d'aérodrome
ANAC. Agence nationale de l'aviation civile de la Côte d'Ivoire
ANP. Plan de navigation aérienne
ANS. Services de navigation aérienne
ANSConf. Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne
AOSC. Dépenses des services d'administration et de fonctionnement
AOT. Airports of Thailand
APANPIRG. Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne
APEC. Forum de coopération économique Asie-Pacifique
APIRG. Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre
APT. Télécommunauté Asie-Pacifique
APV. Approche avec guidage vertical
ASA. Audit de sûreté de l'aviation
ASAS. Système embarqué d'assurance de la séparation
ASD. Division de la sécurité aérienne
ASECNA. Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
ASG. Accord de services de gestion
ASIA/PAC. Asie/Pacifique
A-SMGCS. Système perfectionné de guidage et de contrôle de la circulation aérienne
ASTC. Centre de formation à la sûreté de l'aviation
ATB. Direction du transport aérien
ATC. Contrôle de la circulation aérienne
ATConf. Conférence mondiale de transport aérien
ATDSG. Groupe d'étude sur les indicatifs de types d'aéronefs
ATLAS. Système informatisé de la bibliothèque
ATM. Gestion du trafic aérien

- ATMCP.** Groupe d'experts sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien
- ATN.** Réseau de télécommunications aéronautiques
- ATO.** Bureau du transport aérien
- ATRP.** Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien
- ATS.** Services de la circulation aérienne
- AVSEC.** Sûreté de l'aviation
- AWOS.** Système d'observation météorologique automatique
- BAD.** Banque asiatique de développement
- BEI.** Banque européenne d'investissement
- BID.** Banque interaméricaine de développement
- BSP/ONU.** Bureau des Nations Unies pour les services d'appui aux projets
- BUFR.** Forme universelle de représentation binaire des données météorologiques
- CAAC.** Commission arabe de l'aviation civile
- CACAS.** Autorité provisoire de l'aviation civile somalienne
- CAE.** Communauté de l'Afrique de l'Est
- CAEP.** Comité de la protection de l'environnement en aviation
- CAFAC.** Commission africaine de l'aviation civile
- CAFSAT.** Réseau satellitaire pour les FIR de l'Atlantique central
- CAI.** Comité aéronautique inter-États
- CAPS.** Service des achats d'aviation civile
- CAR.** Caraïbes
- CAST.** Commercial Aviation Safety Team
- CATC.** Centre de formation de l'aviation civile
- CATCV.** Centre de formation de l'aviation civile du Viet Nam
- CBS.** Commission des systèmes de base
- CCL.** Croatia Control Limited
- CCNUCC.** Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques
- CCS.** Conseil de coordination des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies
- CE.** Communauté européenne
- CEA.** Commission économique pour l'Afrique
- CEAC.** Conférence européenne de l'aviation civile
- CEATS.** Services de la circulation aérienne d'Europe centrale
- CEDEAO.** Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest
- CEE.** Commission économique pour l'Europe
- CEI.** Communauté d'États indépendants
- CESAO.** Commission économique et sociale pour l'Asie occidentale
- CESAP.** Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique
- CFIT.** Impacts sans perte de contrôle
- CGWI.** Groupe d'étude du Conseil sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre
- CITE.** Commission internationale technique des explosifs
- CITEL.** Commission interaméricaine des télécommunications
- CLAC.** Commission latino-américaine de l'aviation civile
- CMAé.** Commission de météorologie aéronautique
- CMFZ.** Centre mondial de prévisions de zone
- CMR.** Conférence mondiale des radiocommunications de l'UIT
- CMR-2003.** Conférence mondiale des radiocommunications de 2003
- CNS.** Communications, navigation et surveillance
- COCESNA.** Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale
- COM.** Communications
- COMESA.** Marché commun des États de l'Afrique de l'Est et de l'Afrique australe
- COPAD.** Commission d'examen des candidatures aux postes de directeur
- COSCAP.** Projet de développement coopératif de la sécurité de l'exploitation et du maintien de la navigabilité
- COSPAS.** Système spatial pour les recherches et le sauvetage.
- CPDLC.** Communications contrôleur-pilote par liaison de données
- CRPZ.** Centre régional de prévisions de zone
- CTS.** Conseil du commerce des services
- CVOR.** Radiophare omnidirectionnel VHF conventionnel
- DAC.** Direction de l'aviation civile
- DAGMAR.** Base de données des accords et arrangements aéronautiques
- DEPV.** Direction de l'électronique et de la protection des vols
- DfID.** Department for International Development
- DGAC.** Direction générale de l'aviation civile
- DGP.** Groupe d'experts sur les marchandises dangereuses
- DME.** Dispositif de mesure de distance
- DOMP.** Département des opérations de maintien de la paix
- DOT.** Département des transports
- DSU.** Groupe de la vente des documents
- DTD.** Définition du type de document
- DVOR.** Radiophare omnidirectionnel VHF Doppler
- EAC.** Communauté de l'Afrique de l'Est
- EAO.** Bureau de l'évaluation des programmes, de la vérification et de l'examen de la gestion
- EATCHIP.** Programme européen d'harmonisation et d'intégration du contrôle de la circulation aérienne
- ECFALIS.** Système d'information FAL CEAC sur l'immigration clandestine
- EDEN.** Système de services réseautés de documents électroniques
- EDU.** Groupe de la distribution externe
- EEE.** Espace économique européen
- ELT.** Émetteur-localisateur d'urgence
- EMARSSH.** Structure des routes Europe/Moyen-Orient/Asie, au Sud de l'Himalaya

- ESAF.** Afrique orientale et australe
- ETAC.** École de formation de l'aviation civile
- EUR.** Europe
- EUROCONTROL.** Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne
- EURPOL.** Équipe de travail sur la politique des transports aériens intra-européens
- FAA.** Federal Aviation Administration
- FAI.** Fédération aéronautique internationale
- FAL.** Facilitation
- FAS.** Fonds d'affectation spéciale
- FASID.** Document de mise en œuvre des installations et services
- FATCA.** Autorité fédérale du contrôle de la circulation aérienne
- FCLTP.** Groupe d'experts sur les licences et la formation des équipages de conduite
- FIC.** Centre d'information de vol
- FIDAE.** Foire internationale de l'air et de l'espace
- FIR.** Région d'information de vol
- FIS.** Services d'information de vol
- FMG.** Groupe sur la gestion des fréquences
- FSF.** Flight Safety Foundation
- GASP.** Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde
- GBAS.** Systèmes de renforcement basés au sol
- GEOSAR.** Satellites géostationnaires
- GEPEJTA.** Groupe d'experts sur les politiques, l'économie et les questions juridiques dans le transport aérien
- 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
- GRIB.** Transmission de données aux points de grille sous forme binaire
- GSI.** Instructions générales au Secrétariat
- 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
- ICT.** Technologie de l'information et des communications
- IFACA.** Fédération internationale des associations des communications aéronautiques
- IFALPA.** Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
- IFATCA.** Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne
- IFFAS.** Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation
- IFR.** Règles de vol aux instruments
- ILS.** Système d'atterrissage aux instruments
- IMSO.** Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites
- IRCA.** Registre international d'aéronefs civils
- ISASI.** Association internationale des enquêteurs de la sécurité aérienne
- ISBN.** Numéro normalisé international du livre
- ISCS.** Système de communications internationales par satellite
- ISDB.** Base de données statistiques intégrée
- ISO.** Organisation internationale de normalisation
- ITS.** Technologies et systèmes d'information
- JAA.** Autorités conjointes de l'aviation
- JSSI.** Initiative conjointe pour une stratégie de la sécurité
- LAM.** Amérique latine
- LEA.** Ligue des États arabes
- LEB.** Direction des affaires juridiques
- LEOSAR.** Constellation de satellites en onde terrestre basse
- LOSA.** Audit de sécurité en service de ligne
- MEDA.** Décision sur les erreurs de maintenance
- MET.** Météorologie
- METAR.** Message d'observation météorologique régulière pour l'aviation (en code météorologique aéronautique)
- METLINKSG.** Groupe d'étude sur l'information météorologique par liaison de données
- MID.** Moyen-Orient
- MIDANPIRG.** Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne
- MINUK.** Mission d'administration intérimaire des Nations Unies au Kosovo
- MONUC.** Mission de l'Organisation des Nations Unies en République démocratique du Congo
- MPN.** Mallette pédagogique normalisée
- MRTD.** Document de voyage lisible à la machine
- MWO.** Centre de veille météorologique
- NA.** Asie du Nord
- NAM.** Amérique du Nord
- NAT.** Atlantique Nord
- NAT SPG.** Groupe de planification coordonnée Atlantique Nord
- NEPAD.** Partenariat pour le développement de l'Afrique
- NIMA.** National Imagery and Mapping Agency
- NPA.** Procédures d'approche classique
- OCDE.** Organisation de coopération et de développement économiques
- OCP.** Groupe d'experts sur le franchissement des obstacles
- OFOD.** Origine et destination par vol
- OFZ.** Zone dégagée d'obstacles
- OHR.** Office du Haut-Représentant

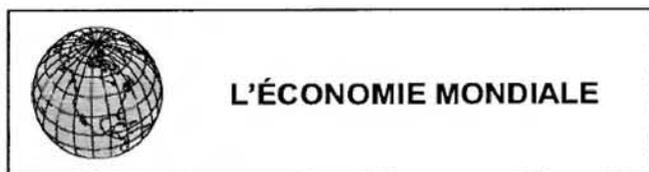
- OIFM.** Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs
- OIPC-INTERPOL.** Organisation internationale de police criminelle
- OIT.** Organisation internationale du Travail
- OMC.** Organisation mondiale du commerce
- OMD.** Organisation mondiale des douanes
- OMI.** Organisation maritime internationale
- OMM.** Organisation météorologique mondiale
- OMPI.** Organisation mondiale de la propriété intellectuelle
- OMS.** Organisation mondiale de la santé
- OMT.** Organisation mondiale du tourisme
- ONU.** Organisation des Nations Unies
- OPAS.** Assistance opérationnelle
- OPLINKP.** Groupe d'experts des liaisons de données opérationnelles
- OPMET.** Renseignements météorologiques d'exploitation
- OPS/AIR.** Exploitation/navigabilité
- ORAT.** Préparation opérationnelle et transfert de l'aéroport
- OTAN.** Organisation du Traité de l'Atlantique Nord
- OUA.** Organisation de l'unité africaine
- PAAST.** Équipe panaméricaine pour la sécurité de l'aviation
- PANS.** Procédures pour les services de navigation aérienne
- PANS-ABC.** Procédures pour les services de navigation aérienne — Abréviations et codes de l'OACI
- PANS-ATM.** Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien
- PANS-OPS.** Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs
- PCT.** Programme de la coopération technique
- PEL.** Licences du personnel
- PIASA.** Accord sur les services aériens dans les îles du Pacifique
- PIB.** Produit intérieur brut
- PIRG.** Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre
- PNUCID.** Programme des Nations Unies pour le contrôle international des drogues
- PNUD.** Programme des Nations Unies pour le développement
- PNUE.** Programme des Nations Unies pour l'environnement
- RAS.** Région administrative spéciale
- RASOS.** Système régional de supervision de la sécurité de l'aviation
- REDDIG.** Réseau numérique SAM
- RF.** Radiofréquence
- RFF.** Sauvetage et lutte contre l'incendie
- RNAV.** Navigation de surface
- RNP.** Qualité de navigation requise
- ROC.** Reconnaissance optique des caractères
- RPCV.** Renseignements préalables concernant les voyageurs
- RSFTA.** Réseau du service fixe des télécommunications aéronautiques
- RVSM.** Minimum de séparation verticale réduit
- SA.** Asie du Sud
- SADC.** Communauté de développement de l'Afrique australe
- SADIS.** Système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne
- SAFA.** Évaluation de la sécurité des aéronefs étrangers
- SAM.** Amérique du Sud
- SAR.** Recherches et sauvetage
- SARAST.** Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie du Sud
- SARM.** Manuel de référence pour les audits de sûreté
- SARP.** Normes et pratiques recommandées
- SARSAT.** Système de localisation par satellite pour les recherches et le sauvetage
- SAT.** Atlantique Sud
- SATCC.** Commission des transports et des communications de l'Afrique australe
- SBAS.** Systèmes de renforcement satellitaires
- SCRAG.** Groupe administratif de recouvrement des coûts du SADIS
- SCT/DGAC.** Secrétaire des Communications et des Transports, Direction générale de l'aviation civile
- SEA.** Asie du Sud-Est
- SEARAST.** Équipe régionale de sécurité de l'aviation d'Asie du Sud-Est
- SFA.** Service fixe aéronautique
- SFOR.** Force de stabilisation
- SGWI.** Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre
- SIGMET.** Renseignements relatifs aux phénomènes météorologiques en route qui peuvent affecter la sécurité de l'exploitation aérienne
- SIGWX.** Temps significatif
- SIP.** Projet spécial de mise en œuvre
- SIR.** Systèmes informatisés de réservation
- SMA.** Service mobile aéronautique
- SMPZ.** Système mondial de prévisions de zone
- SPPD.** Services d'appui à l'élaboration des politiques et des programmes
- SSPM.** Manuel sur les normes et procédures du Secrétariat
- SSR.** Radar secondaire de surveillance
- STS.** Appui des services techniques au niveau des projets
- TAA.** Altitude d'arrivée en région terminale
- TAF.** Prévision d'aérodrome
- TAG-MRTD.** Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine
- TCB.** Direction de la coopération technique
- TRD.** Terminologie, références et documentation
- UA.** Union africaine
- UACC.** Centre de contrôle de l'espace aérien supérieur
- UAT.** Émetteur-récepteur universel
- UE.** Union européenne
- UEMOA.** Union Économique et Monétaire Ouest Africaine
- UIT.** Union internationale des télécommunications
- UNAT.** Tribunal administratif des Nations Unies

-
- UPU.** Union postale universelle
USAP. Programme universel d'audits de sûreté
USOAP. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité
VAAC. Centre d'avis de cendres volcaniques
VAP. Groupe d'experts sur les aides visuelles
VDL. Liaison numérique VHF
VHF. Très hautes fréquences
VNAV. Navigation verticale
VOR. Radiophare omnidirectionnel VHF
VSAT. Microstation
- VTOL.** Décollage et atterrissage verticaux
WACAF. Bureau Afrique occidentale et centrale (Dakar)
WAFSSG. Groupe d'étude sur le système mondial de prévisions de zone
WGS-84. Système géodésique mondial — 1984
WLA. Service Web, bibliothèque et archives
WRIGHT. Programme OMS de recherche sur les dangers des voyages dans le monde
WTO-OMC. Organisation mondiale du commerce
WTO-OMT. Organisation mondiale du tourisme
XML. Langage de balisage extensible
-

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 2002. Les tableaux de l'Appendice 12 contiennent des statistiques détaillées sur les données présentées dans ce chapitre.



En 2002, l'économie mondiale a commencé à se relever du net fléchissement de 2001, avec des échanges et une production industrielle en amélioration dans presque toutes les régions. Le produit intérieur brut (PIB) a progressé d'environ 3,0 % en termes réels (Figure 1).

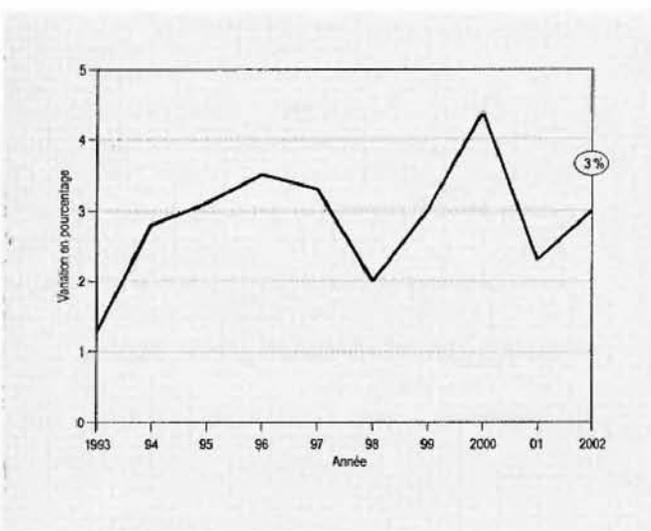


Figure 1. Évolution du PIB dans le monde en prix constants variations annuelles, 1993–2002

Dans le cas des pays industrialisés, une croissance de 1,8 % du PIB annonçait une reprise, mais à un rythme plus lent. L'économie de l'Amérique du Nord a progressé de 2,5 % soit plus de 2 points de pourcentage sur l'année précédente. La croissance du PIB des pays en développement s'est consolidée à 4,6 % au-dessus de la moyenne mondiale.

L'économie de l'Afrique a marqué une croissance de 3,4 % du PIB. L'économie globale de la Région Asie et Pacifique, qui a la plus grande part de l'économie mondiale, a progressé de quelque 4,8 % en 2002. Les pays en développement de la Région Asie et Pacifique y ont notablement contribué, avec un PIB moyen en croissance de 6,5 %. Le PIB de la Chine a encore connu une forte croissance, à 8,0 %, alors que les économies nouvellement industrialisées de l'Asie ont bien remonté, avec une croissance du PIB de 4,6 %. Le PIB du Japon a légèrement augmenté (0,3 %) et les économies de l'Australie et de la Nouvelle-Zélande ont connu une expansion de 4 % environ.

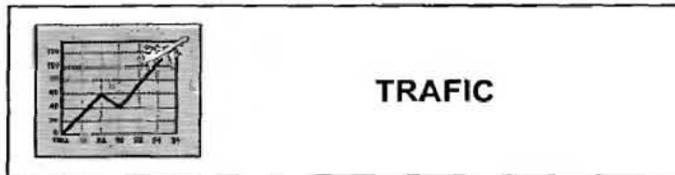
La Région Europe a réalisé une croissance moyenne du PIB de 1,3 %, l'Union européenne y contribuant au taux de 0,8 %, au-dessous de la moyenne des pays industrialisés. Les économies de l'Europe centrale et orientale ont progressé d'environ 2,9 %, alors que dans les pays de la Communauté d'États indépendants (CEI) le PIB a progressé de 4,8 % en moyenne, près de 1,5 % au-dessous de l'année précédente.

La Région Amérique latine et Caraïbes ne s'était pas encore relevée du fléchissement de l'économie mondiale de 2001 et de la crise financière en Argentine, et le PIB de la Région est tombé de 0,1 %.

L'économie de la Région Moyen-Orient a progressé au taux d'environ 3,9 %, en baisse pour une deuxième année de suite en raison de l'évolution des marchés pétroliers et des questions de sûreté.

On peut estimer que le volume des échanges mondiaux de biens et services a augmenté d'environ 2,9 % en 2002.

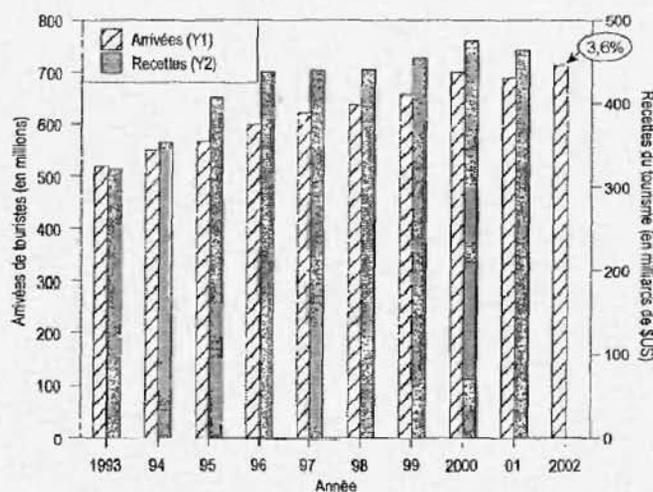
Le tourisme international a augmenté d'environ 3,6% en 2002. L'Organisation mondiale du tourisme (WTO-OMT) estime que près de 715 millions de touristes se sont rendus dans des pays étrangers au cours de l'année (Figure 2).



Services réguliers

En 2002, le trafic régulier total acheminé par les entreprises de transport aérien des 188 États contractants de l'OACI a atteint au total environ 1 615 millions de passagers et environ 30 millions de tonnes de fret. Les tonnes-kilomètres de passagers/fret/poste réalisées, tant totales qu'internationales, ont augmenté de quelque 2 % par rapport à 2001 (Tableaux 1 et 2). La Figure 3 illustre l'évolution de 1993 à 2002.

En 2002, la capacité globale a été réduite dans la mesure où les coefficients moyens de remplissage augmentaient pour atteindre certains de leurs niveaux annuels les plus élevés jamais réalisés (Figure 4). Les coefficients de



Note.— Les chiffres des recettes de 2002 n'étaient pas disponibles au moment de la publication.
Source : WTO-OMT

Figure 2. Arrivées de touristes et recettes du tourisme international en dollars US, 1993-2002

remplissage moyens en passagers et en poids sur le total des services réguliers (intérieurs plus internationaux) ont augmenté pour atteindre 71 % et 61 % respectivement (Tableau 3).

Au niveau régional, quelque 33 % du volume de trafic total (passagers/fret/poste) étaient à l'actif des transporteurs aériens nord-américains. Les transporteurs aériens de la Région Asie-Pacifique en ont transporté 29 %, ceux de la Région Europe 27 %, ceux d'Amérique latine et des Caraïbes et ceux du Moyen-Orient 4 % dans les deux cas, et ceux de l'Afrique 2 % (Tableau 4).

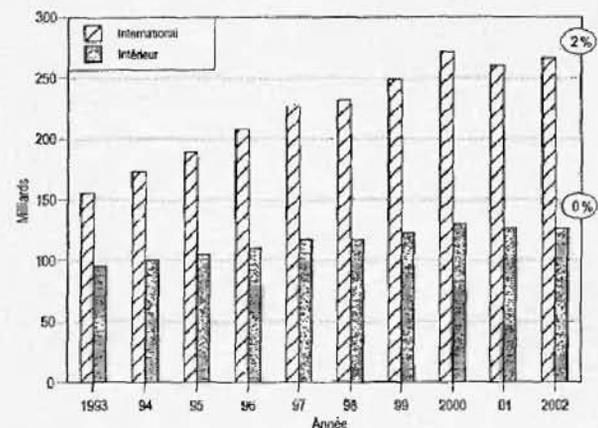


Figure 3. Trafic régulier tonnes-kilomètres réalisées, 1993-2002

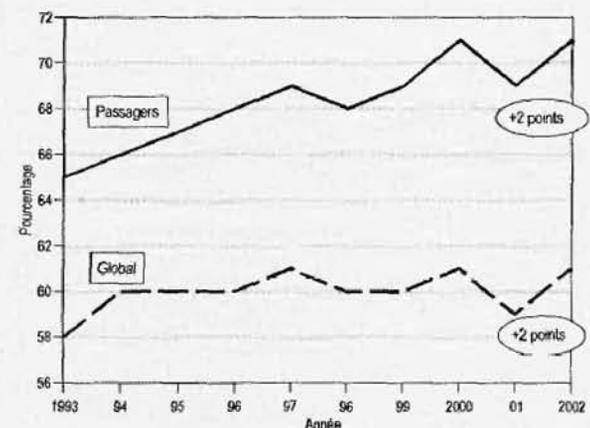


Figure 4. Trafic régulier coefficients d'occupation et de chargement, 1993-2002

Les chiffres par pays (Tableaux 5 et 6) montrent qu'en 2002 environ 47 % du volume total de trafic régulier passagers, fret et poste étaient à l'actif des transporteurs aériens des États-Unis, du Japon, du Royaume-Uni et de l'Allemagne (31 %, 6 %, 5 % et 5 % respectivement). Dans le cas des services internationaux, quelque 37 % du trafic total étaient à l'actif des transporteurs aériens des États-Unis, du Royaume-Uni, de l'Allemagne et du Japon (17 %, 7 %, 7 % et 6 % respectivement).

Transports commerciaux non réguliers

Selon les estimations, le nombre total de passagers-kilomètres réalisés sur les vols internationaux non réguliers en 2002 a baissé d'environ 12 % par rapport à 2001, alors que la proportion du trafic non régulier sur l'ensemble du trafic international de passagers a baissé de 13,5 % à environ 12 % (Figure 5 et Tableau 7). Le trafic intérieur non régulier de passagers ne représente qu'environ 5 % du total du trafic non régulier de passagers et environ 1 % du total du trafic intérieur mondial de passagers.

Aéroports

Selon les estimations préliminaires, les 25 plus grands aéroports du monde ont accueilli environ 1 022 millions de passagers en 2002 (Tableau 8). Au cours de la même période, ces aéroports (dont 14 se trouvent en Amérique du Nord, 6 en Europe et 5 en Asie) ont aussi enregistré quelque 11 millions de mouvements de transport aérien commercial.

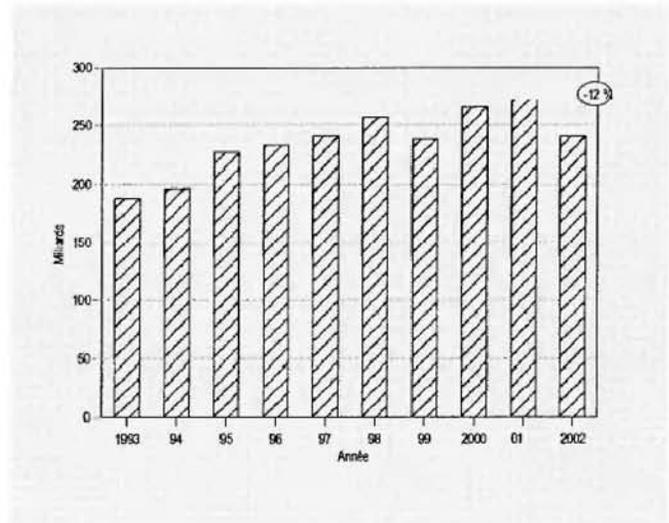


Figure 5. Trafic international non régulier passagers-kilomètres réalisés, 1993–2002

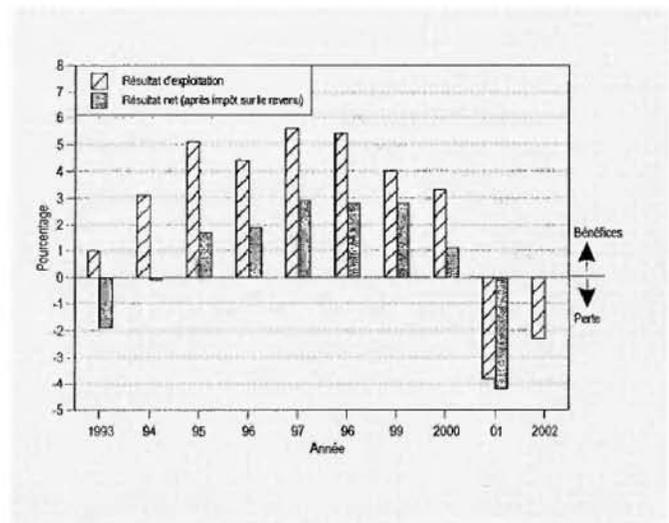
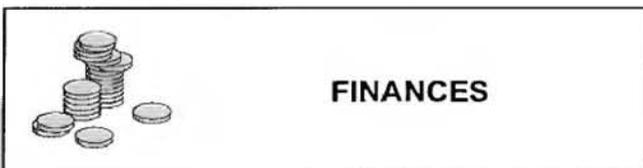


Figure 6. Transporteurs aériens réguliers résultat d'exploitation et résultat net, 1993–2002



Entreprises de transport aérien

Selon les estimations préliminaires pour 2002, les entreprises de transport aérien régulier du monde auraient globalement enregistré un déficit d'exploitation notable pour la deuxième année de suite après 8 années consécutives de bénéfices d'exploitation (Tableau 9 et Figure 6).

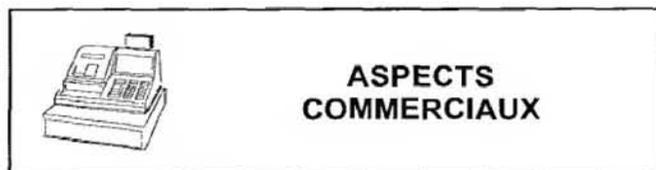
Les recettes d'exploitation des entreprises de transport aérien régulier des États contractants de l'OACI sont pour le moment estimées à 312 500 millions de dollars¹ en 2002 et leurs dépenses d'exploitation à 319 800 millions de dollars, soit un déficit d'exploitation de 2,3 % des recettes d'exploitation. Cela faisait suite à un déficit d'exploitation de 3,8 % en 2001.

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

La recette d'exploitation par tonne-kilomètre est tombée de 74,9 cents en 2001 à une valeur estimative de 74,5 cents en 2002, alors que la dépense d'exploitation passait de 77,8 cents à une valeur estimative de 76,2 cents.

Aéroports et services de navigation aérienne

Comme dans le cas des transporteurs aériens, la situation financière des aéroports et des prestataires de services de navigation aérienne, notamment en Amérique du Nord et en Europe, a continué d'être touchée par le fléchissement du trafic aérien à la suite des événements du 11 septembre 2001. Les prestataires ont dû chercher un équilibre entre les problèmes financiers des transporteurs aériens et le besoin d'augmenter les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, le trafic ayant été inférieur aux prévisions. Une baisse des recettes provenant des activités extra-aéronautiques a contribué à une dégradation de la situation financière des aéroports.



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 2002, environ 806 transporteurs aériens assurant des services réguliers de transport de passagers internationaux et/ou intérieurs (y compris 76 transporteurs qui assurent des services passagers réguliers et des services tout-cargo) et environ 90 transporteurs n'assurant que des services réguliers tout-cargo. Le nombre total de transporteurs aériens en 2002, soit 896, est proche du total de 894 en 2001.

La tendance à la privatisation des compagnies aériennes nationalisées s'est poursuivie en 2002. Cinq compagnies ont atteint leur objectif de privatisation. Il a été signalé que 40 autres compagnies aériennes nationalisées avaient atteint diverses étapes de leur plan de privatisation partielle ou totale. Dans plusieurs cas cependant, leurs plans avaient été différés ou retardés en raison de la complexité de leur réalisation ou de la situation économique des compagnies en question, ou encore du

fait d'autres circonstances. Contrairement à la tendance générale, les gouvernements ont augmenté leurs participations au capital de transporteurs privatisés afin d'éviter leur faillite imminente.

Aéroports et services de navigation aérienne

L'évolution vers une plus grande autonomie dans la mise en œuvre et l'exploitation d'aéroports et de services de navigation aérienne a ralenti après plusieurs années de projets de commercialisation et de privatisation dans toutes les régions du monde, particulièrement dans le secteur des aéroports.

Parc aérien

De 1993 à 2002, selon les données communiquées, le nombre total des aéronefs de transport commercial en service a augmenté d'environ 34 %, passant de 15 554 à 20 877 (à l'exclusion des aéronefs ayant une masse maximale au décollage inférieure à 9 000 kg). Dans ces totaux, le nombre des avions à turboréacteurs a augmenté d'environ 33 %, passant de 12 552 à 16 668 au cours de la même période (Figure 7 et Tableau 10).

En 2002, 497 avions à réaction ont été commandés (contre 990 en 2001) et 999 ont été livrés (contre 1 219 en 2001). Le nombre d'avions restant à livrer à la fin de 2002 était de 3 407, contre 3 799 à la fin de 2001.

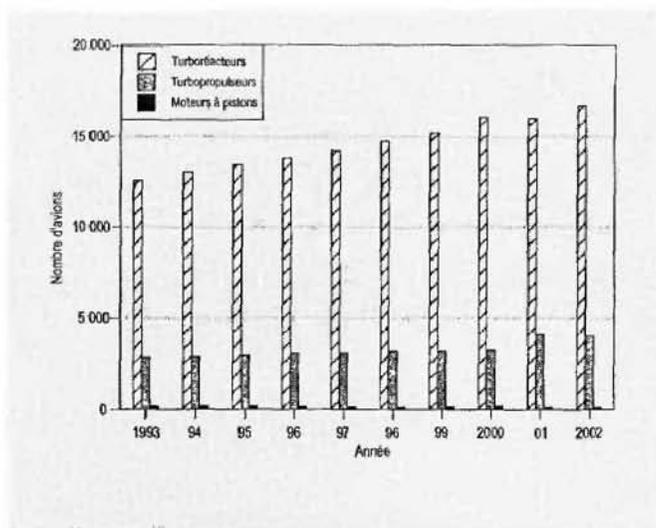


Figure 7. Parc total des avions de transport commercial 1993-2002

On estime que les engagements financiers relatifs aux commandes d'avions à réaction passées aux grands constructeurs en 2002 sont de l'ordre de 40 milliards de dollars.

Au cours de l'année 2002, 32 avions à turbopropulseurs ont été commandés et 69 ont été livrés.

Avions en tête de liste des transactions, 2002

Avions	Commandes	Livraisons	À livrer
Airbus 319	143	85	370
Boeing 737	118	212	757
Canadair RJ	44	186	389
Airbus 320	43	116	469
Embraer RJ	43	131	408



RÉGLEMENTATION ÉCONOMIQUE

Au cours de l'année, 91 accords bilatéraux relatifs aux services aériens ont été signalés comme conclus ou amendés par 69 États. Confirmant une tendance, plus de 70 % de ces accords et amendements comportaient une certaine forme d'arrangement de réglementation libéralisée. Par exemple, 6 accords de « ciel ouvert » ont été conclus entre 10 pays; ils prévoient le libre accès au marché sans restrictions de désignations, de droits de route, de capacité, de fréquences, de partages de codes et de tarifs; toutefois, 2 des 6 accords prévoient une période d'introduction progressive ou de grâce pour l'application de certaines dispositions. Jusqu'à décembre 2002, plus de 85 accords de ciel ouvert avaient été conclus (28 au cours des 3 dernières années) entre environ 70 pays. Soixante pour cent des accords concernaient des pays en développement.

L'activité de libéralisation du transport aérien a aussi continué au niveau régional. Les arrangements régionaux et/ou plurilatéraux de libéralisation visent fondamentalement à ouvrir davantage l'accès au marché et à améliorer les services entre les États membres concernés. Il y avait en décembre 2002 au moins 11 arrangements de ce type, et plusieurs autres arrangements potentiels étaient en préparation. Il y a eu au cours de l'année plusieurs développements à signaler sur le plan régional. Premièrement, 14 États membres du Forum des îles du Pacifique ont

mené à bien en octobre des négociations sur l'Accord sur les services aériens dans les îles du Pacifique (PIASA), qui va progressivement créer un marché unique de l'aviation dans la sous-région lorsqu'il aura été formellement entériné par les États membres. Deuxièmement, le Pérou et le Samoa se sont joints, respectivement en mai et en novembre, à l'Accord multilatéral relatif à la libéralisation du transport aérien international, dénommé Accord de ciel ouvert « Kona », qui avait été initialement signé par 5 membres (Brunéi Darussalam, Chili, États-Unis, Nouvelle-Zélande et Singapour) du Forum de coopération économique Asie-Pacifique (APEC) en 2001. Troisièmement, les accords bilatéraux entre les États membres de l'Union européenne (UE) et la Suisse sont entrés officiellement en vigueur en juillet après l'achèvement du processus de ratification par tous les États membres; les accords, dont un porte sur le transport aérien, intègrent la Suisse dans l'Espace économique européen (EEE). Le Conseil de l'UE a mené à bien en décembre des négociations d'élargissement avec 10 États d'Europe centrale et orientale, qui les feraient entrer dans l'UE en 2004.

À l'intérieur de l'UE, il y a eu un développement important concernant une politique extérieure commune de l'UE. En novembre, la Cour européenne de Justice s'est prononcée sur plusieurs affaires introduites en 1998 par la Commission européenne contre 8 États membres qui avaient conclu ou amendé des accords bilatéraux relatifs aux services aériens (dont 7 accords de « ciel ouvert ») avec les États-Unis. Les jugements affirmaient l'aptitude des États membres à conclure des accords bilatéraux avec des pays tiers, dans la mesure où ils n'enfreindraient pas les règles de la Communauté européenne relatives au transport aérien, mais constataient que certaines des dispositions de ces accords bilatéraux transgressaient la compétence extérieure exclusive de la Communauté européenne à l'égard des tarifs aériens et des systèmes informatisés de réservation (SIR). La Cour a aussi constaté que les clauses concernant le régime de propriété nationale et de contrôle de transporteurs aériens transgressaient la législation de la Communauté européenne sur la liberté d'établissement à l'intérieur de la Communauté européenne. À la suite du jugement de la Cour, la Commission a indiqué qu'elle demanderait au Conseil européen de mandater sans tarder la Commission à ouvrir des négociations en vue d'un accord relatif aux services aériens entre tous les pays de la Communauté européenne et les États-Unis, ainsi que d'accords similaires avec le Japon et la Fédération de Russie.

L'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) a achevé son examen de la libéralisation des services de fret aérien en janvier et elle a ensuite publié un Protocole bilatéral aux accords existants relatifs aux services aériens, avec un possible accord multilatéral.

L'Organisation mondiale du commerce (OMC) a continué l'examen qui lui était dévolu de l'Annexe relative aux services de transport aérien de l'Accord général sur le commerce des services (AGCS), qui recouvre trois droits dits « auxiliaires » : réparation et maintenance d'aéronefs, vente et commercialisation du transport aérien, services de SIR. Lors de la quatrième session de cet examen, en mars, les avis étaient partagés dans le Conseil du commerce des services (CTS) quant à la continuation de l'examen et à l'élargissement possible du champ d'application de l'AGCS. Le CTS a débattu une proposition demandant aux membres de prendre des engagements plus substantiels sur la réparation et la maintenance d'aéronefs, ainsi que de renforcer les engagements existants, vu l'importance et le potentiel de ce secteur pour les pays en développement.

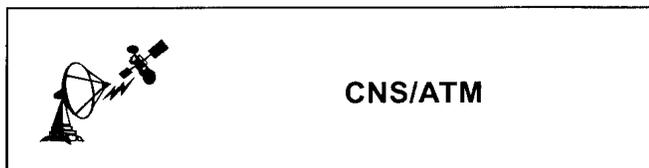
Au niveau national, plusieurs États ont commencé à revoir leurs politiques globales de transport aérien, au vu de la tendance mondiale vers une plus grande libéralisation. Par exemple, le Canada a annoncé en mai une nouvelle politique de désignations multiples pour les services aériens internationaux réguliers, qui supprimait les limitations de transporteurs canadiens désignés pour desservir des marchés étrangers. Toujours en mai, l'Inde a commencé une revue de sa politique bilatérale en vue d'attirer davantage de transporteurs étrangers dans le pays. En juillet, le Mozambique a annoncé qu'il abolirait le monopole accordé à LAM Mozambique Airlines, ce qui permettrait à d'autres transporteurs d'exploiter des services internationaux. En août, la Chine a porté de 35 à 49 % le plafond d'investissement étranger dans des transporteurs aériens chinois.

Les alliances de transporteurs aériens, particulièrement celles qui concernent de grands transporteurs, ont continué de retenir l'attention des autorités de réglementation à cause de leurs effets potentiels sur l'accès au marché, la concurrence et les intérêts des consommateurs, mais avec un traitement réglementaire variable. Par exemple, la Commission européenne a approuvé un accord d'alliance intra-européen et 2 accords d'alliance transatlantiques entre des transporteurs aériens d'Europe et des États-Unis. Aux États-Unis, le Département des transports (DOT) a approuvé et accordé l'immunité anti-trust à 5 accords d'alliance entre des transporteurs américains et des transporteurs étrangers, un des cinq sous réserve de la conclusion d'un accord de ciel ouvert entre les États-Unis et le Royaume-Uni. Le DOT a aussi approuvé à titre provisoire un accord déposé en janvier par American Airlines et British Airways, mais il l'a ensuite annulé à la demande des transporteurs parce que les transporteurs n'étaient pas prêts à accepter les conditions imposées par le DOT. De plus, le DOT a autorisé en octobre un vaste accord de partage de codes entre United Airlines et US Airways et il

continuait d'examiner un accord entre Continental Airlines, Delta Air Lines et Northwest Airlines.

De nombreux États ont continué d'accorder différentes formes d'aides gouvernementales à leurs transporteurs aériens nationaux qui connaissaient des difficultés financières dues surtout au ralentissement économique et à l'impact des attentats du 11 septembre 2001 aux États-Unis. Par exemple, le Brésil a approuvé en septembre un vaste train d'aides pour des transporteurs brésiliens, comprenant notamment un allègement fiscal de 320 millions de dollars. La Commission européenne a approuvé en juin le plan du Gouvernement de l'Italie augmentant de 1,29 milliard de dollars le capital d'Alitalia, avec financement partiel par le secteur privé. Le Gouvernement des États-Unis a accordé à plus de 400 transporteurs américains environ 4,6 milliards de dollars en compensation financière directe de pertes subies suite aux événements du 11 septembre 2001. Il a aussi accordé à 5 transporteurs des États-Unis une garantie de prêt fédéral en vertu de la loi dénommée Air Transportation Safety and System Stabilization Act. Le Code de faillite des États-Unis a été invoqué pour fournir de l'aide à des transporteurs américains, notamment US Airways et United Airlines, qui avaient demandé à être protégés par ses dispositions.

Le commerce électronique a continué d'exercer des effets sur les industries du transport aérien et des voyages, tant dans la distribution du produit que dans la réglementation. Bien que la majorité des ventes de billets de passage se fasse encore à travers des agences de voyage, les ventes en ligne ont augmenté de façon significative, particulièrement dans les pays où l'Internet et les cartes de crédit sont très utilisés. Dans le cas de certains transporteurs à bas prix, les ventes de billets se font avant tout en ligne. L'utilisation de l'Internet, à travers des prestataires tiers et directement par les consommateurs et d'autres entreprises, a permis aux transporteurs aériens de réduire nettement les coûts de distribution, y compris les commissions d'agences et les honoraires de services SIR. En mars, de grands transporteurs des États-Unis et du Canada ont éliminé les paiements de commissions de base pour les billets de voyages à l'intérieur des États-Unis et du Canada. La tendance à la réduction ou à l'élimination des commissions a aussi avancé en Asie et dans le Pacifique, en Europe et en Amérique latine. Par réaction aux changements dans la distribution du produit des transporteurs aériens, le DOT des États-Unis a lancé une invitation à commenter les révisions finales proposées à sa réglementation de SIR, qui élimineraient plusieurs dispositions des règles existantes; il a conclu que des règles applicables à l'utilisation de l'Internet n'étaient pas nécessaires à ce stade.



La planification et la mise en œuvre des systèmes de communications, navigation et surveillance et de gestion du trafic aérien (CNS/ATM) se sont poursuivies à travers des efforts individuels et collectifs d'États contractants et les travaux de plusieurs groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). Des éléments spécifiques du système CNS/ATM et des plans de mise en œuvre ont continué de s'intégrer dans les plans régionaux de navigation aérienne. De plus, des efforts notables ont été consacrés à des analyses coûts-avantages et à l'élaboration d'évaluations économiques pour faciliter la mise en œuvre des nouveaux systèmes.

L'OACI tiendra en septembre 2003, à Montréal, la 11^e Conférence de navigation aérienne. Celle-ci évaluera un nouveau concept opérationnel ATM mondial développé par l'OACI et elle examinera les travaux ATM liés à la sécurité ainsi que de nouvelles méthodes de mesure de la performance afin d'assurer que les futurs systèmes ATS répondent aux attentes de la communauté de l'aviation. Elle traitera aussi de mesures destinées à rehausser la capacité. Dans le secteur CNS, la Conférence traitera de la gestion des radiofréquences, de la navigation aéronautique (de Terre et par satellite) et des communications air-sol.

Des progrès notables ont été réalisés dans de nombreuses régions à l'égard de la mise en œuvre de minimums de séparation réduits basés sur les systèmes et concepts CNS/ATM. Dans ce contexte, un minimum de séparation verticale réduit (RVSM) a été introduit dans des parties des Régions Europe et Amérique du Nord. La planification s'est poursuivie en vue de l'introduction du RVSM dans les Régions Moyen-Orient et CAR/SAM et de l'expansion de l'espace aérien dans lequel le RVSM s'applique dans la Région Asie et Pacifique.

L'utilisation opérationnelle des communications contrôleur-pilote par liaison de données (CPDLC) conformément aux dispositions OACI a commencé dans un État et des programmes de mise en œuvre du système de messagerie ATS (AMHS) ont progressé dans certaines régions OACI. De plus, des essais de surveillance dépendante automatique (ADS) et de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) ont été effectués dans plusieurs régions OACI. Tout cela, avec des travaux assez poussés sur le développement de procédures ADS visant à utiliser l'ADS à des fins de séparation, devrait

conduire à l'application de l'ADS dans l'espace aérien océanique à des fins de séparation et de monitoring de conformité. Ces développements devraient finalement mener à une utilisation plus efficace de l'espace aérien et à une augmentation de la capacité.

Communications

Le travail s'est poursuivi sur les améliorations des normes et pratiques recommandées (SARP) actuelles de l'OACI relatives aux liaisons de données air-sol, sur la base de la mise en œuvre continue du système. Des spécifications techniques détaillées ont été publiées dans le *Manuel sur la liaison numérique VHF (VDL) Mode 3* (Doc 9805)² et dans le *Manuel sur la commutation et la signalisation vocales sol-sol des services de la circulation aérienne (ATS)* (Doc 9804)². Les activités ont continué sur l'évaluation de la nécessité de normaliser l'émetteur-récepteur universel (UAT), y compris le développement d'une analyse comparative de liaisons de données ADS-B. Une revue des besoins futurs en liaisons de données air-sol a commencé dans le cadre de la préparation de la 11^e Conférence de navigation aérienne.

Navigation

Le développement et la mise en œuvre de systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) ont continué de progresser dans plusieurs États et organisations internationales.

La mise au point des systèmes de renforcement satellitaire (SBAS) s'est poursuivie, l'objectif étant de réaliser des moyens opérationnels dans le créneau 2003–2004. Cette forme de renforcement devrait permettre l'utilisation du GNSS dans toutes les phases de vol, y compris l'approche avec guidage vertical (APV). Des systèmes de renforcement basés au sol (GBAS), utilisés à l'appui de l'exploitation de catégorie I et susceptibles de permettre les approches de précision des catégories II et III, ont aussi continué à faire l'objet de travaux de mise au point et d'essais. Certains États pourraient utiliser ce type de renforcement, avec des améliorations permettant un service de localisation GBAS, pour étayer les opérations RNAV en région terminale. Plusieurs États ont approuvé l'utilisation du système mondial de localisation (GPS) comme moyen supplémentaire ou comme moyen primaire pour certains vols et certains types d'espace aérien.

2. Versions française, espagnole et russe en préparation.

La mise en œuvre du GNSS (principalement GPS) basée sur l'application d'approche classique (NPA) s'est poursuivie dans les régions OACI. Ces activités ont été appuyées par l'élaboration de procédures et de critères pour les approches avec guidage vertical (APV) et les opérations de catégorie 1 basées respectivement sur le SBAS et le GBAS.

Surveillance

Au cours de l'année, il y a encore eu des progrès dans l'amélioration des moyens de surveillance, notamment la poursuite de la mise au point des concepts de système embarqué d'assurance de la séparation (ASAS) et de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B). Les analyses concernant le choix d'une liaison RF pour l'ADS-B se sont poursuivies. Le squitter étendu mode S a été davantage accepté dans au moins 2 régions. De plus, l'utilisation de la VDL mode 4 et de l'UAT est envisagée dans certaines régions. La mise en œuvre de systèmes modernes de surveillance a progressé dans la plupart des régions.

Gestion du trafic aérien

Dans le cadre du processus évolutif menant à la mise en place d'un système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) sans discontinuités, les systèmes de contrôle de la circulation aérienne (ATC) ont continué d'être actualisés dans le monde avec des matériels modernes capables d'étayer les concepts ATM avancés.

Des progrès ont été réalisés dans l'élaboration de spécifications pour la planification de l'espace aérien et l'infrastructure ATM selon le Plan mondial de l'OACI. Les PIRG ont continué de développer des plans de mise en œuvre de l'ATM avec des échanciers et des tableaux d'évolution.

Plusieurs concepts liés à l'exploitation des systèmes ATM ont progressé. Le Groupe d'experts de l'OACI sur le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATMCP) a mis au point un projet d'un concept opérationnel d'ATM. Ce concept est visionnaire dans sa portée et il n'est pas limité à l'actuel niveau de technologie. Ce qui est plus important, c'est que le concept opérationnel d'ATM devrait permettre de réaliser les avantages attendus du système CNS/ATM et servira de base aux analyses coûts-avantages liées à l'introduction des systèmes ATM. Le concept opérationnel d'ATM a été présenté à la Commission de navigation aérienne et sera revu par la 11^e Conférence de navigation aérienne, qui se tiendra du 22 septembre au 3 octobre 2003. La Conférence traitera aussi des questions de sécurité et de performance du futur système ATM.

Aspects économiques

La *Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne* (ANSCConf2000), tenue à Montréal du 19 au 28 juin 2000, a recommandé que l'OACI continue et élargisse son étude sur la répartition des coûts de GNSS entre groupes d'utilisateurs, de concert avec les utilisateurs non aéronautiques et compte tenu de toutes les méthodes possibles de répartition des coûts, y compris la méthode basée sur les besoins. Les travaux sur cette question sont en cours.



Des études seront bientôt achevées concernant la conception des chaussées d'aéroport et les procédures d'évaluation pour analyser les charges complexes imposées par les nouveaux avions de fort tonnage à 6 roues ou plus par bogie d'atterrisseur principal, par exemple l'Airbus A380 et le Boeing 777. Des projets de recherche en vraie grandeur sur des essais de chaussées, qui sont en cours dans 2 États sur la question des charges complexes, ont eux aussi progressé.

La tendance croissante à l'autonomie des aéroports a des incidences sur la sécurité. C'est pourquoi les États doivent veiller à mettre en place des lois et réglementations de sécurité appropriées. À cet égard, l'Amendement n° 4 de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, Volume I, qui a introduit une nouvelle exigence de certification des aérodromes par les États, a été à la fois opportun et approprié. Un *Manuel sur la certification des aérodromes* (Doc 9774) a été publié pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention relative à l'aviation civile internationale. L'Amendement n° 4 comprend aussi des spécifications améliorées relatives au sauvetage et à la lutte contre l'incendie, particulièrement le sauvetage sur des étendues d'eaux et en terrain difficile, ainsi qu'aux temps d'intervention à l'intérieur du périmètre des aéroports. L'OACI facilite l'application des nouvelles exigences de certification d'aérodromes dans les États, à travers des ateliers dans un certain nombre de régions et prévoit de tenir des ateliers additionnels en conjonction avec le Conseil international des aéroports (ACI).



MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE

En raison de l'utilisation accrue de systèmes d'observations automatiques, il a été demandé à l'OACI d'examiner le rôle de ces systèmes dans la fourniture d'observations à l'aviation. L'utilisation de renseignements météorologiques de région terminale à l'appui de mesures destinées à accroître la capacité aéroportuaire continue d'être étudiée dans divers États, particulièrement dans la Région Europe. À cet égard, la mise au point d'un nouveau message d'observation météorologique est actuellement à l'étude. Plusieurs États ont manifesté un intérêt renouvelé pour des recherches visant à améliorer la qualité et l'émission en temps voulu des prévisions de givrage et de turbulence.

L'établissement par ordinateur de prévisions mondiales du temps significatif (SIGWX) dans les centres mondiaux de prévisions de zone (CMPZ) a continué à progresser. C'est ainsi que les CMPZ ont pu établir des cartes du temps significatif en altitude pour une couverture mondiale au moyen de postes de travail informatiques interactifs. Des microstations (VSAT) installées dans plus de 140 États reçoivent les données et les produits des 3 systèmes OACI de diffusion par satellite. Ces systèmes de diffusion fournissent directement aux États et aux usagers les prévisions du système mondial de prévisions de zone (SMPZ) et des renseignements météorologiques d'exploitation (OPMET) tels que messages d'observation météorologique régulière pour l'aviation (METAR), prévisions d'aérodrome (TAF) et SIGMET. La mise en œuvre de ces diffusions par satellite et la fourniture des prévisions SIGWX par les CMPZ ont permis de fermer les 15 centres régionaux de prévisions de zone.

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



RECHERCHES ET SAUVETAGE

Le système d'alerte et de détection COSPAS-SARSAT a été amélioré. Trois satellites géostationnaires (GEOSAR),

plus un en réserve, ont complété la constellation existante de satellites en orbite terrestre basse (LEOSAR), ce qui permet de déclencher des alertes de détresse presque immédiates dans le cas des radiobalises 406 MHz qui émettent dans le champ de visibilité de ces nouveaux satellites. Pour tirer pleinement parti de ces moyens d'alerte GEOSAR, on place dans certaines balises 406 MHz en cours de production un récepteur de satellite de navigation ou une interface pour entrer des données de navigation externes, et ces balises sont en mesure de transmettre des données de position dans le message numérique sur 406 MHz. L'émetteur de localisation d'urgence (ELT) émettant sur 406 MHz a notamment pour avantage que, bien qu'il donne lieu à de fausses alertes, leur taux est beaucoup plus faible que sur 121,5 MHz. Sur 406 MHz, les fausses alertes sont causées par l'ELT lui-même, alors que sur 121,5 MHz elles sont dues à de multiples sources de brouillage.

De septembre 1982 à décembre 2001, le système COSPAS-SARSAT international a contribué au sauvetage de plus de 14 250 personnes dans plus de 4 100 situations de détresse aériennes, maritimes ou terrestres. L'Accord sur le Programme international COSPAS-SARSAT entre le Canada, les États-Unis, la France et l'ex-Union des Républiques socialistes soviétiques a été signé à Paris le 1^{er} juillet 1988 et est entré en vigueur le 30 août 1988. Il permet à tous les États d'utiliser le système de façon durable et non discriminatoire. Les États qui ne sont pas parties à l'accord peuvent participer au système à titre soit d'États utilisateurs, soit de fournisseurs de secteurs terriens. Le Secrétaire général de l'OACI est un des dépositaires de l'accord.



ENCOMBREMENT

L'encombrement du côté ville dans les aéroports a été traité sur trois fronts à travers le programme de facilitation. Premièrement, le Conseil a adopté un important amendement à l'Annexe 9 — *Facilitation* (11^e édition, juillet 2002), qui comprend des SARP nouvelles et révisées relatives à l'emploi de la technologie de l'information et des communications ainsi que de la gestion des risques afin de faciliter les flux de trafic par les contrôles frontaliers dans les aéroports. Deuxièmement, l'OACI a publié des spécifications actualisées pour les *Documents de voyage officiels lisibles à la machine de formats 1 et 2* (Doc 9303, 3^e Partie, 2^e édition) procurant aux États les moyens d'émettre des documents de voyage

et d'identité sous la forme de cartes de haute technologie sécurisées et interopérables à l'échelle mondiale, pour des applications dans le traitement des passagers assisté par machine. Troisièmement, le Secrétariat a concouru à l'initiative de l'IATA pour simplifier les voyages de passagers, qui envisage un processus de « contrôle unique » rendu possible par la technologie de l'information et des communications, et il a collaboré avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) pour actualiser les lignes directrices relatives aux informations anticipées sur les passagers, élément important d'un système modernisé d'acheminement des passagers.



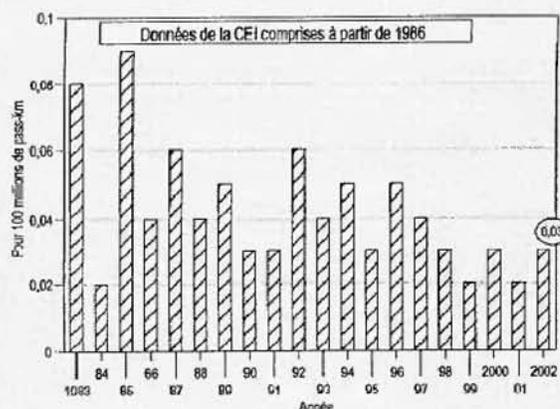
SÉCURITÉ

Les accidents d'aviation dont il est question sous le titre « Sécurité » excluent les incidents causés par des actes d'intervention illicite, qui sont traités dans la rubrique Sûreté.

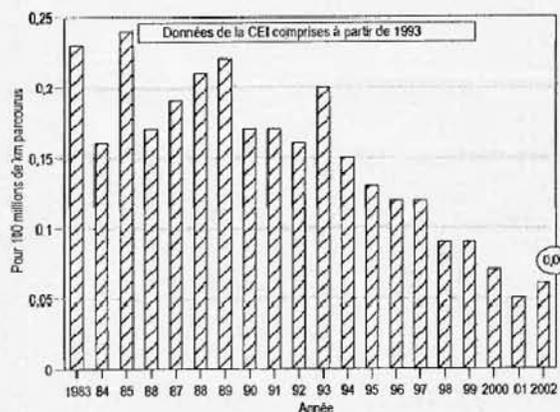
Services réguliers

Les renseignements préliminaires sur les accidents d'aviation indiquent qu'en 2002, sur les services réguliers du monde, il y a eu 14 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg, ayant entraîné la mort de passagers (y compris un aéronef assurant des services tout-cargo avec un passager à bord). Le nombre de passagers tués a été de 791. Les chiffres correspondants de 2001 étaient 13 accidents mortels et 577 passagers tués (Tableau 11). Entre 2001 et 2002, le trafic n'a pratiquement pas changé et le taux de passagers tués est passé de 0,02 en 2001 à 0,025 par 100 millions de passagers-kilomètres en 2002. De même, le nombre d'accidents mortels par 100 millions de kilomètres parcourus est passé à 0,06 contre 0,05 en 2001, et le nombre d'accidents mortels par 100 000 atterrissages a atteint 0,07 contre 0,06 en 2001 (Figure 8).

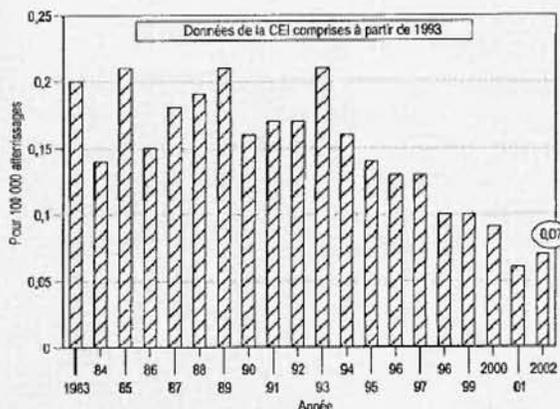
Sur les services réguliers de passagers, les niveaux de sécurité varient sensiblement selon les types d'appareils. Ainsi, dans le cas des avions à turboréacteurs, qui ont assuré environ 98 % du trafic régulier total exprimé en passagers-kilomètres, il y a eu pendant l'année 7 accidents dans lesquels 704 passagers ont été tués, alors que pour les avions à turbopropulseurs et les avions à moteurs alternatifs, qui transportent environ 2 % du trafic



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



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



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

Figure 8. Statistiques d'accidents d'aéronefs 1983–2002

régulier, le nombre des accidents mortels a été de 7 et celui des passagers tués de 87. En proportion, le nombre de passagers tués dans les accidents d'avions à turbo-réacteurs est donc bien inférieur à celui des victimes d'accidents d'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, d'autre part tous les vols de transport assurés par les exploitants commerciaux non réguliers. Les données dont dispose l'OACI sur la sécurité de ces vols indiquent qu'en 2002 il y a eu 19 accidents d'aéronefs de masse maximale au décollage certifiée supérieure à 2 250 kg ayant causé la mort de passagers (parmi lesquels 3 aéronefs qui effectuaient des vols tout-cargo avec des passagers à bord) contre 29 en 2001. Ces accidents ont causé la mort de 201 passagers en 2002, contre 204 en 2001.

Sur les vols non réguliers effectués au moyen d'aéronefs de masse au décollage supérieure à 9 000 kg par des entreprises de transport aérien régulier ou des transporteurs non réguliers, il y a eu 4 accidents ayant causé la mort de 121 passagers en 2002.

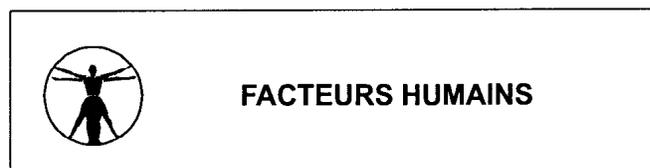


Le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), instauré en janvier 1999, a poursuivi ses activités d'audit. À la fin de l'année, 180 États contractants et 5 territoires avaient été audités et 67 États avaient accueilli une mission de suivi d'audit, pour la validation des plans de mesures correctives soumis par les États concernés. L'analyse effectuée au moyen de la base de données sur les constatations des audits et les différences (AFDD) a permis d'identifier des carences liées à la supervision de la sécurité et d'établir la priorité des mesures nécessaires pour résoudre les soucis de sécurité au niveau mondial ou régional et au niveau d'États ou de groupes d'États.

La Section des audits de supervision de la sécurité de l'OACI a été certifiée selon la norme ISO *Systèmes de gestion de la qualité — Conditions ISO 9001:2000*. La mise en œuvre du système de gestion de la qualité

aboutira à une rationalisation des activités de la Section, ce qui rehaussera l'efficacité du programme.

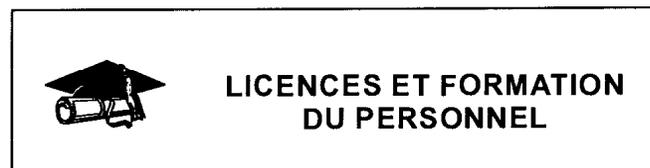
En application de la Résolution A33-8 de l'Assemblée, le Programme universel OACI de supervision de la sécurité sera élargi pour recouvrir l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* et l'Annexe 14 — *Aérodromes*. Des audits d'États contractants dans ces domaines commenceront en 2004.



La communauté aéronautique internationale a continué de s'occuper des questions de facteurs humains en cause dans les incursions sur pistes, à travers des rencontres internationales dans des États contractants.

Le premier atelier sur la gestion des menaces et des erreurs s'est tenu à San Salvador (El Salvador) les 30 avril et 1^{er} mai, l'objectif étant de présenter des connaissances à jour dans l'industrie au sujet de la formation dans ce domaine.

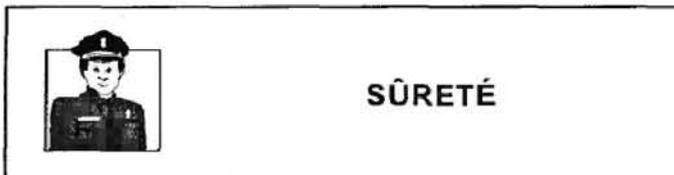
Le deuxième séminaire régional de l'OACI sur les audits de sécurité en service de ligne (LOSA) s'est tenu à Dubaï du 14 au 16 octobre. Le programme LOSA est une méthodologie nouvelle pour collecter des informations de sécurité grâce à un monitoring systématique de vols en service de ligne.



Depuis janvier 2002, 2 centres se sont joints au Programme TRAINAIR, portant le total des membres à 39. Les activités d'élaboration de cours ont continué de se développer dans les centres de formation en aviation civile membres du programme. En décembre, 134 mallettes pédagogiques normalisées (MPN) avaient été achevées ou étaient en préparation par des membres.

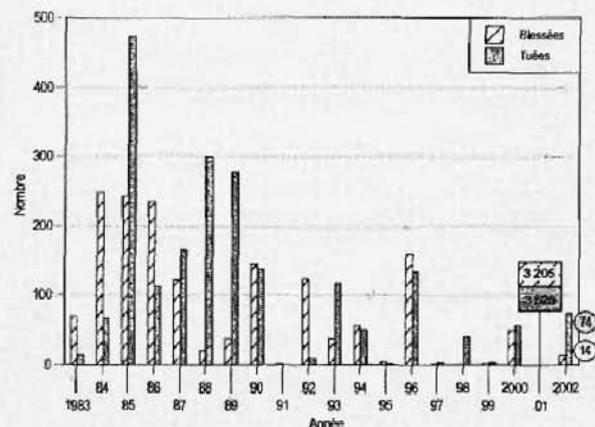
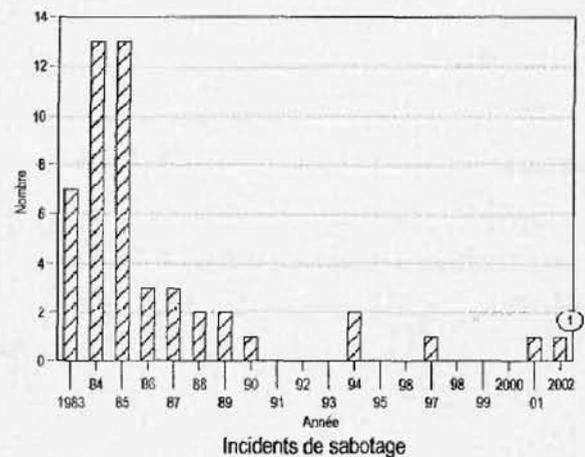
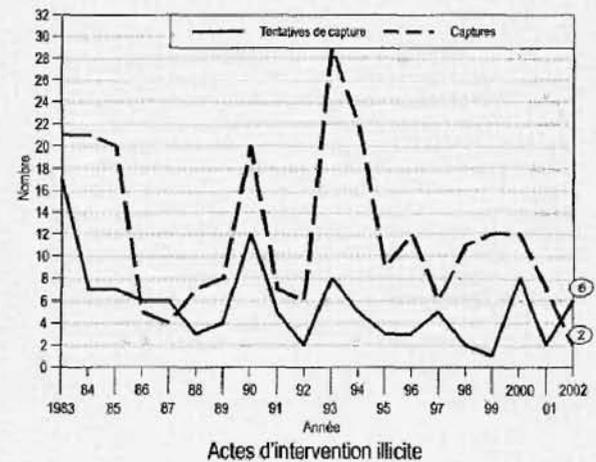
Le Programme USOAP a identifié un important besoin de formation d'inspecteurs publics de la sécurité (exploitation technique et navigabilité). Des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) ont été élaborées sur ce sujet, de concert avec la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, par application de la méthodologie TRAINAIR. Bien qu'il y ait de nombreux inspecteurs à former dans le monde, seuls quelques États peuvent justifier, sur la base des seuls besoins nationaux, l'investissement humain et financier nécessaire pour établir des moyens de formation dans ce secteur. Afin que les cours soient disponibles sur le plan international dans toutes les régions OACI et qu'ils soient au même niveau de qualité dans le monde entier, il a été établi un réseau de centres de formation d'inspecteurs publics de la sécurité, entérinés par l'OACI, sur la base des MPN. Les centres qui dans les États donnent cette formation doivent respecter les conditions spécifiques fixées par l'OACI, de communiquer des rapports réguliers et d'accepter des évaluations régulières par l'OACI pour vérification du respect des conditions. La FAA prépare, de concert avec l'OACI, de nouvelles MPN pour la formation d'inspecteurs publics de la sécurité, afin de répondre aux besoins identifiés à travers le Programme USOAP.

Une nouvelle partie du *Manuel de formation* (Doc 7192) de l'OACI, Partie F-1 — *Météorologie pour les contrôleurs de la circulation aérienne et les pilotes*, a été publiée³.



Au cours de la période considérée, 21 actes d'intervention illicite ont été recensés : 2 captures illicites, 6 tentatives de capture, 8 attaques d'installations, 2 tentatives d'attaque sur des installations, une attaque en vol, une tentative de sabotage et un acte illicite contre la sécurité de l'aviation civile (Tableau 12). Ces actes sont inclus dans les statistiques annuelles pour faciliter l'analyse des tendances et de l'évolution (Figure 9).

Une Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal, les 19 et 20 février. La Conférence a entériné une stratégie mondiale pour le renforcement de la sûreté de l'aviation civile dans le monde et elle a émis une déclaration publique sur la sûreté de l'aviation. Sur la base c



Note.— Les rapports officiels reçus au sujet des événements du 11 septembre 2001 aux États-Unis ne mentionnaient pas le nombre estimatif de tués et de blessés au sol. Les totaux indiqués sont des estimations actuelles à partir de sources médiatiques.

Nombre de personnes tuées ou blessées

Figure 9. Statistiques de sûreté de l'aviation
1983–2002

3. Version espagnole en préparation.

recommandations de la Conférence, le Conseil a approuvé en juin le *Plan d'action sur la sûreté de l'aviation*, qui prévoit des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés pour permettre d'évaluer la sûreté de l'aviation en place dans tous les États contractants. Le plan d'action prévoit aussi : l'identification, l'analyse et le développement d'une riposte mondiale efficace aux menaces nouvelles et émergentes; et le renforcement des dispositions liées à la sûreté dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, notamment pour la protection des postes de pilotage.

Le Conseil a ensuite instauré le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) concernant notamment les arrangements de sûreté aux aéroports et les programmes de sûreté de l'aviation civile en vue d'évaluer dans les États le niveau de mise en œuvre des normes liées à la sûreté. Le programme d'audits vise à rehausser la sûreté de l'aviation en identifiant les carences dans chaque État et en présentant des recommandations appropriées pour des améliorations ou des solutions. Afin d'aider à la mise en œuvre du programme d'audits, il a été développé 2 cours pour auditeurs (un cours de base de 2 semaines et un cours de conversion d'une semaine) sur la base du *Manuel de référence pour les audits de sûreté (SARM)* et de la sixième édition du *Manuel de sûreté* de l'OACI. Le premier audit de sûreté de l'aviation a eu lieu en Ouganda en novembre.

Le Conseil a approuvé la recommandation de la Commission internationale technique des explosifs visant à amender l'Annexe technique à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* en portant le niveau minimal de concentration à 1,0 % en masse de l'agent de détection 2,3-Diméthyl-2,3-dinitrobutane (DMNB). En application de la décision du Conseil, une lettre a été envoyée aux États parties à la Convention, les avisant du projet d'amendement en application de l'Article VII, paragraphe 1, de la Convention et les invitant à soumettre leurs observations.



RÉGIME DE VARSOVIE

À la fin de 2002, la *Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*, faite à Montréal le 28 mai 1999, avait été ratifiée par 25 États. Trente ratifications sont nécessaires pour que la Convention entre en vigueur.

ASSISTANCE DANS LE DOMAINE DES ASSURANCES AÉRONAUTIQUES POUR LES RISQUES DE GUERRE

Comme suite à la Résolution A33-20, *Étude coordonnée de l'assistance à fournir dans le domaine des assurances aéronautiques pour les risques de guerre*, le Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre (SGWI/2), réuni à Montréal du 28 au 30 janvier, a recommandé d'instaurer un mécanisme international qui fournirait une couverture pour les risques de guerre avec un soutien gouvernemental multilatéral pendant les premières années.

À la suite de l'examen de cette proposition par le Groupe d'étude du Conseil sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre (CGWI), le Conseil a approuvé en mai, dans son principe, l'établissement de ce régime mondial, y compris un projet d'accord de participation qui serait signé par les États participants. Par lettres aux États en date du 6 juin, du 12 juillet et du 6 novembre, le Président du Conseil a informé les États contractants et leur a demandé de communiquer, le 14 février 2003 au plus tard, une expression d'intention de participer. Le Secrétariat a été chargé d'établir un texte définitif de l'accord de participation, avec le concours d'un groupe informel d'experts et du CGWI. Le régime mondial prendra effet lorsque des États contractants représentant 51 % des taux de contributions annuelles au budget de l'OACI auront accepté d'y participer. Cette participation serait sujette à la fourniture d'une garantie, mais les États contractants n'auraient rien à verser lorsqu'ils se joignent au régime.



PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

À la suite de l'adoption d'une nouvelle norme acoustique et d'une révision substantielle, en 2001, de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* (Résolution A33-7 de l'Assemblée), les travaux de l'OACI en 2002 sur le bruit des aéronefs et les émissions de moteurs d'aviation ont porté surtout sur la préparation de la Réunion du Comité de la protection de

l'environnement en aviation (CAEP) qui doit se tenir au début de 2004.

Au sujet du bruit, une des tâches principales consistait à élaborer des éléments d'orientation pour aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée de la gestion du bruit, que l'Assemblée avait entérinée. Cela comprend 4 éléments principaux : réduction du bruit à la source (aéronefs moins bruyants), la planification et la gestion de l'utilisation des terrains autour des aéroports, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit, enfin les restrictions d'exploitation. Le travail s'est poursuivi sur l'élaboration de dispositions relatives à la recertification d'aéronefs selon les nouvelles normes acoustiques de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, Chapitre 4.

En ce qui concerne les émissions, l'accent a été mis sur le développement de la technologie et les normes correspondantes de l'OACI relatives aux émissions, notamment les niveaux permis d'oxydes d'azote, ainsi que sur la promotion de mesures opérationnelles destinées à réduire les consommations de carburant et les émissions. En étroite coopération avec le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), les travaux d'analyse de l'utilisation possible des mesures fondées sur le marché se sont poursuivis, notamment concernant le système d'échange de droits d'émission, les mesures volontaires et les redevances liées aux émissions.

En août, des informations sur les activités environnementales de l'OACI ont été portées à l'attention du Sommet mondial sur le développement durable, qui s'est tenu à Johannesburg.



Une interdiction complète de fumer a maintenant été mise en place par tous les transporteurs de passagers de l'Amérique du Nord, de l'Australie, de la Nouvelle-Zélande et des pays nordiques, ainsi que sur une grande majorité des vols de l'Asie, de l'Afrique, de l'Europe et du Moyen-Orient. La Résolution A29-15 de l'Assemblée, *Restriction du droit de fumer sur les vols internationaux de passagers*, continue d'être davantage appliquée.



Le Programme de coopération technique de l'OACI pour 2002 a été évalué à 71,2 millions de dollars, dont 64,6 millions, soit 91 %, ont été mis en œuvre.

Au cours de l'année, la Direction de la coopération technique a exécuté 105 projets dans 68 pays en développement, et 12 projets de grande ampleur nouveaux ou révisés ont été approuvés. La Direction a employé 418 experts de 40 pays dans ses projets sur le terrain. Au total, 428 bourses ont été octroyées et les dépenses d'achats pour les projets sur le terrain se sont élevées à 39,16 millions de dollars.

L'OACI, en conjonction avec le Département des opérations de maintien de la paix (DOMP) de l'ONU, a finalisé un accord pour un projet de grande ampleur visant à assurer la sécurité des opérations aériennes du DOMP dans la République démocratique du Congo ainsi qu'à protéger et rehausser l'infrastructure aéronautique du pays. Ce projet de 18,7 millions de dollars, le plus grand jamais signé pour la Région Afrique, représente une nouvelle association de la coopération technique avec une présence majeure, du point de vue des opérations aériennes, dans des États en développement de par le monde. En vertu du programme, la Direction de la coopération technique de l'OACI va concevoir et contrôler des travaux de remise en état de 13 aéroports. Elle va aussi élaborer des spécifications et contrôler l'installation et la mise en service d'un certain nombre d'aides de navigation dans un vaste pays sérieusement dépourvu d'aides de navigation opérationnelles. Enfin, l'OACI assurera le soutien technique de l'introduction d'équipements et de procédures de GNSS et elle formera des contrôleurs de la circulation aérienne.

L'OACI a répondu à une demande du Gouvernement intérimaire de l'Afghanistan pour une assistance après l'éviction du régime Taliban, en envoyant une mission à Kaboul vers la fin de 2001 pour une période de six mois. En coopération avec le Gouvernement intérimaire et les forces combinées de l'Autorité de contrôle de l'espace aérien (ACEA), l'OACI a travaillé à l'évaluation et aux plans pour la réhabilitation de la structure d'aviation civile et des aéroports du pays, et elle a commencé immédiatement le travail de réhabilitation à l'aéroport international de Kaboul, avec un financement du Department for

International Development du Royaume-Uni. D'autres activités additionnelles de réhabilitation à l'aéroport international de Kaboul se sont poursuivies, à travers un projet financé par la Banque mondiale et le Gouvernement intérimaire. Grâce à l'acquisition d'équipements essentiels

d'aéronautique, de navigation, de communications et d'exploitation au sol, ainsi qu'à l'affectation d'experts internationaux, ce projet garantira que l'aéroport international de Kaboul est sécuritaire, fiable et efficace pour les vols intérieurs et internationaux.