



**Conseil économique
et social**

Distr.
GÉNÉRALE

E/CN.17/1996/20/Add.5
29 février 1996

FRANÇAIS
Original : ANGLAIS

COMMISSION DU DÉVELOPPEMENT DURABLE
Quatrième session
New York, 18 avril au 3 mai 1996

PROGRÈS ACCOMPLIS DANS L'EXÉCUTION DU
PROGRAMME D'ACTION POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE
DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

Rapport du Secrétaire général

Additif

Développement durable du transport aérien
des petits États insulaires en développement

TABLE DES MATIÈRES

	<u>Paragraphes</u>	<u>Pages</u>
INTRODUCTION.....	1 - 2	3
I. ÉVOLUTION MONDIALE INTÉRESSANT LES PETITES ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT	3 - 8	3
II. PETITES ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT DES CARAÏBES	9 - 14	5
III. PETITES ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT DU PACIFIQUE	15 - 17	6
IV. PETITES ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE	18 - 20	7
V. AUTRES PETITES ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT	21 - 22	7
VI. ASPECTS SPÉCIFIQUES DU TRANSPORT AÉRIEN	23 - 27	8
VII. ACTIONS RECOMMANDÉES	28 - 35	9

INTRODUCTION

1. Dans le Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement, au chapitre XII, le transport aérien est regroupé avec les autres modes de transport, et surtout la navigation maritime, et les communications. Eu égard au transport aérien, les actions suivantes sont recommandées aux niveaux national, régional et international :

a) Poursuivre les efforts, au niveau tant national que local, visant à consolider les services et systèmes de transport, en accordant une importance particulière à la protection de l'environnement, à la sûreté et à la recherche de formules novatrices à rendement énergétique élevé et peu coûteuses;

b) Favoriser une coopération accrue au niveau régional et envisager notamment de fusionner des services nationaux de transport aérien;

c) Faciliter l'accès aux ressources financières et techniques pour appuyer les organisations régionales qui offrent aux petits États insulaires en développement des services de coordination et de conseil dans le domaine des transports;

d) Promouvoir dans le domaine du transport des activités de recherche-développement propres à favoriser le développement durable des petits États insulaires en développement;

e) Chercher à résoudre les problèmes de quarantaine, aux niveaux national, régional et international¹.

2. Les progrès accomplis depuis la Conférence de la Barbade concernant les alinéas a) et b) ci-dessus.

I. ÉVOLUTION MONDIALE INTÉRESSANT LES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

3. La croissance du transport aérien continue de progresser plus rapidement que l'économie mondiale dans son ensemble. En 1994, les transports réguliers des compagnies aériennes du monde entier ont augmenté de 9 % par rapport à 1993 et les estimations préliminaires pour 1995 indiquent une nouvelle augmentation de 7 % par rapport à 1994. Par comparaison, le taux de croissance annuel moyen a été de 5,5 % sur les 10 années entre 1984 et 1994².

4. Les services internationaux de transport aérien font généralement l'objet de réglementations économiques par le biais d'accords et d'arrangements intergouvernementaux, le plus souvent bilatéraux. Ces accords ou arrangements réglementent en général divers aspects : les parcours exploités, les compagnies désignées sur certains parcours, les capacités que peuvent offrir les compagnies ainsi que les tarifs à demander aux passagers et aux chargeurs. Ces dernières années, divers États, notamment en Amérique du Nord et en Europe, ont adopté une attitude plus passive en termes de réglementations économiques, laissant les compagnies aériennes plus libres de se fonder sur leurs sens des affaires et se contentant de créer des conditions favorables à une plus forte compétition. Fin 1994, l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a organisé une conférence mondiale du transport aérien au cours de laquelle les États ont eu des échanges de vues sur l'avenir de la réglementation de ce type de transport. Si plusieurs pays

souhaitent une libéralisation accrue, de nombreux petits États insulaires en développement s'inquiètent des conséquences néfastes de l'accentuation de la compétition sur leur compagnie aérienne nationale, ainsi que sur l'offre de services internationaux de transport aérien adéquats et réguliers. Ne parvenant pas à se mettre d'accord sur une approche commune, la Conférence a admis que chaque État devrait déterminer la voie qu'il suivrait et à quel rythme dans la transformation des réglementations du transport aérien international, sur la base de l'égalité des chances et en utilisant suivant les circonstances des modes bilatéraux, sous-régionaux et/ou internationaux. La Conférence a aussi reconnu que la libéralisation des accords sous-régionaux ou régionaux offre des expériences utiles de contenus, de méthodes et de structures des changements de réglementation.

5. Du fait de l'augmentation des coûts et de l'intensification de la concurrence, l'industrie du transport aérien connaît des changements structurels dans le monde entier. Notamment, de nombreuses compagnies aériennes d'État sont privatisées, des alliances commerciales et diverses autres formes de coopérations se créent entre compagnies aériennes.

6. Inévitablement, nombre de ces changements des transports aériens internationaux vont affecter les petits États insulaires en développement. Par exemple, les compagnies aériennes étant de plus en plus encouragées à mettre en avant leur intérêt commercial, leurs services à destination et en provenance des petits États insulaires en développement ne vont plus être considérés comme des services publics à rendre constamment mais vont dépendre de plus en plus de forces du marché à l'évolution aussi rapide qu'imprévisible. Les gouvernements des petits États insulaires en développement risquent de se trouver confrontés à la tâche difficile d'avoir à choisir entre protéger ou subventionner leur compagnie aérienne nationale plutôt que de laisser aux compagnies qui leur font concurrence un plus grand accès sur leurs marchés afin de réaliser d'autres objectifs nationaux, comme le développement du tourisme. Par ailleurs, les compagnies aériennes des petits États insulaires en développement vont avoir des décisions difficiles à prendre sur le degré de leur coopération entre elles et avec les principales compagnies aériennes internationales, en se souvenant que ces compagnies leur font aussi probablement concurrence.

7. Divers changements sont aussi survenus dans les technologies du transport aérien, par exemple l'introduction des systèmes de communications, navigation, surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM) de l'OACI et dans les services de météorologie pour l'aéronautique avec notamment la diffusion par satellite du système mondial de prévisions de zone (WAFS). Les petits États insulaires en développement comme les autres pays vont devoir s'adapter à ses nouvelles technologies.

8. C'est dans ce contexte qu'est résumée ci-après la situation du transport aérien dans les petits États insulaires en développement, notamment les changements significatifs survenus depuis la Conférence de la Barbade. Puisqu'en matière de transport aérien, nombreux sont les petits États insulaires en développement qui présentent des caractéristiques communes, quatre groupes sont examinés séparément : les pays des Caraïbes, ceux du Pacifique, ceux d'Afrique et les autres.

II. PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT DES CARAÏBES

9. L'importance économique du tourisme est telle qu'il est particulièrement nécessaire de maintenir des services de transport aérien sur les marchés dont viennent la majeure partie des touristes, à savoir surtout l'Amérique du Nord. En pratique, la plupart des petits États insulaires en développement ont de fréquents vols sans escale sur plusieurs destinations en Amérique du Nord, faute de quoi ils ont des vols sans escale ou d'une île à l'autre vers des aéroports pivots, de la région même, Antigua-et-Barbuda par exemple, ou de l'extérieur, sur Miami entre autres, d'où arrivent et partent les vols en correspondance. Certains petits États insulaires en développement des Caraïbes ont aussi des vols sur l'Europe et l'Amérique du Sud. Les îles étant relativement proches les unes des autres, la plupart des petits États insulaires en développement des Caraïbes maintiennent des services à destination et en provenance des îles voisines.

10. Plusieurs petits États insulaires en développement des Caraïbes, dont Aruba, les Bahamas, Cuba, la République dominicaine, Haïti, la Jamaïque et Trinidad-et-Tobago, ont une compagnie aérienne régulière mais la plupart des petits États insulaires en développement des Caraïbes orientales sont copropriétaires de leur compagnie régionale : Leeward Islands Air Transport (LIAT). L'on ne dispose d'information à propos de la situation financière que pour environ la moitié des compagnies à vols réguliers et dans la plupart des cas leurs opérations ne sont pas très rentables. Par ailleurs, plusieurs petits opérateurs ont des vols irréguliers dans la région. Les petits États insulaires en développement des Caraïbes sont aussi desservis par d'autres compagnies aériennes nord-américaines et européennes.

11. Depuis la Conférence de la Barbade, plusieurs événements importants en matière de transport aérien ont affecté les gouvernements comme les compagnies aériennes des petits États insulaires en développement des Caraïbes.

12. Les chefs d'État et de gouvernement et les représentants des États, pays et territoires de l'Association des États des Caraïbes, lors de leur sommet inaugural tenu en août 1995, ont adopté une Déclaration de principes et un Plan d'action touchant le tourisme, le commerce et les transports qui soulignent l'importance d'assurer la facilité d'accès dans des conditions d'égalité à des transports aérien (et maritime) peu coûteux qui sont des facteurs essentiels de l'intégration économique de la région. Ils y déclarent que l'objectif final dans ce domaine est de fournir à des tarifs raisonnables un service viable, efficace, rentable, bien adapté aux différents besoins et de bien meilleure qualité pour le transport des voyageurs et l'expédition des marchandises. Eu égard au transport aérien plus précisément, ils sont convenus d'examiner le cadre réglementaire et opérationnel en vigueur dans leurs États; d'évaluer la possibilité de négocier collectivement certains accords visant les services aériens; de prendre des mesures pour améliorer la facilitation dans les aéroports; d'envisager de simplifier les formalités d'obtention de visas et d'encourager leurs compagnies aériennes à intensifier leur coopération.

13. Par ailleurs, plusieurs États anglophones des Caraïbes sont en train de rédiger un accord multilatéral sur les services de transport aérien dans la Communauté des Caraïbes. Ce projet devrait être achevé en 1996 et constituer un cadre réglementaire pour le transport aérien permettant un partage plus libéral et transparent des parcours de vols commerciaux.

14. Pour ce qui est des compagnies aériennes, les aspects suivants sont à retenir :

a) La privatisation de Air Jamaica, de BWIA (de Trinidad-et-Tobago) et de LIAT, les gouvernements des pays concernés conservant des parts du capital-actions, et l'annonce d'une alliance commerciale entre LIAT et BWIA, qui est maintenant le plus gros investisseur de LIAT;

b) La création d'une nouvelle compagnie aérienne, Carib Express, qui appartient à British Airways en même temps qu'aux États de la Barbade, de la Dominique, de Grenade, de Sainte-Lucie et de Saint-Vincent-et-les Grenadines et dont les opérations entre les îles ont démarré en février 1995;

c) Air Jamaica a pris le contrôle de Tans-Jamaican Airlines;

d) Plusieurs autres compagnies aériennes ont conclu entre elles des alliances commerciales ou de nouveaux accords de partage.

III. PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT DU PACIFIQUE

15. La plupart des petits États insulaires en développement du Pacifique ont des services aériens vers d'autres pays insulaires voisins, qui sont aussi pour l'essentiel des petits États insulaires en développement. Beaucoup ont aussi des vols directs (avec ou sans escale) vers l'Australie et/ou la Nouvelle-Zélande d'où viennent de nombreux touristes et quelques-uns ont des vols vers Honolulu ou vers des destinations sur la côte ouest des États-Unis ou en Asie. Mais dans la plupart des cas les fréquences hebdomadaires des vols internationaux sont basses. De nombreux petits États insulaires en développement du Pacifique ont aussi développé leurs liaisons aériennes domestiques, en particulier ceux ayant de nombreuses îles habitées ou des communautés situées dans des lieux difficiles d'accès par la route, comme en Papouasie-Nouvelle-Guinée.

16. La plupart des petits États insulaires en développement du Pacifique ont leurs propres compagnies aériennes, mais certains n'en ont pas. Ce sont le plus souvent des compagnies d'État et, dans le cas d'Air Pacific basé aux Fidji, les Gouvernements de plusieurs autres petits États insulaires en développement y ont une participation minoritaire au capital-actions. L'on ne dispose d'information à propos de la situation financière que pour environ la moitié des compagnies à vols réguliers et dans la plupart des cas leurs opérations ne sont pas très rentables, à l'exception d'Air Pacific en 1994. Pour diverses raisons, notamment l'introduction d'aéronefs à plus long cours, les principales compagnies aériennes internationales ont cessé de desservir les petits États insulaires en développement du Pacifique et quelques-unes seulement y font encore escale, la plus active d'entre elles étant Air New Zealand.

17. Depuis la Conférence de la Barbade, la Commission économique et sociale pour l'Asie et le Pacifique (CESAP) a examiné les problèmes de transports des petits États insulaires en développement du Pacifique quoiqu'aucune proposition spécifique n'ait encore été formulée dans ce domaine. Pour ce qui est des compagnies aériennes, les aspects suivants sont à retenir :

a) Air Pacific a élargi ses services, notamment avec des vols sur l'Amérique du Nord depuis 1994 et de nouveaux services vers l'Asie sont à l'examen;

- b) Les Palaos envisagent la création d'une compagnie aérienne;
- c) La compagnie aérienne australienne, Qantas, et quelques autres compagnies nationales ont établi de nouvelles liaisons commerciales, notamment une prise de participation accrue au capital-actions de Air Pacific;
- d) En février 1995, Air New Zealand et Polynesian Airlines, la compagnie aérienne de Samoa, ont annoncé une alliance commerciale couvrant de nombreux aspects;
- e) Certains des transporteurs qui effectuent les services entre les îles ont conclu divers accords de coopération portant sur l'utilisation de leurs aéronefs, notamment le partage des aéronefs et les vols communs, ainsi que le partage des places sur les vols;
- f) D'autres formes de coopération entre compagnies aériennes se mettent en place dans le cadre de l'Association of South Pacific Airlines.

IV. PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT D'AFRIQUE

18. Cap Vert et Sao Tomé et Príncipe se trouvant au large de la côte ouest et les Comores, Maurice et les Seychelles au large de la côte ouest, ce groupe de petits États insulaires en développement est dispersé du point de vue géographique. De ce fait, en termes de transport aérien, ils ont beaucoup moins en commun que les petits États insulaires en développement des Caraïbes ou du Pacifique.

19. Tous les petits États insulaires en développement d'Afrique ont des services aériens vers certains des pays voisins du continent africain. La plupart d'entre eux ont aussi des vols directs, avec ou sans escale, vers certains des principaux marchés européens d'où leur viennent des touristes, et Maurice a aussi des vols vers des destinations en Asie. Mais dans la plupart des cas les fréquences hebdomadaires sur les parcours internationaux sont faibles. Par ailleurs, tous les petits États insulaires en développement africains ont des vols intérieurs et leur propre compagnie aérienne qui assurent des vols domestiques et internationaux. Air Mauritius a enregistré des profits en 1993 mais l'on a peu d'information sur la situation financière des autres compagnies aériennes.

20. Depuis la Conférence de la Barbade, il ne semble pas que des changements importants aient affecté les transports aériens dans les petits États insulaires en développement d'Afrique.

V. AUTRES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT

21. En termes de transport aérien, les autres petits États insulaires en développement n'ont pas grand chose en commun entre eux ni avec ceux des Caraïbes, du Pacifique et d'Afrique. Singapour a l'un des aéroports internationaux les plus passants du monde et sa compagnie aérienne est une de celles qui réussit le mieux. Bahreïn, en partie du fait de sa situation géographique stratégique, est une escale pour de nombreux vols internationaux sur toutes sortes de destinations et Gulf Air, qui appartient conjointement à Bahreïn, à Abu Dhabi, au Qatar et à Oman, est une compagnie qui dessert un réseau international important et qui fait des profits. Chypre et Malte ont des vols réguliers fréquents sur de nombreux pays méditerranéens et d'importants marchés d'Europe septentrionale d'où leur viennent des touristes, leurs compagnies aériennes sont toutes deux rentables. Les Maldives ont des

vols sur diverses destinations proches en Inde et à Sri Lanka et vers quelques autres destinations internationales, mais les fréquences n'en sont pas très importantes.

22. Depuis la Conférence de la Barbade, voici quels sont les événements importants qui ont affecté le transport aérien de ces autres petits États insulaires en développement :

a) Singapour Airlines a annoncé en 1994 qu'elle passait commande d'un aéronef valant plusieurs millions de dollars et en a commandé un autre en 1995;

b) L'on envisage la privatisation de Gulf Air;

c) Cyprus Airways et Air Malta ont toutes deux lancé des services transatlantiques, dans les deux cas grâce à des services conjoints avec d'autres compagnies aériennes;

d) Air Maldives a commencé des opérations internationales.

VI. ASPECTS SPÉCIFIQUES DU TRANSPORT AÉRIEN

23. Le Programme d'action pour le développement durable des petits États insulaires en développement souhaite que soit accordée une importance particulière à la protection de l'environnement, à la sûreté et à la recherche de formules novatrices à rendement énergétique élevé et peu coûteuses; l'on y mentionne aussi spécifiquement les problèmes de quarantaine.

24. Pour ce qui est de la protection de l'environnement, il est peu probable que les principaux problèmes d'ordre écologique associés ailleurs au transport aérien - le bruit et l'impact des émissions des moteurs d'avion - puissent devenir significatifs dans le contexte des petits États insulaires en développement parce que le trafic aérien y est relativement peu important dans la plupart des cas. Pour ces pays, les problèmes d'ordre écologique qui risquent d'être plus graves sont ceux associés à la construction et à l'expansion des aéroports, par exemple la perte de terrains et l'érosion de sols, l'impact sur la nappe phréatique, les cours d'eau et le drainage des sols et l'impact sur la faune et la flore, en particulier si ces constructions se font en zones côtières, ainsi que ceux associés aux opérations des aéroports, comme la pollution de l'eau provoquée par un mauvais traitement des contaminants des eaux usées des aéroports ou les fuites des citernes, l'évacuation de matériaux nocifs utilisés pour l'entretien et la maintenance des aéronefs et l'évacuation des déchets des aéroports et des avions qui atterrissent. Les petits États insulaires en développement peuvent obtenir des directives sur la planification des aéroports auprès de l'OACI³.

25. En matière de sûreté, les préoccupations des petits États insulaires en développement sont plus ou moins les mêmes que celles des autres pays en développement, à ceci près que les dures conditions climatiques qui y sévissent leur posent des problèmes supplémentaires. Par le truchement de l'OACI, les États sont parvenus à un accord sur le niveau de normalisation des opérations de transport aérien indispensable pour en assurer la sûreté, la régularité et l'efficacité. Ceci s'est traduit par un niveau élevé de fiabilité dans les nombreux domaines qui forment collectivement l'aviation civile internationale, en particulier pour ce qui est des aéronefs, du personnel de vol et des installations et services au sol. La normalisation indispensable a été réalisée grâce à la mise en place de spécifications : les

Normes et pratiques recommandées internationales (SARPS), annexées à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Une norme est une spécification qu'il est nécessaire d'appliquer de façon uniforme pour garantir la sûreté ou la régularité de la navigation aérienne civile internationale, tandis qu'une pratique recommandée est une pratique dont il est convenu qu'elle est souhaitable mais pas indispensable. Toutefois, de nombreux petits États insulaires en développement n'ont pas encore indiqué s'ils approuvaient ou non ces dispositions, comme le stipule l'article 38 de la Convention. En plus des SARPS, l'OACI a aussi des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) qui regroupent essentiellement les pratiques opérationnelles ainsi que des aspects considérés comme trop détaillés pour les SARPS. En octobre 1994, le Conseil de l'OACI a décidé de mettre sur pied un programme OACI de la supervision de la sécurité comportant, comme fonction essentielle, les évaluations de la supervision de la sécurité par les États, sur une base volontaire, par une équipe OACI chargée de recenser les insuffisances et, au besoin, de fournir conseils et assistance pertinents sur la façon de remédier à ces insuffisances, en vue d'aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'OACI.

26. Aucun progrès significatif n'a été accompli depuis la Conférence de la Barbade en vue de trouver des moyens de transport aérien novateurs à rendement énergétique élevé et ne coûtant pas trop cher.

27. Pour ce qui est des problèmes de quarantaine, la plupart des petits États insulaires en développement ont de telles mesures, suivant la définition qu'en donne l'Organisation mondiale de la santé (OMS), pour empêcher la propagation de certaines maladies, en particulier la fièvre jaune, en provenance de pays réservoirs de ces maladies ou par des vecteurs de ces maladies. Certains pays exigent aussi à cette fin que les aéronefs soient désinsectisés et que tout le périmètre de l'aéroport soit débarrassé des moustiques vecteurs du paludisme et d'autres maladies. Mais plus d'une vingtaine de petits États insulaires en développement n'ont pas indiqué à l'OACI s'ils respectaient ou non les dispositions de l'annexe 9 sur la facilitation, qui contient plusieurs dispositions au sujet de la désinsectisation des aéronefs et des mesures de quarantaine, et il est donc difficile de déterminer dans quelle mesure ces réglementations sanitaires sont suivies d'effet dans les aéroports de ces pays. L'OACI et l'OMS collaborent étroitement sur toutes les questions de santé publique intéressant le transport aérien. Parmi les événements importants survenus depuis la Conférence de la Barbade dans ce domaine figure une recommandation de la Division de facilitation de l'OACI à sa onzième session tenue en avril 1995 selon laquelle l'OACI et l'OMS allaient préparer ensemble un projet de principes directeurs sur la désinsectisation des aéronefs et les mesures de quarantaine afin de permettre aux États d'adopter des mesures qui répondent aux intérêts de la santé publique et du transport aérien.

VII. ACTIONS RECOMMANDÉES

A. Au niveau national

28. Comme l'exige la Convention sur l'Aviation civile internationale (article 38), les nombreux petits États insulaires en développement qui n'ont pas indiqué à l'OACI leur position au sujet des normes et pratiques internationales recommandées par l'Organisation (qui figurent dans les annexes à la Convention) devraient indiquer s'ils respectent ou non ces dispositions.

29. Les petits États insulaires en développement devraient se familiariser avec l'évolution actuelle des technologies intéressant le transport aérien, dont les systèmes de communication, de navigation et de surveillance et gestion du trafic aérien (CNS/ATM) et le programme de sécurité aérienne de l'OACI, afin de participer activement, individuellement ou en tant que sous-région, aux programmes mondiaux concernant cette évolution; ils devraient demander l'aide de l'OACI pour formuler des projets, trouver des donateurs qui en assurent le financement et les exécuter.

30. Dans la mesure du possible, il faudrait mettre en place des programmes de mise en valeur des ressources humaines dans des domaines tels que le contrôle du trafic aérien, la gestion des aéroports, la sécurité aérienne, les opérations de vol et la navigabilité, la réglementation et le droit du transport aérien.

31. Les petits États insulaires en développement devraient participer activement au programme de statistique de l'OACI qui offre sur le transport aérien des données qui pourraient leur servir utilement dans leurs activités de planification. Pour ce faire, ils doivent assurer que leurs compagnies aériennes internationales envoient leurs rapports de trafic, statistiques de coûts et relevés financiers à l'OACI, comme l'exige la Convention sur l'aviation civile internationale (article 67).

B. Au niveau régional

32. Il faudrait formuler des projets régionaux pour évaluer et créer des plans cadres du transport aérien à l'intention des groupes de petits États insulaires en développement mentionnés ci-dessus :

- a) petits États insulaires en développement des Caraïbes;
- b) petits États insulaires en développement du Pacifique;
- c) petits États insulaires en développement au large de la côte orientale de l'Afrique et ceux au large de la côte occidentale de l'Afrique.

33. Cette recommandation ne concerne par les autres petits États insulaires en développement - Bahreïn, Chypre, Maldives, Malte et Singapour - mais il serait peut-être bon d'inclure les Maldives dans le projet régional pour les petits États insulaires en développement africains de l'océan Indien.

34. Ces projets devraient englober toutes les mesures figurant dans le Programme d'action et tenter de surmonter les problèmes qui se posent à ces groupes de petits États insulaires en développement en matière de transport aérien par ordre de priorité :

- a) Assurer le respect des Normes et pratiques recommandées internationales (SARPS) et l'exécution des mesures liées au programme de l'OACI pour la sécurité des vols;
- b) Offrir des programmes de formation en gestion de l'aviation et autres catégories de qualifications requises;
- c) Examiner l'impact sur les petits États insulaires en développement de l'évolution des technologies - systèmes CNS/ATM, etc.;

d) Essayer de faciliter l'obtention de fonds pour financer les projets d'aviation;

e) S'attaquer aux problèmes dus à l'éloignement et à l'isolement, dont les coûts relativement élevés des transports, tant en matière de combustible que d'assurance;

f) Étudier l'impact de l'évolution des réglementations économique du transport aérien sur les petits États insulaires en développement, en examinant notamment les possibilités d'augmenter la coopération régionale au sujet des aspects réglementaires du transport aérien, par exemple pour négocier conjointement les accords de transport aérien;

g) Étudier l'impact que l'évolution commerciale de l'industrie des transport aérien a sur les petits États insulaires en développement, en examinant notamment les possibilités d'améliorer la coopération, commerciale et technique, entre les compagnies aériennes des groupes de petits États insulaires en développement et avec d'autres compagnies aériennes internationales;

h) Concevoir des stratégies qui permettent de surmonter les conflits potentiels entre les politiques de transport aérien et les politiques touristiques des petits États insulaires en développement;

i) Rendre les services de communications du transport aérien plus fiables.

C. Au niveau international

61. La communauté internationale devrait faire réaliser, par exemple par les fabricants d'aéronefs, des études sur la possibilité de mettre au point des moyens de transport à rendement énergétique élevé et peu coûteux dans l'intérêt des petits États insulaires en développement.

Notes

¹ Rapport de la Conférence mondiale sur le développement durable des petits États insulaires en développement, Bridgetown (Barbade) 25 avril - 6 mai 1994 (A/CONF.167/9 et rectificatif) (Publication des Nations Unies, No de vente F.94-I.18), chapitre I, résolution 1, annexe II.

² D'après des données obtenues par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) auprès des 184 États qui y sont parties. L'unité de mesure utilisée est la tonne/kilomètre effectuée (qui combine le nombre de passagers, le fret et le trafic postal tout en tenant compte des distances parcourues).

³ Voir par exemple Airport Planning Manual (doc. 9184-AN/902), Part.1 Master Planning (2nd ed., 1987), Part 2, Land Use and Environmental Control (2nd ed., 1985), Part 3, Guidelines for Consultant/Construction Services (1st ed., 1983).