



# Stratégie

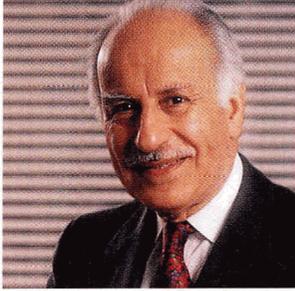
pour  
l'aviation civile  
internationale  
du XXI<sup>e</sup> siècle

OACI  
Organisation de l'aviation civile internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a été créée par la Convention relative à l'aviation civile internationale signée le 7 décembre 1944. Institution spécialisée des Nations Unies, elle est chargée d'établir les normes, pratiques recommandées et procédures internationales qui régissent les aspects techniques, économiques et juridiques de l'aviation civile internationale. L'OACI a son siège à Montréal (Canada) ainsi que sept bureaux régionaux à Bangkok, au Caire, à Dakar, à Lima, à Mexico, à Nairobi et à Paris.

L'OACI rend le voyage aérien d'un pays à l'autre plus sûr et plus facile. Elle encourage l'application de mesures de sécurité, fixe des règles de vol à vue et de vol aux instruments pour les pilotes et les équipages, élabore des cartes aéronautiques, coordonne les radiofréquences des aéronefs, établit une réglementation uniforme pour l'exploitation des services aériens et travaille à simplifier les formalités douanières.

L'OACI produit toute une gamme de publications techniques, économiques et juridiques, de même que des films, des bandes vidéo, des diapositives, des disquettes et des affiches, pour aider les administrations nationales, les industriels et les exploitants de la communauté aéronautique ainsi que leurs partenaires des autres secteurs à faire en sorte que le transport aérien soit sûr, ordonné et efficace dans l'ensemble du monde.



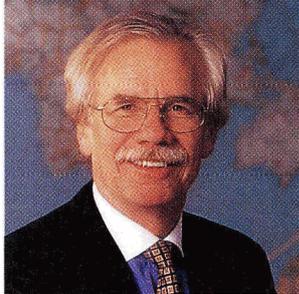
## Avant-propos du Président du Conseil

L'adoption du présent Plan d'action stratégique par le Conseil de l'OACI le 7 février 1997 est un événement marquant dans l'histoire de l'Organisation. Ce plan représente la première réévaluation globale de la mission de l'OACI depuis la création de l'Organisation à la suite de la signature de la Convention relative à l'aviation civile internationale en 1944. Les buts et objectifs fondamentaux de la Convention demeurent aussi actuels en ces temps de changement et d'adaptation dans l'aviation civile qu'ils l'étaient lorsqu'ils ont été formulés à Chicago il y a plus de 50 ans. Le Plan d'action stratégique a pour objet de faire en sorte que l'Organisation relève les grands défis de l'aviation civile au cours des prochaines années et réponde aux besoins de tous ses États contractants qui, des 52 qui ont participé à la Conférence de Chicago, sont maintenant 185 au moment de l'adoption du Plan.

Jamais n'a-t-on eu autant besoin d'une OACI forte et active. L'aviation s'est trouvée emportée dans la vague de commercialisation, de mondialisation et de transnationalisation, avec les incidences sur la sécurité et la sûreté que cela implique et dont il faut s'occuper. Selon la Convention de Chicago, c'est à chacun des États qu'il appartient de réglementer la sécurité et la sûreté; mais à mesure que les gouvernements se dégagent de la propriété et de l'exploitation des compagnies aériennes, des aéroports et du contrôle de la circulation aérienne et que les actions transfrontalières se développent, la nécessité d'une coordination transparente par-delà les frontières nationales et régionales devient encore plus fondamentale.

De fait, l'OACI devrait peut-être maintenant jouer un rôle plus actif pour faire appliquer de façon uniforme les normes et pratiques recommandées relatives à la sécurité et à la sûreté qui figurent dans la Convention et dans ses Annexes. En tant qu'organisation universelle chargée de l'aviation civile, l'OACI a besoin de pouvoir vérifier de près l'application des normes de sécurité et de sûreté, et de réaliser des inspections régulières. La nouvelle orientation de l'Organisation énoncée dans son Plan d'action stratégique, dont les programmes de la Supervision de la sécurité et de l'Intervention illicite sont des éléments fondamentaux, constitue d'ores et déjà un grand pas en avant dans le cadre des efforts constants que déploie l'Organisation pour que le transport aérien international soit à la fois sûr, ordonné et efficace.

Assad Kotaite



## Le Secrétaire général

Le Plan d'action stratégique de l'OACI sera le moteur du programme de travail et des activités connexes d'établissement des priorités et du budget de l'Organisation jusque dans la première partie du XXI<sup>e</sup> siècle au moins. Un programme d'actions de mise en œuvre et un processus de planification systématique pour le cycle de trois ans en cours sont déjà en place, avec des objectifs, des priorités, des dates cibles et des processus de compte rendu pour chacune des activités clés énoncées dans le Plan. Le Secrétariat a également mis au point des outils de gestion interne qui sont communs à la réalisation du Plan, du Budget-Programme de l'Organisation et des processus de planification connexes.

Avec ce Plan d'action stratégique, l'OACI renouvelle l'engagement qu'elle a pris, au nom de tous ses États contractants, de continuer à s'acquitter avec succès de ses responsabilités traditionnelles ou nouvelles, dans un monde de changement. Je suis fier d'avoir participé, au long des six années pendant lesquelles j'aurai occupé mes fonctions, à l'élaboration du Plan et à son achèvement; l'accent est maintenant placé sur sa mise en œuvre.

Philippe Rochat



## Le Secrétaire général désigné

J'entre en fonctions le 1<sup>er</sup> août 1997, à une période où l'aviation civile internationale est en profonde transformation. Il m'apparaît qu'avec le Plan d'action stratégique, l'OACI dispose de l'outil qui lui permettra de réagir aux changements avec rapidité et efficacité. Il m'apparaît aussi qu'il importera de veiller à ce que ce Plan demeure en prise sur l'évolution des besoins de tous les États contractants de l'OACI.

Pour atteindre les ambitieux objectifs du Plan d'action stratégique, il faudra les efforts de chacun des membres du Secrétariat. J'entends jouer mon rôle pour faire en sorte que l'Organisation réponde effectivement aux attentes que suscite le Plan, pour le bien de la communauté de l'aviation et de ses clients dans l'ensemble du monde.

Renato Cláudio Costa Pereira

# Le contexte



La Convention relative à l'aviation civile internationale, signée à Chicago le 7 décembre 1944, établissait certains principes et arrangements afin que l'aviation civile internationale se développe d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien soient établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique.

**La Convention portait création de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). Cette dernière avait pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à :**

- assurer le développement ordonné et sûr de l'aviation civile internationale dans le monde entier
- encourager les techniques de conception et d'exploitation des aéronefs à des fins pacifiques
- encourager le développement des voies aériennes, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne pour l'aviation civile internationale
- répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique
- prévenir le gaspillage économique résultant d'une concurrence déraisonnable
- assurer le respect intégral des droits des États contractants et une possibilité équitable pour chaque État contractant d'exploiter des entreprises de transport aérien international
- éviter la discrimination entre États contractants
- promouvoir la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale
- promouvoir, en général, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

Entrée en vigueur après ratification par 26 États, le 4 avril 1947, la Convention avait été ratifiée par 185 États à la fin de 1996, ce qui en fait un des instruments juridiques internationaux les plus largement acceptés du monde.

## **La Convention s'est révélée durable en ceci qu'elle a constitué un cadre suffisamment souple pour permettre à l'OACI de s'acquitter avec succès des responsabilités qui lui ont été assignées, dans un monde en mutation.**

Bien que les buts et objectifs fondamentaux de la Convention demeurent aussi pertinents aujourd'hui qu'ils l'étaient quand ils furent conçus en 1944, jamais n'a-t-il été plus nécessaire à l'OACI de s'adapter, dans le cadre de la Convention, aux changements rapides que constituent :

- la mondialisation et la transnationalisation des marchés et de l'exploitation
- l'émergence de blocs régionaux et sous-régionaux de commerce et de réglementation
- la commercialisation des fournisseurs de services gouvernementaux
- la diversification des mesures fiscales pour répondre à des besoins budgétaires
- la libéralisation de la réglementation économique
- le risque d'évitement des règlements de sécurité (de même que de ceux du travail, de la concurrence et autres) dû au fait que les frontières sectorielles et les responsabilités des autorités compétentes deviennent plus floues
- la reconnaissance des préoccupations environnementales et la nécessité d'y répondre
- l'émergence de nouvelles technologies
- l'approche des limites physiques de la capacité de l'infrastructure.

Ces faits nouveaux sont communs à tous les secteurs de l'économie, de l'industrie et des services, mais les incidences sur l'aviation civile internationale sont manifestes. En voici des exemples. La mondialisation et la transnationalisation ont des incidences sur la réglementation de la sécurité aéronautique qui, aux termes de la Convention, relève de la responsabilité de chaque État contractant. L'émergence de blocs de réglementation régionaux permet de décentraliser cette responsabilité pour adopter une approche régionale commune, mais ajoute une nouvelle dimension à l'établissement de normes aéronautiques mondiales communes. La commercialisation des fournisseurs de services nécessite à la fois la délégation prescrite des fonctions opérationnelles par les gouvernements et une modification des fonctions de réglementation de ces derniers, notamment parce qu'au titre de la Convention, la fourniture des installations et services aéroportuaires et d'autres installations et services de navigation aérienne relève de la responsabilité des États. En ce qui concerne les questions fiscales, en plus des incidences de la tendance à faire payer les usagers et les pollueurs, il y a une tendance à considérer l'aviation civile comme une source immédiatement disponible de fonds pouvant être utilisés à des fins non aéronautiques. Quant à la libéralisation économique, ses incidences sur l'aviation sont uniques en ce sens qu'au niveau international, ce secteur demeure en grande partie régi par des accords bilatéraux entre gouvernements. Le risque d'évitement des règlements de sécurité est lié à toutes les incidences mentionnées ci-dessus, et dans le cas de l'aviation, il constitue une question fondamentale pour les gouvernements, vu leurs responsabilités en matière de réglementation de la sécurité, indépendamment de la décentralisation des fonctions opérationnelles, et du fait que le public insiste de plus en plus pour que l'aviation civile soit plus sûre et que la réglementation soit étroitement surveillée. En ce qui concerne l'environnement, l'impression est que le secteur de l'aviation contribue de manière indue aux problèmes existants et à ceux qui se font jour. Pour ce qui est des technologies, l'évolution et l'application des techniques satellitaires, entre autres, ont des ramifications importantes pour l'aviation. Enfin, les limites de capacité des aéroports, de l'espace aérien et du spectre des radiocommunications ont des incidences particulières sur un secteur où la croissance est régulièrement supérieure à la moyenne.

**Ce Plan d'action stratégique, adopté par le Conseil de l'OACI le 7 février 1997, est conçu pour adapter la vision des fondateurs de l'OACI et s'assurer que l'Organisation relève les défis majeurs que ces développements constitueront pour l'aviation civile internationale dans les années à venir, et qu'elle réponde aux besoins de tous ses États contractants.**

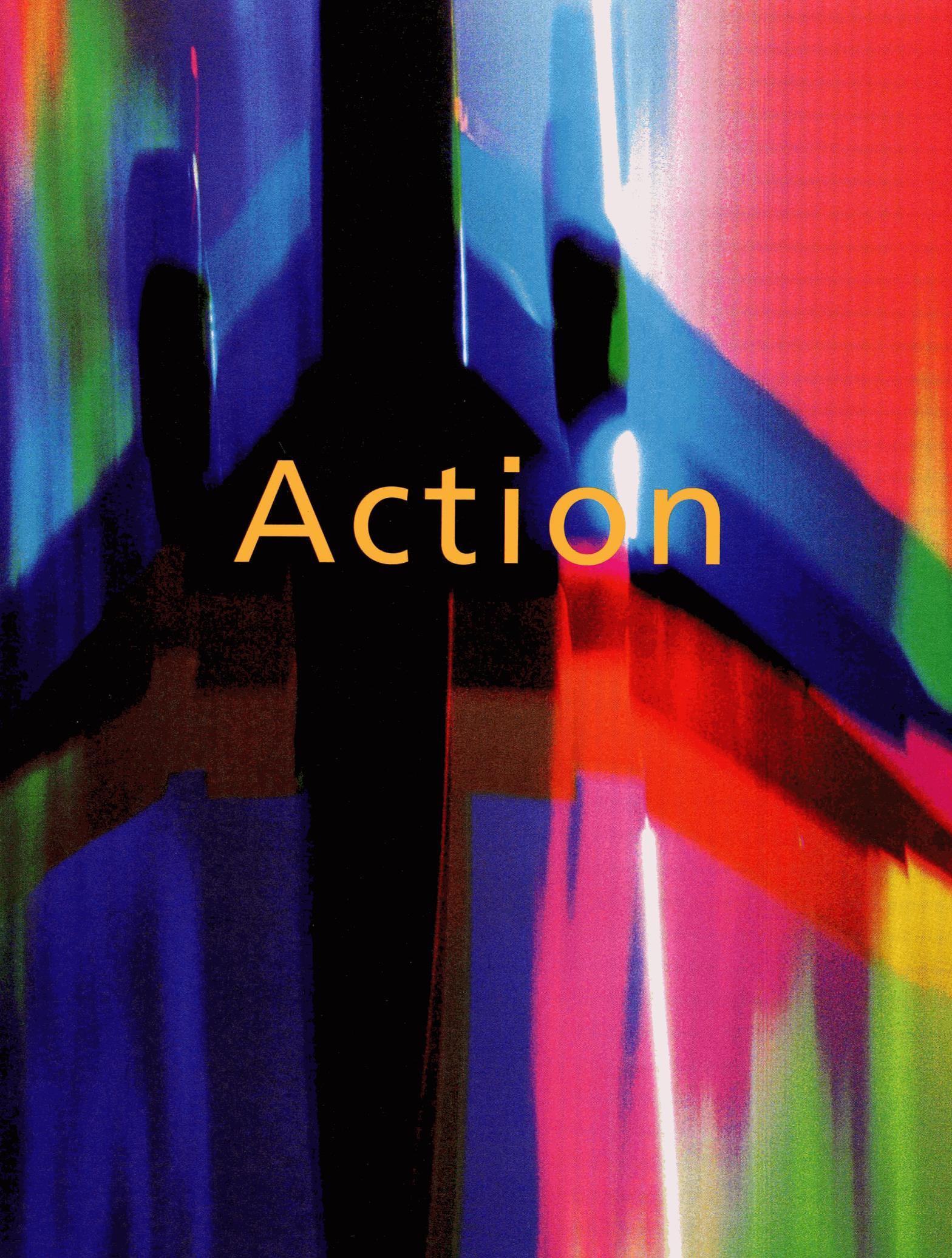


# Les objectifs

## Objectifs stratégiques

Les objectifs du Plan d'action stratégique sont de favoriser la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile internationale et de promouvoir les principes consacrés dans la Convention relative à l'aviation civile internationale. Pour cela, il faut élaborer la vision d'un développement harmonieux de l'aviation civile internationale aux niveaux national et régional et traduire cette vision sous forme de planification mondiale, établir des normes et pratiques aéronautiques communes et renforcer leur mise en application, ainsi qu'encourager la conception et l'exploitation économiques des aéronefs et des installations et services aéronautiques, tout en évitant la discrimination entre les États contractants et en optimisant l'utilisation des ressources humaines, techniques et financières. À cet effet, l'Organisation de l'aviation civile internationale entend :

- A** Renforcer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, dans toute la mesure du possible, à l'échelle mondiale
- B** Élaborer et adopter des normes, pratiques recommandées et documents connexes nouveaux ou amendés, en temps utile pour répondre à l'évolution des besoins
- C** Renforcer le cadre juridique qui régit l'aviation civile internationale en élaborant de nouveaux instruments de droit aérien international selon les besoins, et en encourageant la ratification des instruments existants par les États
- D** Veiller à l'actualisation, à la coordination et à l'application des plans régionaux de navigation aérienne, et fournir le cadre pour une mise en œuvre efficace des nouveaux systèmes de navigation aérienne
- E** Répondre en temps opportun aux grands défis du développement et du fonctionnement sûrs et efficaces de l'aviation civile
- F** Veiller à ce que les indications et les renseignements concernant la réglementation économique du transport aérien international soient à jour et fondés
- G** Aider à mobiliser les ressources humaines, techniques et financières pour les installations et services de l'aviation civile
- H** Garantir la plus grande efficacité possible dans le fonctionnement de l'Organisation, entre autres pour répondre aux objectifs ci-dessus.

The background is a dynamic, abstract composition of vertical color bands. From left to right, the colors transition through green, blue, black, red, and yellow. A central black silhouette of a person with arms raised is superimposed over the colors. The overall effect is energetic and celebratory.

Action

## **Action : Réalisation des objectifs stratégiques**

Le Plan d'action stratégique sera le moteur du programme de travail et des exercices corrélatifs d'établissement des priorités et du budget de l'Organisation durant au moins la première partie du XXI<sup>e</sup> siècle. Pour chacun des huit objectifs stratégiques, le Conseil a identifié les activités clés de l'Organisation et les questions qui doivent être abordées au cours de l'exécution de ces activités clés, soit dans le cadre d'un examen permanent en termes généraux à mesure que les travaux avancent, soit au moyen d'une étude spécialisée. Certaines activités clés ont rapport à plusieurs objectifs stratégiques et sont identifiées comme telles. Par exemple, les programmes de la Supervision de la sécurité et de l'Intervention illicite sont essentiels à la fois à la mise en œuvre des normes et à la solution des problèmes pour un développement et un fonctionnement sûrs et efficaces de l'aviation civile; ils apparaissent donc à la fois sous les objectifs stratégiques A et E. La présentation des activités clés et des objectifs stratégiques ne correspond pas à un ordre de priorité, mais suit simplement un ordre logique.

**Avant chaque cycle de programmation triennal, le Conseil élaborera, parallèlement à l'établissement du Budget-Programme du triennat, un document complémentaire au Plan d'action stratégique, définissant des programmes d'action en rapport avec chacune des activités clés. Ce document énoncera dans chaque cas les objectifs spécifiques, les résultats attendus, les priorités et les échéances. Le Conseil pourra ainsi évaluer les progrès réalisés de la mise en œuvre du Plan et prendre des mesures correctives ou autres, s'il y a lieu. À la fin de chaque triennat, le Conseil présentera à l'Assemblée un rapport sur l'avancement des activités clés et sur les mesures prises au sujet des questions connexes.**

**Le programme de travail de l'OACI sera donc intégré au Plan d'action stratégique selon un processus évolutif. Le Plan sera en outre gardé à l'étude de façon qu'il demeure ouvert à l'évolution des besoins des États dans un environnement de l'aviation civile en transformation permanente.**

## Objectif stratégique A

# Renforcer la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, dans toute la mesure du possible, à l'échelle mondiale

### Activités clés :

- A.1 Programme de supervision de la sécurité
- A.2 Répondre aux lacunes en matière de sécurité relevées dans le domaine de la navigation aérienne
- A.3 Programme de l'intervention illicite
- A.4 Séminaires, ateliers et symposiums
- A.5 Programme de coopération technique

**Questions à examiner :** Élaboration d'évaluations définitives de l'état de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARPS) et de l'étendue des différences par rapport aux normes; élaboration d'une analyse systématique des raisons de non-application des SARPS. Élaboration d'une documentation pratique supplémentaire pour aider les États à s'acquitter de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité. Répondre à la fragmentation éventuelle de l'établissement et de l'application des normes pour les raisons suivantes : division croissante des fonctions de réglementation et d'exploitation au sein des États; responsabilités souveraines des États vis-à-vis de leurs ressources humaines, techniques et financières (les responsabilités demeurent les mêmes mais les ressources humaines, techniques et financières peuvent varier de façon très sensible); mise en place d'autorités aéronautiques régionales (telles que les Autorités conjointes de l'aviation en Europe); différences dans les dispositions concernant les services intérieurs et internationaux, notamment lorsque les premiers ont des incidences sur les seconds (par exemple en ce qui a trait aux interventions illicites); et identification inadéquate et/ou différences étendues en ce qui concerne les avantages économiques.

## Objectif stratégique B

# Élaborer et adopter des normes, pratiques recommandées et documents connexes nouveaux ou amendés, en temps utile pour répondre à l'évolution des besoins

### Activités clés :

- B.1 Maintien à jour des 18 Annexes à la Convention et élaboration de nouvelles Annexes, s'il y a lieu
- B.2 Examen général de la structure des Annexes de l'OACI et du processus d'élaboration et de consultation concernant les SARPS et leurs amendements

**Questions à examiner :** Sensibilité accrue de l'OACI face aux faits nouveaux qui surviennent dans l'aviation civile. Amélioration de l'efficacité et des délais du processus de consultation et des procédures d'adoption. Restructuration des Annexes pour faire en sorte que leur contenu se limite aux besoins essentiels et soit formulé en termes généraux. Établissement d'un statut approprié pour les spécifications techniques détaillées. Amélioration de la facilité d'utilisation des SARPS.

## Renforcer le cadre juridique qui régit l'aviation civile internationale en élaborant de nouveaux instruments de droit aérien international selon les besoins, et en encourageant la ratification des instruments existants par les États

### Activités clés :

- C.1 Élaboration d'un nouvel instrument sur la responsabilité des transporteurs aériens modernisant et refondant le « Régime de Varsovie »
- C.2 Élaboration d'un cadre juridique concernant les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS) à long terme
- C.3 Ratification des articles 3 *bis* et 83 *bis*, et autres amendements de la Convention
- C.4 Examen des mesures juridiques à prendre pour lutter contre les actes ou les délits qui préoccupent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus par les instruments de droit aérien existants
- C.5 Ratification de l'Accord sur le transit des services aériens internationaux et autres instruments de droit aérien international, ou adhésion à ces instruments, et mise en application desdits instruments

**Questions à examiner :** Modernisation, synthèse et acceptabilité du régime juridique qui régit la responsabilité des transporteurs aériens. Manière de parvenir à un consensus universellement acceptable sur un cadre juridique international concernant les systèmes mondiaux de navigation par satellite (GNSS). Aspects juridiques de la question des systèmes CNS/ATM (communications, navigation et surveillance/gestion du trafic aérien) de l'OACI. Application provisoire des amendements à la Convention. Mesures administratives visant à accélérer l'entrée en vigueur et le niveau de ratification des instruments de droit aérien international. Nouveaux défis juridiques dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Aspects juridiques liés à la sécurité de l'aviation, notamment le programme d'évaluation de la supervision de la sécurité. Nouvelles formules pour les paragraphes finals et l'application provisoire des instruments de droit aérien hors Convention.

## Objectif stratégique D

# Veiller à l'actualisation, à la coordination et à l'application des plans régionaux de navigation aérienne, et fournir le cadre pour une mise en œuvre efficace des nouveaux systèmes de navigation aérienne

### Activités clés :

- D.1 Amélioration de l'efficacité d'ensemble du mécanisme de planification régionale de la navigation aérienne
- D.2 Poursuite de l'élaboration d'une approche sous-régionale et intégration du processus de planification et de mise en œuvre des systèmes CNS/ATM dans le mécanisme de planification régionale de la navigation aérienne
- D.3 Amélioration de la coordination interrégionale en vue de la mise en œuvre intégrée et coordonnée des plans régionaux de navigation aérienne
- D.4 Coopération avec d'autres organismes internationaux pour la création d'un GNSS civil
- D.5 Élaboration et suivi du Plan mondial et des plans régionaux et nationaux pour les systèmes CNS/ATM
- D.6 Aide aux États pour le développement de la capacité de leur système de navigation aérienne, et en matière de recouvrement des coûts et d'arrangements organisationnels pour la fourniture de services de navigation aérienne
- D.7 Répondre aux lacunes en matière de sécurité relevées dans le domaine de la navigation aérienne
- D.8 Création de bases de données et diffusion des renseignements sur les systèmes CNS/ATM

**Questions à examiner :** Renforcement du degré d'autonomie du processus de planification régionale en garantissant une coordination adéquate au niveau mondial. Application des dispositions du Chapitre XV de la Convention et élaboration éventuelle d'arrangements complémentaires de financement collectif ou d'autres arrangements de coopération en ce qui concerne la fourniture, l'entretien et le financement des installations et services de navigation aérienne. Développement de liens rationnels entre les systèmes CNS/ATM actuels et la technologie satellitaire de pointe, ainsi qu'entre l'OACI et les autres organisations internationales intéressées.

## Objectif stratégique E

# Répondre en temps opportun aux grands défis du développement et du fonctionnement sûrs et efficaces de l'aviation civile

### Activités clés :

- E.1 Programme de l'intervention illicite
- E.2 Programme de supervision de la sécurité
- E.3 Programme de sécurité des vols et des facteurs humains
- E.4 Programme de prévention des impacts sans perte de contrôle
- E.5 Répondre aux lacunes en matière de sécurité relevées dans le domaine de la navigation aérienne
- E.6 Programme de protection de l'environnement
- E.7 Encombrement des aéroports et de l'espace aérien
- E.8 Planification d'urgence pour la navigation aérienne
- E.9 Programme de coopération technique

**Questions à examiner :** Nécessité pour l'OACI de continuer à relever rapidement et efficacement les nouveaux défis, et capacité de le faire. Détermination rapide des défis naissants et mise au point en temps utile d'une stratégie OACI pour y faire face. Affectation dynamique des ressources de l'Organisation pour faire face aux nouveaux défis. Détermination de ressources extrabudgétaires.

## Objectif stratégique F

# Veiller à ce que les indications et les renseignements concernant la réglementation économique du transport aérien international soient à jour et fondés

### Activités clés :

- F.1 Réglementation des services de transport aérien international
- F.2 Services aéroportuaires et de navigation aérienne (redevances et recouvrement des coûts compris)
- F.3 Répartition des produits du transport aérien
- F.4 Commerce des services
- F.5 Protection de l'environnement (aspects économiques)
- F.6 Imposition
- F.7 Statistiques

**Questions à examiner :** Maintien de l'évolution ordonnée et non discriminatoire du transport aérien international. Nécessité de s'assurer la participation réelle des États par un engagement fiable et stable dans le système du transport aérien international en ce qui a trait à l'objectif général d'un changement graduel, progressif, ordonné et protégé en vue de l'accès au marché dans la réglementation du transport aérien international.

## Objectif stratégique G

# Aider à mobiliser les ressources humaines, techniques et financières pour les installations et services de l'aviation civile

### Activités clés :

- G.1 Programme de coopération technique
- G.2 Programme TRAINAIR
- G.3 Séminaires, ateliers et symposiums
- G.4 Évaluation de l'incidence économique de l'aviation civile sur les États
- G.5 Application pratique de l'analyse du rapport coûts-avantages

**Questions à examiner :** Étude et développement de nouveaux moyens d'aider les États à s'acquitter de leurs responsabilités en vertu de la Convention. Évaluation plus systématique des aspects économiques lors de la formulation des spécifications techniques relatives à la certification ou à l'exploitation des aéronefs, des aéroports et des installations et services de navigation aérienne. Intégration de la coopération technique dans le Programme « ordinaire » de l'Organisation.

## Garantir la plus grande efficacité possible dans le fonctionnement de l'Organisation

### Activités clés :

- H.1 Méthodes de travail de l'Assemblée
- H.2 Processus de prise de décision et méthodes de travail du Conseil et de ses organes auxiliaires
- H.3 Réforme de la gestion et de l'administration du Secrétariat
- H.4 Processus de planification systématique des programmes
- H.5 Budget-Programme transparent avec affectation intégrale des crédits
- H.6 Mécanisme de surveillance des programmes

**Questions à examiner :** Avancement de la gestion des ressources humaines en vue de maintenir un Secrétariat international de haut calibre et pleinement motivé. Diversification des sources de financement (en envisageant entre autres des redevances d'usage, des contributions volontaires, l'établissement de prix concurrentiels pour les publications et des frais pour certains services), tout en maintenant l'imputabilité envers les États. Mesures d'économie, notamment usage plus étendu de sources extérieures, le cas échéant. Identification plus claire et plus précise des programmes et des priorités, de leurs objectifs et des résultats attendus. Amélioration de la gestion de l'information et des communications avec les États contractants, notamment en utilisant de façon plus étendue les moyens de transmission électronique. Établissement d'un réseau mondial de collecte, d'échange et de diffusion des données électroniques. Renforcement de l'image de marque et rôle plus catalytique de l'Organisation dans la coordination et la représentation de l'aviation civile. Examen des rapports entre l'Organisation et d'autres organismes (aéronautiques et non aéronautiques, mondiaux et régionaux) en vue de définir les domaines respectifs de responsabilité, d'éliminer les chevauchements et, conformément aux dispositions de l'article 65 de la Convention, d'établir des programmes conjoints, le cas échéant. Établissement de rapports de partenariat avec toutes les parties intéressées de la communauté aéronautique, notamment les fournisseurs de services et l'industrie (sans compromettre l'autonomie de l'Organisation en matière de prise de décision, en particulier pour l'établissement des normes).

**Siège**

999, rue University  
Montréal, Québec  
Canada H3C 5H7

Adresse télégraphique : ICAO MONTRÉAL  
Téléphone : (514) 954-8219  
Télex : 05-24513 ICAOHQ MTL  
Télécopieur : (514) 954-6077  
Sitatex : YULCAYA  
Internet : icaoqh@icao.org

**Bureau Afrique occidentale et centrale**

15, boulevard de la République  
Dakar, Sénégal

Adresse télégraphique : ICAOREP, Dakar  
Télex : SG61348 ICAO SG  
Télécopieur : 221-23-69-26  
Téléphone : 221-23-47-86  
Adresse postale :  
Boîte postale 2356  
Dakar, Sénégal  
Sitatex : DKRCAYA  
Internet : icaodkr@telecom-plus.sn

**Bureau Afrique orientale et australe**

United Nations Accommodation  
Limuru Rd., Gigiri  
Nairobi, Kenya

Adresse télégraphique : ICAOREP, Nairobi  
Télex : KE25295 ICAOREP  
Télécopieur : 254-2-226-706  
Téléphone : 254-2-622-395  
Adresse postale : P.O. Box 46294  
Nairobi, Kenya  
Sitatex : NBOCAYA  
Internet : icao@icao.unon.org

**Bureau Amérique du Nord,  
Amérique centrale et Caraïbes**

Ave. Presidente Masaryk No. 29-3er. piso  
Col. Chapultepec Morales  
C.P. 11570, México, D.F.  
México

Adresse télégraphique : ICAOREP, México  
Télécopieur : 52 5-203-2757  
Téléphone : 52 5-250-3211  
Adresse postale :  
Apartado postal 5-377  
C.P. 06500, México, D.F.  
Sitatex : MEXCAYA

**Bureau Amérique du Sud**

Edificio CORPAC, Zona Comercial  
Aeropuerto Internacional Jorge Chávez  
Lima (Callao), Perú

Adresse télégraphique : ICAOREP, Lima  
Télécopieur : 51-1-575-0974  
Téléphone : 51-1-575-1641  
Adresse postale : Apartado 4127  
Lima 100, Perú  
Sitatex : LIMCAYA  
Internet : mail@icao-sam.org.pe

**Bureau Asie et Pacifique**

252/1 Vipavadee Rangsit Road  
Ladyao, Chatuchak  
Bangkok 10900, Thailand

Adresse télégraphique : ICAOREP, Bangkok  
Télex : TH87969 ICAOBKK TH  
Télécopieur : 66 2-537-8199  
Téléphone : 66 2-537-8189  
Adresse postale : P.O. Box 11,  
Samyae Ladprao  
Bangkok 10901, Thailand  
Sitatex : BKKCAYA  
Internet : icaobkk@loxinfo.co.th

**Bureau Europe et Atlantique Nord**

3 bis, Villa Émile-Bergerat  
92522 Neuilly-sur-Seine (Cedex)  
France

Adresse télégraphique : ICAOREP, Paris  
Télex : 616766 ICAO FRANCE  
Télécopieur : 33-1-46 41 85 00  
Téléphone : 33-1-46 41 85 85  
Sitatex : PAREUYA  
Internet : icaoparis@compuserve.com

**Bureau Moyen-Orient**

Egyptian Civil Aviation Complex  
Cairo Airport Road  
Cairo, Egypt

Adresse télégraphique : ICAOREP, Cairo  
Télex : 92459 ICAOR UN  
Télécopieur : 202-267-4843  
Téléphone : 202-267-4840  
Adresse postale : P.O. Box 85  
Cairo Airport Post Office  
Terminal One  
Cairo 11776, Egypt  
Sitatex : CAICAYA  
Internet : icao@idsc.gov.eg