

## **ASSEMBLÉE — 35<sup>e</sup> SESSION**

### **PLÉNIÈRE**

#### **Point 10 : Élection des États contractants qui seront représentés au Conseil**

#### **CANDIDATURE DE LA RÉPUBLIQUE DE SINGAPOUR**

(Note présentée par la République de Singapour)

#### **1. INTRODUCTION**

Le Gouvernement de la République de Singapour a l'honneur de présenter à la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), sa candidature à sa réélection au Conseil de l'OACI, dans la deuxième partie des élections qui se tiendront dans le courant de cette session.

#### **2. OBJECTIFS DE SINGAPOUR**

Singapour s'est fixé pour objectif d'appuyer et de promouvoir l'action de l'OACI, qui est l'organisation mondiale qui veille au développement de l'aviation civile internationale. Singapour est convaincue que ce développement serait impossible sans le leadership de l'OACI. Singapour apportera des contributions durables à la promotion de la sécurité, de la sûreté et de la fiabilité de l'aviation civile internationale en améliorant la mise en valeur des ressources humaines et en apportant son expérience et son expertise à la formulation de normes et procédures internationales. Avec les autres États membres, Singapour mobilisera plus de ressources pour mieux servir la communauté internationale de l'aviation.

#### **3. ENGAGEMENT ET CONTRIBUTIONS DE SINGAPOUR À L'OACI**

Singapour a grandement contribué aux activités de l'OACI et s'efforcera de renforcer ses contributions en mettant à disposition son expertise en matière de perfectionnement de ressources humaines, de sûreté de l'aviation, de gestion du trafic aérien, d'application des technologies de l'information, des assurances aéronautiques et de la gestion des aéroports. Singapour est honorée d'avoir contribué aux activités de l'OACI dans les domaines ci-après :

- a) Avant d'être devenue membre du Conseil de l'OACI, en avril 2003 participation à plusieurs groupes d'experts OACI de haut niveau :
  - Présidence du Groupe régional ASIA/PAC de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne ;

- Présidence de l'Équipe spéciale du minimum de séparation verticale réduit ;
  - Vice-présidence du Groupe spécial sur les assurances aéronautiques pour les risques de guerre ;
  - Membre du Comité de la protection de l'environnement en aviation ;
  - Participation d'experts à de nombreuses équipes spéciales et groupes d'experts de l'OACI (par exemple coûts des enquêtes sur les accidents et restructuration des routes aériennes).
- b) Depuis que Singapour est devenue membre du Conseil de l'OACI, en avril 2003, elle a aussi participé aux activités des groupes d'experts de l'OACI ci-après :
- Présidence du Groupe d'étude des dispositions médicales
  - Membre du Groupe d'étude des règlements types sur l'exploitation aérienne et la navigabilité
  - Membre du Groupe d'étude sur le sauvetage et la lutte contre l'incendie
  - Membre du Groupe d'étude sur les plans de vol
- c) Singapour a aussi accueilli de nombreux séminaires et réunions de l'OACI dont le « Séminaire Asie/Pacifique sur la sécurité des pistes et la gestion de la sécurité des services de la circulation aérienne » qui s'est tenu en décembre 2003 et le « Séminaire sur le programme de coopération technique » de janvier 2004.
- d) Quand la crise du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) a frappé l'Asie, en mars 2003, Singapour a promptement appuyé les efforts faits par l'OACI et l'Organisation mondiale de la santé pour freiner la propagation de la maladie en accueillant deux réunions de groupes d'étude de l'OACI chargés de mettre au point des mesures de précaution anti-SRAS aux aéroports. Cela a contribué à renforcer la confiance des voyageurs aériens en correspondance à des aéroports internationaux des pays touchés.
- e) Singapour a dirigé avec succès l'équipe spéciale qui a formulé, en consultation avec d'autres importants organismes de l'aviation tels que les Autorités conjointes de l'aviation d'Europe, les tout premiers règlements d'exploitation destinés aux pilotes et aux équipages de cabine affectés à des vols à ultra-grand rayon d'action. Ces règlements ont ouvert la voie aux plus longs vols commerciaux sans escale effectués pour la première fois en 2004 par Singapore Airlines, entre Singapour et New York et entre Singapour et Los Angeles. Les conclusions de cette équipe spéciale ont été portées à la connaissance de la communauté internationale de l'aviation.

#### **4. CONTRIBUTIONS DE SINGAPOUR AU PERFECTIONNEMENT DES RESSOURCES HUMAINES**

4.1 Singapour est fermement convaincue que les objectifs de l'OACI en matière d'amélioration de la sécurité, de la sûreté et de la fiabilité de l'aviation civile internationale ne sauraient être atteints sans le perfectionnement du capital humain et le renforcement des capacités. Par le truchement de l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA), Singapour s'efforce de mettre à disposition son expertise et son expérience de l'aviation civile, tout comme d'autres ont contribué aux progrès de Singapour pendant les premières années de son indépendance. Les efforts et les réalisations de la SAA

soulignent le vif intérêt que Singapour porte à la formation dans le domaine de l'aviation civile internationale. Depuis 45 ans, la SAA a formé plus de 29 000 personnes provenant de 180 pays. En reconnaissance de l'éminente contribution de la SAA à cette formation et au perfectionnement des ressources humaines, l'OACI lui a conféré en 2000 le prestigieux Prix Edward Warner.

4.2 Au cours des ans, le Gouvernement de Singapour a aussi octroyé des bourses de formation spécialisée à la SAA à des ressortissants de pays en développement qui sont des États contractants de l'OACI. En 2001, l'OACI et Singapour ont signé un mémorandum d'entente (MOU) sur le Programme de formation pour les pays en développement en vue de l'octroi sur trois ans de 100 bourses de formation à des ressortissants d'États contractants de l'OACI. Ces 100 bourses ont été octroyées à des participants de 50 États. En raison de l'immense succès de ce programme de bourses, Singapour a reconduit et élargi en 2004 ce MOU pour octroyer entre 2004 et 2006 120 bourses d'étude supplémentaires à des États contractants de l'OACI.

## 5. CONTRIBUTIONS DE SINGAPOUR À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION

5.1 Singapour appuie vivement les efforts que fait l'OACI pour améliorer la sûreté de l'aviation (AVSEC) comme en témoigne sa participation à la Conférence ministérielle OACI sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002 pour relever d'urgence les défis que présente la sûreté de l'aviation et prendre les mesures appropriées à cet effet. Singapour appuie fermement le Plan d'action de l'OACI pour renforcer le dispositif de sûreté de l'aviation et elle a apporté une contribution en espèces et en nature au Programme universel d'audits de sûreté (USAP). À l'appui de ce programme, Singapour a accueilli en mars 2004 le premier Séminaire APEC/OACI sur l'importance des audits de sûreté de l'aviation et, en avril 2004, un cours de formation des auditeurs AVSEC de l'OACI, qui a contribué à étoffer la liste des auditeurs AVSEC certifiés. Singapour a aussi aidé l'OACI à organiser les exercices universels d'audit AVSEC.

5.2 Singapour respecte fidèlement les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17. De plus, elle a aussi appliqué scrupuleusement les nouvelles normes de sûreté adoptées par l'OACI à la suite des attaques terroristes du 11 septembre 2001, par exemple en installant à bord de ses transporteurs aériens nationaux, en avril 2003, des portes de poste de pilotage de Phase II et, dès septembre 2001, en commençant à inspecter tous les bagages enregistrés, bien avant les dates limites de novembre 2003 et janvier 2006, respectivement, fixées par l'OACI.

5.3 Pour améliorer encore plus la sûreté au bénéfice des voyageurs aériens, Singapour a installé de très coûteux dispositifs et équipements de sûreté à son aéroport Changi. Il s'agit notamment d'un nouveau système automatique d'inspection de tous les bagages de soute, au moyen de dispositifs de détection des explosifs et de la création d'une unité de policiers de l'air armés et des plans sont actuellement dressés en vue de la mise en place prochaine d'un dispositif biométrique de contrôle d'accès des employés des aéroports. Pour renforcer la coopération et l'interaction avec d'autres États contractants de l'OACI, l'Académie de l'aviation de Singapour a tenu des cours et des séminaires de formation à la sûreté de l'aviation. Singapour s'est aussi engagée à appuyer l'initiative de l'OACI relative au Programme coopératif de sûreté de l'aviation, Asie/Pacifique, pour renforcer la coopération entre les États qui participent à ce programme.

## 6. SINGAPOUR : UNE PLAQUE TOURNANTE DE PREMIER ORDRE ET UNE INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE DE POINTE

6.1 Avec l'assistance et la coopération de l'OACI et de ses États membres, Singapour est de nos jours une plaque tournante de la Région Asie/Pacifique respectée et réputée dans le monde entier.

6.2 Services aériens : En août 2004, l'aéroport Changi de Singapour, un des plus actifs du monde, était relié à 167 villes de 53 pays par 73 compagnies aériennes exploitant plus de 3 500 vols réguliers hebdomadaires. En 2003, Changi a acheminé 25 millions de passagers internationaux et 1,61 million de tonnes de fret aérien. En 2003, l'OACI a classé l'aéroport Changi septième du monde pour les mouvements de passagers internationaux en dépit des effets délétères que la crise du SRAS a eus sur les voyages aériens en Asie. Depuis, le trafic a connu une vigoureuse reprise et dépasse les niveaux d'avant cette crise.

6.3 L'aéroport Changi de Singapour : L'aéroport Changi de Singapour est constamment classé parmi les meilleurs du monde pour son efficacité, sa commodité et son confort. En 2003, diverses organisations et publications internationales lui ont décerné 20 prix du meilleur aéroport. Singapour s'engage fermement à veiller à ce que toute l'infrastructure matérielle et d'appui soit en place pour satisfaire la future demande. La construction d'une troisième aérogare passagers, qui coûtera 1 milliard de dollars US, a été entreprise et elle portera la capacité annuelle d'acheminement de passagers à 64 millions en 2008. Le Centre de fret aérien de Changi, d'une capacité de 2,5 millions de tonnes, offre des services 24 heures sur 24 dans une zone franche. Un parc de logistique de l'aéroport a été créé pour faciliter la distribution et le réacheminement des marchandises. Pour faire face à l'augmentation prévue des mouvements aériens et améliorer la sécurité en vol, Singapour met en œuvre un système de contrôle de la circulation aérienne ultramoderne de troisième génération dont le coût est estimé à plus de 200 millions de dollars US.

6.4 Un partenaire de l'industrie aéronautique : En 2003, Singapour a créé un fonds triennal de développement d'une plateforme aérienne de 210 millions de dollars singapouriens pour aider ses partenaires à renforcer et améliorer leurs activités à Singapour. Pour aider les compagnies aériennes qui ont dû faire face à la crise du SRAS en 2003, Singapour a aussi adopté promptement des mesures d'assistance qui ont été suivies de mesures de stimulation supplémentaires pour accélérer la reprise du trafic.

Singapour est le siège du bureau régional Asie/Pacifique de l'Association du transport aérien international (IATA) et elle est heureuse d'avoir pu aider l'IATA à organiser son Assemblée générale annuelle et son Sommet mondial du transport aérien de 2004, qui ont attiré plus de 600 délégués représentant des compagnies aériennes du monde entier.

6.5 Les compagnies aériennes de Singapour : En 2003, l'OACI a classé les compagnies aériennes de Singapour au sixième rang mondial pour le transport international régulier de passagers et de fret. En 2004, Singapore Airlines (SIA) est devenue la première compagnie aérienne à exploiter des vols à ultra-grand rayon d'action (ULR) entre Singapour et Los Angeles et entre Singapour et New York, en établissant ainsi un nouveau record pour les vols commerciaux sans escale les plus longs du monde. L'inauguration réussie de ces vols a été rendue possible par une étude très poussée menée par une équipe spéciale établie par Singapour en 1998, en vue de formuler un règlement provisoire qui permettrait à SIA d'exploiter ces nouveaux vols. Les deux nouveaux transporteurs de Singapour, Valuair et Tiger Airways, sont entrés en service en 2004 pour promouvoir et desservir un nouveau secteur du marché des voyages aériens.

6.6 Une industrie aérospatiale bien établie : Singapour dispose d'une industrie aérospatiale très avancée d'une valeur de 2,2 milliards de dollars US. Quelque 100 entreprises aéronautiques, employant plus de 12 000 personnes, constituent ensemble un « supermarché » de maintenance, de réparations et de révision des aéronefs qui dessert des clients du monde entier. Depuis 1981, Singapour a accueilli le Salon asiatique biennal de l'aérospatiale qui est par son importance la troisième manifestation de ce genre dans le monde.

## 7. **REPRÉSENTATION DE L'ASIE/PACIFIQUE AU CONSEIL DE L'OACI**

7.1 L'Asie/Pacifique est l'une des régions dans lesquelles les voyages aériens et les activités aéronautiques progressent le plus rapidement. En raison de l'importance de cette région et de la position de Singapour comme une des plaques tournantes et une des autorités de l'aviation civile les plus importantes de la région, Singapour présentera au Conseil de l'OACI, équitablement et avec précision, les points de vue de la Région Asie/Pacifique.

## 8. **CONCLUSION**

8.1 Grâce à son expertise, à son expérience et à ses engagements, Singapour continuera à contribuer grandement à la mission de l'OACI et elle s'attache à collaborer sans réserve avec l'OACI et avec ses membres pour bâtir une industrie caractérisée par la sécurité, la sûreté et l'efficacité.

8.2 Le Gouvernement de la République de Singapour apprécierait vivement l'appui des États membres de l'OACI à la candidature de Singapour pour sa réélection au Conseil de l'OACI, deuxième partie, pendant la 35<sup>e</sup> session de l'Assemblée.