



**PRÉSENTATION PAR M. ROBERTO KOBEH GONZÁLEZ,
PRÉSIDENT DU CONSEIL DE
L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI),
DES RAPPORTS ANNUELS DU CONSEIL POUR 2004, 2005 ET 2006
ET DU RAPPORT COMPLÉMENTAIRE POUR LE PREMIER SEMESTRE DE 2007,
À LA 36^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE**

(Montréal, le 20 septembre 2007)

Éminents délégués et observateurs, chers collègues du monde de l'aviation civile internationale, Mesdames et Messieurs,

En application des dispositions de l'article 54 a) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, j'ai l'honneur de soumettre, au nom du Conseil, les rapports du Conseil pour les exercices 2004, 2005 et 2006, ainsi que le rapport complémentaire pour le premier semestre de 2007. Les rapports annuels ont déjà été diffusés à tous les États contractants. Je voudrais présenter à l'Assemblée, dans les prochaines minutes, un résumé des points saillants de cette période.

De 2004 à 2006, la croissance de l'aviation civile mondiale s'est poursuivie de façon ininterrompue. Le nombre total de passagers dans le monde a augmenté en moyenne de 6,2 % annuellement et le nombre réel de passagers est passé de 1,9 milliard à 2,1 milliards. On prévoit un taux de croissance moyen de 4,6 jusqu'en 2025, le nombre total de passagers devant alors atteindre quelque 4,5 milliards.

Cette situation engendre de nouvelles opportunités et crée de nouveaux défis pour les États et pour les organismes de transport aérien. Le degré d'efficacité, d'uniformité et de cohérence de notre gestion collective d'une telle croissance, dans tous les pays et toutes les régions, déterminera le niveau de sûreté, de sécurité, de durabilité et d'efficacité du système mondial de transport aérien.

C'est pourquoi, depuis la 35^e session de l'Assemblée en 2004, l'OACI a renforcé son rôle de chef de file, de manière ciblée et proactive, en se fondant sur quatre principes essentiels — mise en œuvre, performance, résultats et transparence. Ces principes ont accéléré la transition de l'OACI d'une organisation traditionnelle fondée sur une démarche normative à une organisation fondée sur les performances et axée sur les résultats.

Cette transformation a été la plus évidente dans le domaine de la sécurité.

Sécurité

Les années 2003 et 2004 sont reconnues comme étant les années les plus sûres depuis la création de l'OACI en 1944. Six accidents graves en août et en septembre 2005 nous ont cependant rappelé que des carences systémiques, détectées antérieurement dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), étaient toujours présentes. La situation a poussé l'OACI

à proposer la tenue d'une Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) dans le but de bâtir un consensus sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation au XXI^e siècle.

La Conférence, tenue en mars 2006, est parvenue à jeter les fondations d'une nouvelle approche revitalisée de la sécurité aérienne. Elle a réaffirmé l'importance cruciale de la transparence et du partage d'informations concernant la sécurité comme des éléments fondamentaux de la sécurité de tout système de transport aérien. Elle a aussi reconnu que la sécurité relève d'une responsabilité partagée et que les progrès dans ce domaine ne sont possibles que sous la conduite de l'OACI et grâce aux efforts coopératifs, collaboratifs et coordonnés de toutes les parties prenantes.

Durant la Conférence, les participants se sont engagés à renforcer le cadre mondial de la sécurité aérienne en exerçant une supervision pleinement conforme aux normes et aux pratiques recommandées de l'OACI, en mettant en place des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) et en trouvant des solutions durables aux problèmes de sécurité. Les participants sont convenus à l'unanimité d'afficher, au plus tard le 23 mars 2008, les résultats de l'USOAP sur le site web public de l'Organisation. En date d'aujourd'hui, quatre-vingt-treize États ont consenti à la divulgation au public d'informations pertinentes découlant des audits. J'invite instamment les États qui ne l'ont pas encore fait à donner leur consentement sans plus tarder. La mise en commun des rapports d'audit peut contribuer à pallier plus rapidement les carences détectées par l'USOAP et faciliter la tâche des États et des donateurs qui apportent à ceux qui en ont besoin les ressources humaines ou financières requises.

Il est hors de doute que la transparence est de plus en plus généralisée. Ainsi, l'OACI a signé en 2006 deux accords aux fins d'échange d'informations sur les incidents et accidents. Le premier accord a été conclu avec l'Association du transport aérien international (IATA) et le second avec l'Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA). Grâce à ces accords, l'OACI pourra étoffer les données sur la sécurité dans son Système de comptes rendus d'accident/incident (ADREP), ce qui lui permettra à terme d'évaluer les risques de façon plus complète dans son processus de gestion de la sécurité.

Autre résultat important de la Conférence des DGAC, la recommandation que l'OACI revoie son Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), en y intégrant la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde qui a été préparée par le Groupe de l'industrie pour la stratégie de la sécurité (ISSG) en étroite coopération avec l'OACI. L'intégration de la Feuille de route a transformé le GASP en une méthode de planification proactive, permettant à l'OACI, aux États, aux régions et à l'industrie d'atteindre ensemble certaines cibles précises en matière de sécurité.

Je suis heureux de vous annoncer qu'une version revitalisée du GASP a permis d'établir un Plan régional complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique. Le Plan AFI suit une démarche disciplinée de gestion de programmes et représente l'initiative la mieux coordonnée et la plus globale qui ait été mise sur pied jusqu'ici pour relever les très graves défis auxquels l'Afrique est confrontée en matière de sécurité.

Dans l'ensemble, le défi mondial en matière de sécurité aérienne est de diminuer encore un taux d'accidents déjà faible. Je suis convaincu qu'une transparence accrue et une application stricte des processus de gestion éprouvés se solderont par de grands succès dans la poursuite de notre objectif commun durant le prochain triennat.

Sûreté

Pour ce qui est de la sûreté, les statistiques des quelques dernières années attestent que le système de transport aérien mondial demeure sûr. Entre 2004 et 2006, il n'y a eu de fait que quatre captures d'aéronefs, même si d'autres éléments du système ont fait l'objet d'actes d'intervention illicite.

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) créé en 2002 a visiblement renforcé la sûreté mondiale de l'aviation. Les États sont plus sensibilisés aux besoins internationaux lorsqu'ils s'efforcent de respecter les normes de l'Annexe 17 — Sûreté. L'année dernière, les équipes d'audit de sûreté de l'aviation de l'OACI ont réalisé 46 audits, portant à 174 le nombre total d'États audités, ce qui augure bien des possibilités de terminer l'audit de l'ensemble des 190 États d'ici la fin de 2007. Quatre-vingt-six visites de suivi ont été menées pour confirmer la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États.

Les États audités ont presque tous soumis leurs plans d'action correctrice dans les délais. Les résultats des audits font l'objet d'analyses continues, dont les résultats constituent la base pour l'élaboration d'une stratégie unifiée de l'OACI visant à pallier les carences en matière de sûreté aérienne aux niveaux national, régional et mondial.

Néanmoins, bien que la sûreté aérienne ne cesse de s'améliorer, certains événements tels que le présumé complot terroriste au Royaume-Uni en août 2006, incluant possiblement l'usage de liquides comme explosifs, nous rappellent que le système est vulnérable et que la vigilance doit être constante. Dans le cas en question, l'OACI a réagi de manière rapide, proactive et coopérative, en réunissant les États concernés, les organismes d'application de la loi et les représentants de l'industrie, pour mettre au point une riposte efficace. Un train de mesures intérimaires a été adopté, et des lignes directrices permanentes ainsi qu'une liste révisée d'articles ne pouvant être apportés à bord des aéronefs seront publiées sous peu.

L'OACI est bien consciente des difficultés que les gouvernements rencontrent pour mettre en application des mesures antiterroristes efficaces tout en protégeant l'efficacité du transport aérien et la confiance du public dans les voyages aériens. L'Organisation continuera d'œuvrer avec les États et avec l'industrie pour adapter les méthodes et les technologies liées à la sûreté de manière à répondre aux menaces nouvelles et émergentes, tout en facilitant l'acheminement rapide et efficace des passagers aux aéroports.

Pour aider les États à améliorer la sûreté et la sécurité, il faut examiner les causes profondes des problèmes et trouver des solutions pratiques et efficaces. Telle sera la tâche confiée à la Sous-Direction du soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) créée en juin de cette année. Cette nouvelle fonction est fondée sur l'observation que les carences détectées par les audits de sûreté et de sécurité sont de nature similaire, à savoir qu'elles sont dues essentiellement à l'absence de législation, de réglementation et d'infrastructures appropriées, ainsi qu'à l'incapacité de retenir le personnel compétent. L'ISD concentrera ses efforts sur ces domaines et améliorera la coordination du soutien qui est déjà assuré dans le cadre des programmes de l'OACI.

Environnement

La protection de l'environnement est un autre domaine majeur où l'OACI a exercé son leadership. À la dernière réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/7) du Conseil, en février dernier, il est apparu clairement que les préoccupations environnementales

influaient désormais sur les plans et les décisions des parties prenantes de l'aviation mondiale. Il est admis de plus en plus que les solutions doivent venir et viendront du secteur aéronautique.

L'un des résultats de la réunion CAEP/7 a été l'introduction d'objectifs à moyen et à long terme dans le développement de technologies pour le contrôle de l'oxyde d'azote (NO_x). Ceci aidera l'industrie à mieux définir ses objectifs en fonction d'un horizon de planification plus lointain. La réunion CAEP/7 a également réalisé des études initiales sur les avantages environnementaux de certaines procédures d'exploitation et, en ce qui concerne la qualité de l'air aux aéroports, elle a proposé des orientations concernant les meilleures pratiques pour évaluer et quantifier les émissions aux aéroports selon les sources.

Si les progrès technologiques et les améliorations des procédures d'exploitation permettent d'espérer de nouvelles réductions des émissions, les solutions fondées sur le marché constituent un élément très important de la solution globale. Comme prévu, la réunion CAEP/7 a proposé d'importantes orientations pour incorporer les émissions de l'aviation internationale dans les régimes nationaux d'échange des droits d'émissions, en conformité avec le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC).

Ces orientations visent certains aspects de l'échange de droits d'émissions liés aux questions propres à l'aviation et préconisent les options préférées pour les divers éléments des régimes d'échange. Je suis convaincu que le cap fixé dans les orientations sera utile aux délégués lorsqu'ils se pencheront sur ces très importantes questions d'environnement.

Efficacité

Le renforcement de l'efficacité des activités de transport aérien, avec pour résultat la réduction des gaz à effet de serre, a été un autre point saillant du triennat écoulé, au cours duquel le Conseil de l'OACI a approuvé, en novembre 2006, la version révisée du Plan mondial de navigation aérienne. Fondé sur les recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne, tenue en 2003, et sur deux feuilles de route corrélatives de l'industrie, le Plan révisé constitue un nouveau point de référence pour la mise en œuvre d'un système mondial de gestion du trafic aérien (ATM).

Le Plan prévoit l'interopérabilité et la non-discontinuité entre les régions pour tous les usagers durant toutes les phases de vol, satisfait aux niveaux convenus de sécurité, optimise l'économie de l'exploitation, garantit la durabilité du point de vue de l'environnement et tient compte des exigences nationales en matière de sûreté.

L'OACI a déjà intégré les divers éléments de son Plan mondial dans son Plan d'activités, lequel met l'accent sur la mise en œuvre de systèmes harmonisés de gestion du trafic aérien, sur le renforcement de l'efficacité en se fondant sur les performances et sur une intégration accrue entre le siège de l'OACI et ses bureaux régionaux. Le Plan mondial deviendra la base de référence pour l'évaluation des résultats, le système ATM mondial continuant d'évoluer d'une technologie fondée sur les systèmes à une technologie axée sur les performances.

La tâche à réaliser ne vise à rien de moins que d'assurer la viabilité du futur système de navigation aérienne et sa contribution continue au développement économique mondial tout en protégeant l'environnement.

Le renforcement de l'efficacité des exploitations réside aussi dans la création d'un climat d'exploitation favorable pour l'industrie du transport aérien grâce à une libéralisation efficace, qui est la

clé de voûte de la croissance future de l'industrie. La situation émergente dans les marchés mondiaux a renforcé les exigences en ce qui concerne le rôle de chef de file que l'OACI doit jouer pour soutenir les États dans le processus de libéralisation. En 2005, à la suite de la Conférence mondiale de transport aérien de 2003, l'OACI a publié trois grandes études. La première couvre les aspects de la libéralisation économique se rapportant à la sûreté et à la sécurité, la deuxième concerne un régime de routes de services essentiels et de développement du tourisme, et la troisième porte sur la contribution de l'aviation civile à l'économie.

Le leadership de l'OACI et son rôle proactif dans le domaine économique continuent de guider les États vers une politique appropriée, adaptée à l'évolution de la situation, et de les inciter à apporter des révisions des législations selon leur choix et à leur propre rythme. L'OACI encourage aussi les États à envisager de créer des entités autonomes pour exploiter leurs aéroports et leurs services de navigation aérienne, tout en les conseillant pour une gestion et une exploitation efficaces et économiquement rentables de ces installations. Le Conseil a décidé de tenir l'année prochaine une importante conférence économique où sera franchie une nouvelle étape vers un système de navigation aérienne efficace axé sur les performances, et de jeter les fondations d'une coopération solide entre les fournisseurs de services d'aéroport et de navigation aérienne et leurs clients, c'est-à-dire les usagers de l'espace aérien. Nous considérons que cette coopération est nécessaire au développement futur de l'aviation civile internationale.

Continuité

Dans le domaine de la continuité des opérations aériennes, l'OACI a consacré beaucoup d'attention à l'établissement d'un plan d'urgence en cas de pandémie de grippe aviaire, en coopération avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et ses partenaires dans l'industrie. Le but ultime est la création d'un programme de gestion des risques harmonisé à l'échelle mondiale. L'OACI a également mis à jour de nombreuses dispositions médicales de l'Annexe 1 relative aux licences du personnel.

Principes juridiques

Dans le domaine juridique, l'OACI a poursuivi ses activités d'élaboration et d'actualisation de normes de droit aérien international pour tenir compte de l'évolution des besoins de la communauté de l'aviation civile internationale. Ses travaux ont porté notamment sur les dédommagements des dégâts causés par les aéronefs aux tiers découlant d'actes d'intervention illicite ou de risques généraux. La *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* et son Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques, signés au Cap le 16 novembre 2001, visant à faciliter le financement de l'acquisition d'aéronefs, sont entrés en vigueur le 1^{er} mars 2006, et le Registre international fonctionne depuis lors, sous la supervision du Conseil. Un Sous-Comité spécial du Comité juridique a été établi afin de préparer un ou plusieurs projets d'instruments pour faire face aux menaces nouvelles ou émergentes contre l'aviation civile.

Coopération technique

L'expansion impressionnante du Programme de coopération technique s'est poursuivie, avec l'appui de pays bénéficiaires et de donateurs qui ont placé leur confiance dans les services neutres, efficaces et avantageux du point de vue coût-efficacité de la Direction de la coopération technique de l'OACI. Vers la fin de 2006, le Programme a atteint une valeur de 158 millions \$US, soit une hausse de 53 millions \$US par rapport à 2003, une plus grande emphase étant placée sur la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI. Compte tenu de la satisfaction des usagers des services fournis, le

Programme ne peut que s'accroître davantage au cours des trois prochaines années, l'OACI poursuivant sa coopération avec les États et d'autres entités dans le but commun de renforcer la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile.

Efficiencce de l'Organisation

Le renforcement de l'efficiencce de l'Organisation a, comme d'habitude, fait l'objet de la plus grande attention. À la demande du Conseil, le Secrétaire général a élaboré un Plan d'activités visant à transformer l'OACI en une organisation axée sur les résultats et fondée sur les performances, et à mettre en place de nouvelles méthodes de travail pour une utilisation rentable et prudente de ressources limitées. Dans quelques instants, M. Taïeb Chérif passera en revue les principales caractéristiques du Plan d'activités de l'OACI.

L'avenir

Comme vous pouvez le voir d'après ce bref survol des activités du triennat, l'Organisation a fait des progrès substantiels dans la réalisation de ses Objectifs stratégiques, à savoir renforcer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale, réduire le plus possible ses effets nocifs sur l'environnement, renforcer l'efficacité et assurer la continuité des exploitations aériennes, et renforcer les lois régissant l'aviation civile internationale.

Le défi pour le prochain triennat et au-delà restera de répondre aux besoins de la communauté de l'aviation mondiale dans une période de croissance rapide. Si le passé donne la portée exacte des succès futurs, nous pouvons nous attendre à un triennat 2008-2010 hautement productif.