

ASSEMBLÉE — 35^e SESSION

PLÉNIÈRE

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

CANDIDATURE DU PAKISTAN À LA RÉÉLECTION AU CONSEIL DE L'OACI

(Note présentée par le Pakistan)

1. La République islamique du Pakistan a le plaisir d'annoncer à la 35^e session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale qu'elle est candidate à la réélection au Conseil de l'OACI, dans la Partie III, pour le prochain triennat (2004-2007), au titre des États dont la désignation assurera que les grandes régions géographiques du monde soient représentées au Conseil.
2. Situé à un emplacement stratégique en Asie, le Pakistan représente une région géographique importante du monde. Son espace aérien, qui se trouve au cœur des grandes routes aériennes reliant l'Europe et l'Extrême-Orient, constitue une interface importante avec les routes internationales ATS long-courriers établies au sud des Himalayas pour desservir les courants de trafic entre l'Europe et l'Extrême-Orient. Le Pakistan a été le premier État à développer la route de Karakoram vers la Chine au début des années 70 et a conservé une position clé sur les routes aériennes mondiales depuis l'inauguration en 1920 des vols réguliers entre le Royaume-Uni et l'Australie, sur la route que l'on appelle toujours avec nostalgie la route Kangourou.
3. Le Pakistan a un secteur aéronautique très développé, qui compte 42 aéroports, dont 10 internationaux. Outre le transporteur national, Pakistan International Airlines (PIA), prestigieuse compagnie qui a réalisé plusieurs premières en Asie, il existe de nombreuses compagnies aériennes privées qui exploitent des vols intérieurs et internationaux. Le Pakistan a donc une histoire unique et jouit d'une position exceptionnelle sur le réseau mondial et régional de l'aviation civile.
4. Motivé par son enthousiasme et son engagement envers les initiatives de l'OACI, le Pakistan désire fortement œuvrer au Conseil de l'OACI dans le plus grand intérêt de tous les États contractants. Il souhaite sincèrement participer aux rapides transformations de l'industrie aéronautique et continuer d'appuyer le plan d'action stratégique de l'OACI. Le Pakistan est déterminé à se pencher sur les questions de sécurité, de sûreté et d'environnement en suivant la position mondiale adoptée sur ces questions en ce qui concerne l'aviation civile internationale. Le Pakistan a foi en l'OACI et considère qu'elle est le cadre international le plus approprié pour traiter de toutes les questions relatives à l'aviation civile internationale.

5. Le Pakistan a régulièrement participé aux travaux de l'OACI et appuyé sa mission en tant qu'organisme mondial chargé de la promotion d'un système de transport aérien international sûr, régulier et économique. Nous sommes aussi conscients de la nécessité de renforcer la coopération internationale, régionale et sous-régionale en vue de renforcer la capacité des États à prévenir et à éliminer efficacement le terrorisme international sous toutes ses formes et manifestations.

6. Le Pakistan a toujours suivi une politique de conformité à toutes les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI avec un minimum de différences. Le Pakistan respecte ses engagements internationaux et régionaux et participe activement aux travaux d'organismes internationaux et régionaux. Les paragraphes qui suivent présentent brièvement les points saillants des efforts consentis par l'Autorité de l'aviation civile (CAA) du Pakistan en vue de promouvoir l'aviation civile internationale et d'assurer l'efficacité et la non-perturbation des vols grâce aux mesures de sécurité et de sûreté qu'elle a prises :

Services de navigation aérienne

7. L'espace aérien du Pakistan est situé à la périphérie de la Région Asie-Pacifique de l'OACI et comprend deux FIR, Lahore et Karachi, ainsi que 35 routes ATS internationales et 74 routes ATS nationales qui font interface avec le réseau de routes du Moyen-Orient et de l'Europe de l'Est, y compris celui de la Chine à l'ouest et au nord-est et le réseau de routes du sous-continent de l'Asie du Sud à l'est. Cette interconnectivité des routes ATS assure un écoulement sûr, efficace et régulier du trafic aérien international, en particulier des grands courants de trafic entre l'Europe et l'Extrême-Orient.

8. L'espace aérien du Pakistan a été utilisé dans un passé récent par les forces de la coalition pour de nombreux mouvements d'avions militaires à destination et en provenance de l'Afghanistan. Durant la guerre en Iraq, un plan de routes d'exception pour l'Asie, le Moyen-Orient et l'Europe — 2003 (CRAME-03) a été mis en œuvre pour réduire au minimum les perturbations des vols internationaux.

9. Toutes les routes ATS au niveau de vol 150 sont contrôlées dans les espaces aériens de classe « A » par des radars automatiques et intégrés de surveillance secondaire monopulse (SSR) et des stations répétitrices VHF RCAG (à communication air-sol télécommandée) pour ce qui est de la surveillance et de la couverture des communications. Ces routes sont des éléments clés de l'EMARSSH (structure de routes ATS révisée entre l'Europe et le Moyen-Orient et l'Asie au sud de l'Himalaya), établie en novembre 2002. Elles sont aussi alignées pour desservir le trafic aérien entre l'Asie du Sud et l'Amérique du Nord en passant par la route polaire.

10. La mise en œuvre du RVSM (minimum de séparation verticale réduit) en novembre 2003 a considérablement accru la capacité de l'espace aérien du Pakistan en offrant six niveaux de vol additionnels. L'année dernière, on a compté au Pakistan 64 039 arrivées, 53 371 départs et 90 031 survols.

11. Comme on le sait, la sécurité est un élément essentiel du système de transport aérien international. Consciente de ses responsabilités, la CAA du Pakistan utilise les dispositions de l'OACI relatives à la gestion de la sécurité pour mettre en œuvre des programmes systématiques et appropriés de gestion de la sécurité afin de s'assurer que son système ATS offre le niveau de sécurité voulu. Ce système est en train d'être révisé et réévalué dans sa totalité. Le personnel qui fait fonctionner le système, l'équipement et les procédures seront les éléments où se feront les changements en premier lieu. Le COSCAP-SA a offert à notre personnel la formation nécessaire. La CAA du Pakistan a accueilli la douzième réunion du Comité directeur du COSCAP-SA à Lahore en décembre 2003.

12. Dans le domaine de la sûreté de l'aviation, le Pakistan étant un État de première ligne dans la guerre contre le terrorisme a, conformément aux recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation, pris les mesures nécessaires pour renforcer la protection du système de navigation aérienne, des données sensibles, ainsi que des installations et des services. Il a en outre renforcé les mesures pour empêcher toute possibilité de sabotage du système aéronautique et des bases de données et pour organiser et soutenir les programmes de sûreté de l'aviation.

13. La CAA du Pakistan possède les équipements et les capacités nécessaires en matière de recherches et de sauvetage. L'Institut de formation de l'aviation civile (CATI), dont le niveau a été rehaussé avec l'assistance de l'OACI au début des années 80, est connu comme l'une des meilleures écoles d'aviation de la Région Asie-Pacifique. Outre la formation d'étudiants pour les entreprises nationales, l'institut offre également des cours à des étudiants étrangers. Il participe au Programme TRAINAIR de l'OACI. Les services de la Direction de la météorologie du Pakistan dirigent un institut de météorologie qui complète les efforts de la CAA en vue de répondre à la demande croissante de services météorologiques aéronautiques nécessaires à la sécurité et à la fiabilité de l'aviation civile internationale.

14. La CAA du Pakistan a toujours répondu aux attentes des exploitants d'aéronefs et de l'IATA. En septembre 2000, le Pakistan a accueilli la réunion du Groupe conjoint de l'IATA sur le développement des routes, réunion au cours de laquelle le tracé de routes courtes et directes ainsi que de routes parallèles a été mutuellement accepté. Cet accord a facilité la mise en œuvre des critères de la RNP et du RVSM. Une route polaire a été élaborée pour des vols sans escale d'Islamabad aux États-Unis, en passant par le nord du Pakistan. La même route a été proposée à United Air et à Delta Airlines. Les critères du RVSM ont été mis en œuvre dans la Région Moyen-Orient et dans la Région Asie du Sud en 2003, ce qui a placé le Pakistan dans un espace aérien de transition passant du RVSM au CVSM et vice versa pour le trafic échangé avec les FIR adjacentes de l'Afghanistan, du Tadjikistan et de la Chine.

15. Afin de faire face aux nouvelles technologies de l'aviation, tant pour les aéronefs que pour les équipements au sol, la CAA du Pakistan s'efforce d'explorer toutes les possibilités pour suivre le rythme du développement au niveau mondial en général et au niveau régional en particulier.

16. Compte tenu des éléments ci-dessus, le Gouvernement du Pakistan a décidé de présenter sa candidature en vue de sa réélection à la 35^e session de l'Assemblée générale de l'OACI. Le Pakistan a eu le bonheur d'être membre du Conseil depuis le milieu des années 70 et l'honneur de servir la communauté aéronautique civile internationale depuis lors. Ce sera un privilège et un plaisir pour le Pakistan de se joindre aux leaders de l'aviation civile pour développer et promouvoir la sécurité, la sûreté, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile au bénéfice de tous les peuples et de toutes les économies des États membres de l'OACI. La République islamique du Pakistan compte sur tous les États contractants de l'OACI pour appuyer sa candidature à la réélection au Conseil dans la Partie III pour le prochain triennat (2004-2007).