



DIVISION DE FACILITATION (FAL) — DOUZIÈME SESSION

Le Caire (Égypte), 22 mars – 2 avril 2004

INTRODUCTION

Lieu et durée de la session

1. La douzième session de la Division de facilitation de l'Organisation de l'aviation civile internationale s'est tenue au Caire (République arabe d'Égypte) du 22 mars au 2 avril 2004, à l'invitation du Gouvernement égyptien. La cérémonie d'ouverture et de bienvenue s'est tenue dans l'Auditorium Chéops du Centre international de conférences du Caire. Le Général Ahmed Shafique, Ministre de l'aviation civile de l'Égypte, a pris la parole au cours de cette cérémonie, suivi de M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI, et de Son Excellence Atef Ebeid, Premier Ministre de l'Égypte (les textes des allocutions d'ouverture sont reproduits à l'**Appendice 1**).

Bureau de la session

2. Le vice-maréchal M. El Bagoury (Égypte) a été élu Président de la session, M^{me} M. Munyagi (Tanzanie) a été élue Première Vice-Présidente et M. M. Awan (Pakistan) a été élu Deuxième Vice-Président.

3. La Division a institué deux comités ayant pour présidents :

Comité 1 : M. T. Li (Chine)
Comité 2 : M. A. Auer (Suisse)

et pour vice-présidents :

Comité 1 : M. A. Aziz Alangary (Arabie saoudite)
Comité 2 : M. G. Hanna (Australie)

Secrétariat

4. M^{me} Mary McMunn, Chef de la Section de la facilitation de l'OACI, a assuré la direction générale du Secrétariat; elle a également rempli les fonctions de Secrétaire de la Division. Les personnes ci-après ont rempli les fonctions de secrétaires des comités :

Comité 1 : M. R.I.R. Abeyratne (Coordonnateur par intérim /Programmes de transport aérien, Direction du transport aérien)

Comité 2 : M. J. Thaker (Expert technique/Section de la facilitation)

5. M^{me} H. Biernacki, M. M.E.B. Zarroug et M^{me} Magda Boulos étaient secrétaires adjoints.

6. Les services administratifs de la session étaient assurés, sous la direction de M. M. Blanch, chef de la Section des services de conférence et de bureau, par M. J. Daoust, chef des services d'imprimerie; M. Y. Beliaev, chef des services linguistiques/traducteur-réviseur russe; M. P. Butler, traducteur-réviseur; M^{me} R. Ezrati, chef interprète; M^{me} D. Rahmani, coordinatrice du contrôle des documents et de la télétraduction; M^{me} L. Déry-Crawford, coordinatrice de la bureautique; M^{me} D. Provencher, coordinatrice de la bureautique; M^{me} R. Zagoritis, superviseur de l'inscription; M. N. Amaya, superviseur de la distribution; et M. A. Trad, administrateur du Bureau régional MID.

7. En outre, les services de secrétariat ont été assurés par M^{me} J. Nounou, M^{lle} K. Denman, M^{me} S. Joseph, M^{lle} H. Manentis, M^{me} N. Souto et M^{me} W. Kiley-Valiquet.

Ordre du jour et règlement intérieur

8. L'ordre du jour ci-après, présenté par le Comité du transport aérien, est adopté sans observations :

1. Évolution de la situation depuis la onzième session de la Division
2. Facilitation et sûreté des documents de voyage et formalités de contrôle aux frontières
 - 2.1 Documents de voyage lisibles à la machine (MRTD)
 - 2.2 Biométrie
 - 2.3 Pièces d'identité des équipages
 - 2.4 Renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV)
 - 2.5 Mise en œuvre de la sûreté de l'aviation
3. Mise en œuvre de mesures modernes de facilitation et de sûreté dans le transport aérien de fret
 - 3.1 Facilitation du dédouanement des marchandises
 - 3.2 Sûreté
4. Lutte contre la fraude en matière de documents de voyage et la migration illégale
5. Modernisation des installations aéroportuaires et des systèmes de prestation de services
 - 5.1 Révision du Chapitre 6 de l'Annexe 9
 - 5.2 Programmes de facilitation nationaux, régionaux et d'aéroport
6. Règlement sanitaire international (RSI)
7. Autres questions de facilitation
 - 7.1 Assistance aux victimes d'accidents

9. L'ordre du jour explicatif (FAL/12-WP/1) est reproduit à l'**Appendice 2**. Le thème de la réunion est : «*Faire face aux défis de la sûreté pour faciliter l'exploitation du transport aérien*».

10. Le règlement intérieur de la session figure dans les documents ci-après : *Règlement intérieur permanent des réunions de transport aérien* (Doc 8683-AT/721) et *Réunions de l'OACI. Organisation des travaux. Directives du Conseil* (Doc 7986-C/915).

Participation

11. Ont participé à la session 474 représentants de 87 États contractants de l'OACI et 18 délégations observatrices.

12. Les États contractants ci-après étaient représentés :

Afrique du Sud	Inde	Pologne
Algérie	Indonésie	Portugal
Allemagne	Iran	Qatar
Arabie saoudite	Iraq	République arabe syrienne
Argentine	Irlande	République centrafricaine
Australie	Islande	République de Corée
Autriche	Italie	République démocratique du Congo
Bahreïn	Jamahiriya arabe libyenne	République de Moldova
Belgique	Japon	République tchèque
Brésil	Kenya	République-Unie de Tanzanie
Burundi	Koweït	Roumanie
Cameroun	Liban	Royaume-Uni
Canada	Lituanie	Sainte-Lucie
Chili	Malaisie	Singapour
Chine	Malawi	Sri Lanka
Côte d'Ivoire	Maroc	Suède
Cuba	Maurice	Suisse
Égypte	Mexique	Thaïlande
Émirats arabes unis	Namibie	Togo
Espagne	Nigéria	Tonga
États-Unis	Norvège	Tunisie
Éthiopie	Nouvelle-Zélande	Turquie
Fédération de Russie	Oman	Ukraine
Fidji	Ouganda	Uruguay
Finlande	Ouzbékistan	Venezuela
France	Pakistan	Yémen
Gabon	Panama	Zambie
Ghana	Paraguay	
Grèce	Pays-Bas, Royaume des	
Hongrie	Philippines	

13. La Palestine était présente à titre d'observateur.

14. Les organisations ci-après ont assisté à la session en qualité d'observateurs :

ACI	—	Conseil international des aéroports
CAFAC	—	Commission africaine de l'aviation civile
CE	—	Communauté européenne
CEAC	—	Conférence européenne de l'aviation civile
CLAC	—	Commission latino-américaine de l'aviation civile
ITF	—	Fédération internationale des ouvriers du transport
HCR	—	Haut Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés
IAOPA	—	Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs
IATA	—	Association du transport aérien international
IBAC	—	Conseil international de l'aviation d'affaires
IFALPA	—	Fédération internationale des associations de pilotes de ligne
OMD	—	Organisation mondiale des douanes
OMI	—	Organisation maritime internationale
OMS	—	Organisation mondiale de la santé

OMT	—	Organisation mondiale du tourisme
SITA	—	Société internationale de télécommunications aéronautiques
TIACA	—	Association internationale du fret aérien

15. La liste des participants figure à l'**Appendice 3**.

Documentation

16. La liste des notes de travail examinées par la Division est présentée à l'**Appendice 4**.

APPENDICE 1**ALLOCUTION DU MINISTRE DE L'AVIATION CIVILE D'ÉGYPTES
À LA CÉRÉMONIE D'OUVERTURE ET DE BIENVENUE
DE LA DOUZIÈME SESSION DE LA DIVISION DE FACILITATION**

Monsieur Atef Ebeid, Premier Ministre de l'Égypte,
Monsieur Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI,
Mesdames et Messieurs,

J'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue en Égypte, vous souhaitant un heureux séjour et une réunion couronnée de succès. Je saisis cette occasion pour accueillir Monsieur Assad Kotaite et pour le remercier du fond du cœur de sa contribution efficace et continue à l'aviation civile internationale.

Consciente de l'importance de la convocation de la 12^e session de la Division de facilitation en Égypte, l'Administration de l'aviation civile de la République arabe d'Égypte n'a épargné aucun effort depuis plus d'un an pour préparer et organiser cette importante réunion afin d'assurer son succès. Votre réunion se tient pendant une phase cruciale pour l'industrie mondiale du transport aérien. Ces trois dernières années, le transport aérien a subi les conséquences des événements du 11 septembre 2001, dont les plus importantes ont été les mesures de sûreté plus strictes qui ont été mises en place. L'importance de votre réunion et les recommandations et conclusions que vous allez formuler sont également soulignées par les défis urgents en matière de sûreté et par les événements successifs qui ont exigé l'adoption de ces mesures, ainsi que l'adoption de nouvelles stratégies pour faciliter le transport aérien et assurer l'exploitation économique et essentielle du transport aérien.

Les défis auxquels sont confrontées l'aviation civile égyptienne ainsi d'ailleurs que l'aviation civile du monde entier ont servi de moteur et de catalyseur au lancement d'un ambitieux plan national pour un développement crucial et décisif portant sur tous les emplacements et toutes les activités. Nous espérons que vous aurez le temps de prendre connaissance des différents aspects de notre plan.

Je remercie sincèrement Monsieur Assad Kotaite et son éminent Conseil d'avoir choisi Le Caire comme lieu de votre importante réunion, et je vous promets que la capitale égyptienne, qui a été parmi les fondateurs de notre organisation internationale qui ont signé sa Convention il y a soixante ans, sera un élément efficace et un soutien constant de l'OACI ainsi qu'un ferme partisan de ses règlements.

Toute ma gratitude à Monsieur Atef Ebeid pour avoir accepté l'idée que l'Égypte accueille la conférence, et pour l'avoir convoquée sous ses auspices.

Une fois encore, j'ai l'honneur de vous souhaiter la bienvenue en Égypte, en souhaitant que votre conférence soit couronnée de succès, et en espérant que vos conclusions contribueront à la croissance économique de l'aviation civile dans le monde entier.

Je vous souhaite à tous un heureux séjour en Égypte, entourés des sentiments profonds et chaleureux des Égyptiens à votre égard.

Merci.

**ALLOCUTION D'OUVERTURE DE M. ASSAD KOTAITE, PRÉSIDENT DU CONSEIL
DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI),
À LA DOUZIÈME SESSION DE LA DIVISION DE FACILITATION (FAL/12)**

(Le Caire, Égypte, le 22 mars 2004)

Au nom du Conseil et du Secrétaire général, je vous souhaite à tous la bienvenue à la douzième session de la Division de facilitation. Je voudrais également exprimer à Son Excellence le Maréchal Ahmed Mohamed Shafik, Ministre de l'aviation civile de l'Égypte, et par son entremise au Gouvernement de la République arabe d'Égypte, ma profonde reconnaissance et mes sincères remerciements pour l'accueil de cette session de la Division de facilitation et, surtout, pour l'hospitalité cordiale qui nous est réservée. Je ne doute pas que les excellents services et installations fournis contribueront grandement au succès de nos délibérations. C'est pour nous un véritable privilège de nous trouver dans cette ville, l'une des cités du monde les plus exaltantes et les plus riches en histoire.

Le monde de l'aviation a beaucoup changé depuis la dernière session de la Division en 1995. Le transport aérien mondial vient à peine de sortir de la période la plus turbulente de son histoire, marquée par les effets conjugués des événements tragiques du 11 septembre 2001, du ralentissement abrupt de l'économie mondiale et, plus récemment, de l'éclosion du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) dans les régions Asie et Pacifique, qui a fortement perturbé le transport aérien dans cette partie du globe. L'économie mondiale entame maintenant sa remontée. La reprise du commerce et de la production industrielle s'accroît dans les principales régions, notamment l'Asie et le Pacifique qui ont regagné une partie de leur force économique. Le trafic aérien a poursuivi son expansion, malgré quelques reculs temporaires récents, et l'on peut s'attendre à un taux de croissance annuel de l'ordre de 4 % en 2004 et, à compter de 2005, à un retour graduel aux courbes de croissance habituelles.

Le rétablissement continu du transport aérien dépend des performances économiques et de l'absence de nouveaux actes d'intervention illicite contre l'aviation civile. Sur ce deuxième point, nous reconnaissons que les défis en matière de sécurité nationale sont devenus infiniment plus complexes. Outre les menaces habituelles de contrebande, d'immigration illégale, de documents frauduleux et de détournements d'avions, il nous faut désormais faire face à de nouvelles menaces émergentes posées par le terrorisme international, comme par exemple l'utilisation d'aéronefs comme armes de destruction massive ou les tentatives de destruction d'aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPAD).

J'ai mentionné, à maintes occasions, qu'il faudrait envisager l'établissement d'un régime de contrôle universel du MANPAD inspiré du système qui a pu être mis sur pied pour les explosifs plastiques en 1991. J'ai également souligné que l'OACI et les Nations Unies devraient coopérer étroitement à la création d'un tel régime de contrôle. En ce moment où les États membres cherchent d'urgence les moyens de renforcer leurs frontières et d'améliorer la sécurité de l'aviation civile, il importe plus que jamais d'obtenir un consensus pour réaliser l'harmonisation et l'interopérabilité à l'échelle universelle. L'idée peut les séduire à court terme, mais je pense que les États devraient résister à la tentation d'imposer de nouvelles exigences de sûreté de façon unilatérale, sans tenir pleinement compte des répercussions sur les systèmes des autres États. Un bon filet de sécurité mondial ne peut être bâti que sur une base mondiale, maille par maille, en veillant à ce que même la maille la plus faible soit suffisamment forte pour dissuader les terroristes.

C'est dans ce contexte que la Division de facilitation peut jouer un rôle stratégique d'unification de la communauté aéronautique mondiale dans la réalisation d'un objectif commun. En tant que participants à la Division, vous représentez un vaste éventail de disciplines — politiques

de l'aviation civile, douane, immigration, passeports, quarantaine, santé publique, pour n'en citer que quelques-unes. Vous avez tous à vous occuper, directement ou indirectement, de mesures de contrôle, dont l'objectif est la sécurité, sous toutes les formes : sécurité des frontières nationales, sécurité des sources de revenus, sécurité des bâtiments aéroportuaires et des aéronefs, et, bien entendu, sécurité des personnes et des marchandises acheminées par les services de transport aérien. Ces sont là des aspects vitaux de notre société mondiale. En même temps, nous avons tous le même objectif commercial qui est de fournir des produits de transport aérien sûrs et ponctuels. Il nous faut donc faire tout notre possible pour améliorer l'efficacité et l'efficience des mesures de contrôle que nous établissons et mettons en œuvre. Au cours des prochains jours, votre mission sera d'élaborer, d'approuver et de recommander des normes concernant de telles mesures et procédures, afin que nous puissions améliorer sans cesse l'interopérabilité à l'échelle mondiale.

Les recommandations que vous aurez à formuler sont de deux types. Les recommandations de type A, visant à amender les normes et les pratiques recommandées de l'Annexe 9, feront l'objet de la procédure habituelle de mise à jour des Annexes de l'OACI, en vue de l'intégration des amendements dans la prochaine édition de l'Annexe 9. Les recommandations de type B, concernant des mesures autres que les amendements d'Annexes, feront l'objet d'un processus moins long d'adoption par le Conseil. L'ensemble des recommandations de types A et B constituera la base de la politique de l'OACI et orientera le programme de facilitation pour les dix prochaines années.

La tâche qui vous attend est pleine de défis. Dans le climat actuel de contrôle de sécurité accru, le soutien d'un produit de transport aérien viable appelle l'adoption d'approches nouvelles dans les domaines des contrôles frontaliers et de la sûreté de l'aviation. Le monde est certainement devenu plus dangereux, mais les encombrements, la lenteur des formalités, les longues files d'attente, la confusion et le désordre ne sont guère propices à une sécurité optimale. Le monde a tourné son regard vers l'OACI dont il attend orientations et solutions, et c'est cette session qui aidera l'Organisation à préciser ces orientations et à formuler ces solutions.

Vos débats porteront sans nul doute sur la technologie et sur l'Internet. Ces outils remarquables ont déjà modifié de fond en comble nos méthodes de travail dans le domaine de la facilitation. Pour les États, il ne s'agit plus de savoir s'il convient d'adopter la technologie de l'information dans leurs systèmes d'inspection, mais plutôt de quelle façon et à quel rythme ils pourront l'intégrer. Les documents de voyage lisibles à la machine ou MRTD, de haute qualité et dotés de fonctions d'identification biométrique, sont devenus indispensables à la sécurité, à la lutte contre le terrorisme et à la facilitation à l'échelle mondiale.

L'ampleur des défis est tout aussi impressionnante. En 2003, les compagnies aériennes du monde ont transporté plus de 1,6 milliard de passagers et quelque 30 millions de tonnes de marchandises à bord de leurs vols réguliers. Comment pouvons-nous mettre au point un «système intelligent» pour faciliter l'écoulement du trafic aux aéroports, un «contrôle de sécurité intelligent» et un «filtrage intelligent», tout en évitant l'imposition de procédures que certains pourraient trouver dégradantes? Pouvons-nous trouver un équilibre satisfaisant entre sécurité et respect de la vie privée? Quelles sont les meilleures façons de partager méthodes et renseignements? Le fait que nous nous posons ces questions témoigne de la complexité et de la portée croissantes de l'aviation civile. Notre réflexion ne peut plus se limiter aux structures et aux méthodes de travail traditionnelles. Il est temps de forger de nouvelles relations entre les gouvernements, l'industrie, la recherche et d'autres représentants de la société civile, afin de porter la sécurité et la sûreté de l'aviation à des niveaux encore plus élevés.

Depuis 60 ans, sous la direction de l'OACI, les États membres de l'Organisation et les autres membres de la communauté de l'aviation mondiale coopèrent activement à la création d'un système mondial de transport aérien sûr et sans danger, en veillant à ce que les mouvements transfrontières puissent se faire de la façon la plus efficace possible. Votre responsabilité collective au sein de la Division est de poursuivre cette tâche et d'établir de nouvelles normes et des politiques à long terme qui nous permettront de faciliter l'écoulement du trafic aux aéroports, de limiter voire d'éliminer les inconvénients pour les passagers et de faire face efficacement à toutes nouvelles menaces à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale.

**Discours prononcé par Son Excellence M. Atef Ebeid
Premier Ministre de l'Égypte
à la cérémonie d'ouverture de la
12^e session de la Division de facilitation**

Éminents invités de l'Égypte,
Chers frères et sœurs qui assistez à cette auguste assemblée,

Je vous souhaite la bienvenue en Égypte, terre de paix, de stabilité et de sécurité.

Je vous accueille au nom du Gouvernement et du peuple de l'Égypte, pays qui a fondé la plus ancienne civilisation, qui a connu les premiers moyens de transport de masse, qui a assuré sur son territoire le passage de personnes et de marchandises, et qui a facilité les contacts pendant des milliers d'années.

Nous vous recevons et vous accueillons très chaleureusement comme des amis qui apprécient votre mission pour le progrès de l'humanité et l'établissement de liens de compréhension entre les peuples. Nous vous recevons et vous accueillons très chaleureusement sous les auspices de l'OACI, qui est l'une des organisations établies de longue date dont nous appuyons les efforts en vue de la réalisation d'une coopération constructive entre ses organes qui travaillent dans le domaine du transport aérien.

En mon nom propre et au nom du Gouvernement égyptien, je remercie l'OACI et vous tous d'avoir choisi l'Égypte pour convoquer votre réunion cette année. Ce choix témoigne de votre appréciation du rôle, actuel et futur, de l'Égypte dans la promotion de notre entreprise commune et dans les plans que nous faisons pour relever les défis sans cesse croissants du futur.

Le tout premier de ces défis est la réalisation d'une modernisation continue des systèmes permettant de combattre efficacement le terrorisme.

Le terrorisme est l'ennemi principal de l'industrie aéronautique et de tous ses éléments : aéronefs, systèmes de navigation aérienne et aéroports. C'est l'ennemi le plus dangereux du développement économique et social, non seulement dans le monde en développement mais aussi dans le monde développé. En effet, il est évident qu'un incident se produisant n'importe où sur la planète aura nécessairement une incidence sur le volume de la demande mondiale de transport aérien, le tourisme et les systèmes complémentaires pendant une longue période.

Nous savons tous que relever ce défi n'est pas une tâche aisée. Elle exige en effet des efforts continus de création de technologies et d'outils de filtrage, la formation constante de tous les équipages de conduite et personnels d'aéroport, le renforcement du pouvoir d'observation et de la vigilance, ainsi que le strict respect du travail en équipe.

Le relèvement de ce défi à l'échelle mondiale en a cependant créé un autre, celui de trouver un mécanisme approprié de coopération entre les entités chargées d'assurer la sécurité et la sûreté des passagers en vol et du point de départ au point de destination, c'est-à-dire à partir du point où est prise la décision de voyager par la voie aérienne jusqu'à l'arrivée au lieu de séjour dans le pays de destination.

Ici la responsabilité est partagée entre plusieurs organes qui opèrent à des endroits différents. Elle exige inévitablement qu'ils soient constamment en contact. Si la mondialisation est devenue un slogan pour la libéralisation commerciale, il est d'autant plus nécessaire d'assurer la sécurité de l'exploitation de l'aviation mondiale.

Le deuxième défi qui nous confronte tous réside dans l'investissement croissant dans les aéronefs. Les coûts des aéronefs, des pièces de rechange et de la maintenance régulière subissent tous une augmentation imparable et sans précédent. C'est le résultat inévitable des développements technologiques successifs imposés par la concurrence, qui crée de nouvelles techniques pour assurer la sécurité et le confort des passagers ainsi que des mesures d'économie de carburant. Ce défi nous oblige à mener, par le truchement de votre Organisation, un dialogue continu avec les grands avionneurs et les grandes institutions de financement dans l'espoir de trouver une formule équilibrant la demande croissante et les fardeaux qui en découlent.

Le troisième défi qui nous confronte tous est que le secteur aéronautique doit assumer un rôle crucial dans le développement de nombreuses activités qui sont complémentaires à l'aviation ou qui en dépendent. Il y a eu à l'échelle mondiale une grande créativité et beaucoup d'innovations dans les types, les systèmes de gestion et la commercialisation de ces activités. Nous attendons de votre Organisation qu'elle nous fasse connaître les nouveaux développements dans ce domaine et qu'elle nous donne des renseignements sur les institutions qui participent à la mise en œuvre et à la gestion.

Le quatrième défi qui nous est imposé par l'évolution de la sûreté et de la technologie est la capacité de créer et de former les ressources humaines nécessaires pour absorber les innovations et interagir avec elles, évaluer leurs propres performances et répondre de leurs actions pour éviter l'incidence ou la répétition des erreurs.

Les institutions de formation de personnel sont coûteuses et ce coût augmente de jour en jour. Nous devons donc nous consulter sur les façons appropriées d'entrer dans des partenariats pour créer de telles institutions dans le but d'offrir des services à beaucoup des parties participantes, qui devraient s'engager a priori à partager les coûts.

Frères et sœurs qui assistez à cette auguste assemblée,

Nous Égyptiens reconnaissons combien il importe de participer avec le reste du monde au relèvement de ces défis, dans la conviction que le secteur du transport aérien représente l'un des secteurs les plus prometteurs et efficaces qui contribuent au développement de l'Égypte.

Nos objectifs sont ambitieux. L'un d'eux s'explique par l'emplacement géographique favorable de l'Égypte, près de l'Europe, par son climat tempéré, par ses belles plages et par son peuple amical, d'un naturel hospitalier et serviable.

C'est ainsi que nous espérons faire de l'Égypte une seconde résidence pour les retraités de nos partenaires européens, afin qu'ils puissent venir résider dans nos villages touristiques pendant de longues périodes chaque année. Nous sommes certains de pouvoir offrir des services à la portée de leurs revenus et à un niveau dépassant leurs attentes.

Une ambition non moins importante est de faire de beaucoup des aéroports égyptiens des plaques tournantes pour la répartition des passagers et du fret, pour le ravitaillement et pour la restauration de bord.

Nous avons l'intention de construire plusieurs villages modernes de fret devant être affiliés avec plusieurs aéroports internationaux (Le Caire, Alexandrie, Luxor, Assouan, etc.).

Nous comptons bâtir une communauté des sciences aéronautiques comprenant plusieurs instituts, écoles de formation, ateliers et organisations de recherche. Le tout fera partie du «village intelligent», comprenant diverses sociétés de communications et d'information.

Nous prévoyons et sommes en train de mettre à exécution la construction de nombreux agrandissements dans nos grands aéroports, pour faire face à l'augmentation actuelle et prévue du trafic de passagers et de fret.

Dans toutes les phases de ces projets, nous avons besoin de profiter de l'expérience de ceux qui nous ont précédés. Nous continuons à investir dans des études de faisabilité, en mettant l'accent sur une conception distincte et une mise en œuvre efficace, faisant appel à une gestion conjointe ou étrangère pour obtenir les meilleurs résultats.

Frères et sœurs qui assistez à cette auguste assemblée,

Je vous accueille une fois de plus et attends avec impatience de pouvoir profiter de vos recommandations. Nous espérons que votre réunion sera couronnée de succès et vous souhaitons un heureux séjour.

Merci.

— FIN —