

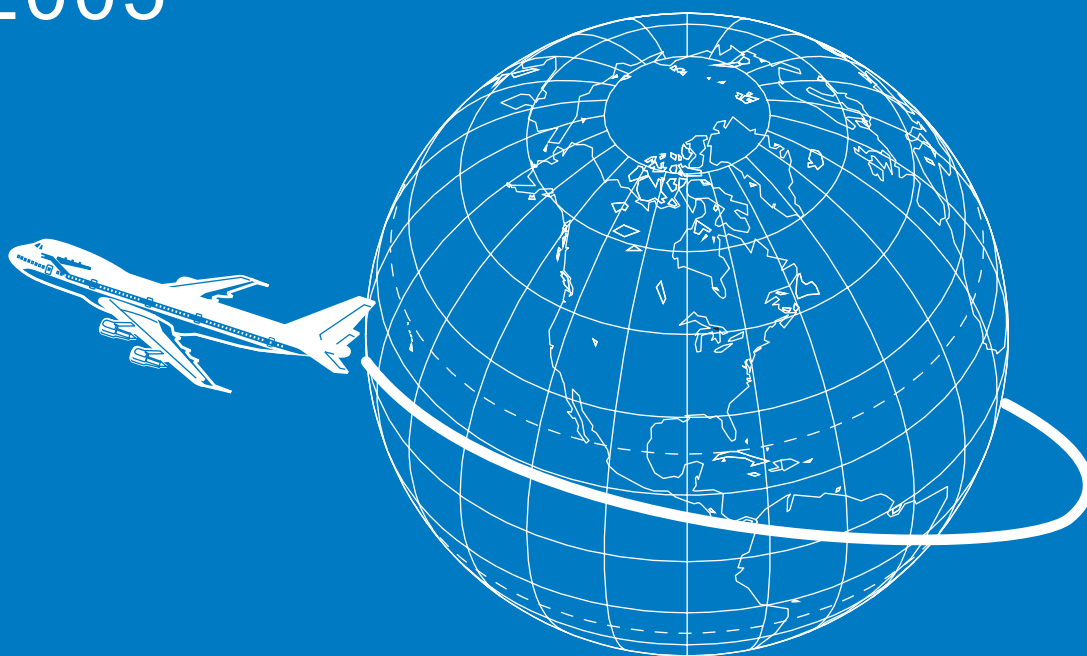
Doc 9862



Documentation pour la session
de l'Assemblée de 2007

Rapport annuel du Conseil

2005



Organisation de l'aviation civile internationale

VISION, MISSION ET OBJECTIFS STRATÉGIQUES

L'OACI s'emploie à réaliser sa vision d'un développement sûr, efficace et durable de l'aviation civile grâce à la coopération entre les États contractants. À cette fin, le Conseil a adopté les Objectifs stratégiques énoncés ci-après pour la période 2005-2010 :

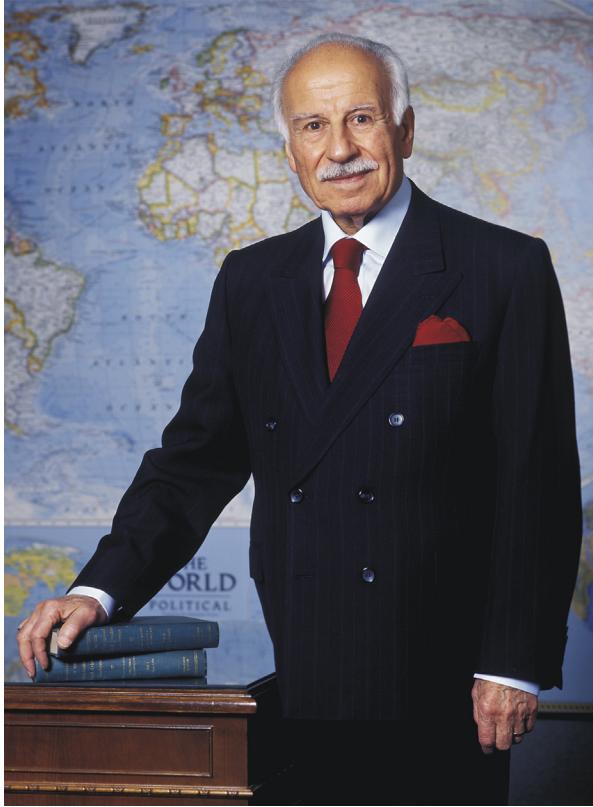
- Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale
- Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale
- Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement
- Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques
- Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques
- Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale

Ces objectifs reflètent la position, le rôle et les responsabilités de l'OACI, à savoir :

- être le chef de file dans l'élaboration et la promotion des normes et pratiques recommandées (SARP) ainsi que dans le contrôle de leur application ;
- aider les États contractants en leur facilitant la mise en œuvre des SARP, des plans de navigation aérienne, et des politiques de l'OACI ;
- promouvoir des politiques mondiales de transport aérien pour un système efficace d'aviation civile internationale ;
- servir de recours ultime pour la gestion des crises en aviation civile internationale ;
- s'occuper d'élaborer et de diffuser le droit aérien international et de régler les différends en aviation civile internationale ;
- remplir la fonction d'institution centrale en matière de gouvernance mondiale en aviation civile.

De plus, les six Objectifs stratégiques constituent le fondement du positionnement tactique de l'Organisation en tant que :

- moteur mondial des systèmes de gestion de la sécurité conçus pour produire des résultats mesurables en matière de sécurité de l'aviation ;
 - organisation qui propose et coordonne des mesures de sûreté basées sur les performances parmi les États ;
 - chef de file international qui cherche à unifier et à coordonner les mesures de réduction des incidences de l'aviation civile sur l'environnement ;
 - principal moteur de la mise en œuvre de systèmes harmonisés de gestion du trafic aérien et des améliorations de l'efficacité basées sur les performances.
-



MESSAGE À L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Selon les instructions du Conseil, j'ai l'honneur de transmettre ci-joint le rapport du Conseil pour 2005, établi en application de l'article 54, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale. Bien qu'il fasse partie de la documentation de la prochaine session ordinaire de l'Assemblée, qui se tiendra en 2007, ce rapport est communiqué dès maintenant aux États contractants pour information. Il sera envoyé également au Conseil économique et social de l'ONU, conformément à l'article VI, paragraphe 2, alinéa a), de l'Accord entre l'Organisation des Nations Unies et l'OACI.

Ce rapport a été rédigé par le Secrétariat et soumis, sous forme de projet, aux Représentants des États membres du Conseil pour avis. En tant qu'organe, le Conseil ne l'a ni examiné, ni adopté officiellement. Cependant, de même que dans le passé, il m'a confié le soin d'en approuver le texte définitif en tenant compte de tous les avis exprimés.

Le Rapport annuel du Conseil pour 2005 est le dernier que je présente en qualité de Président du Conseil. Depuis que j'ai été élu pour la première fois à ce poste en 1976, j'ai été témoin et fait partie de l'extraordinaire évolution du transport aérien mondial. Je saisis cette occasion pour partager mes idées sur la direction qu'empruntera l'aviation civile dans les décennies à venir.

Il est un fait que le transport aérien apporte de formidables avantages à l'humanité pour ce qui est du développement économique, social et culturel. L'industrie emploie actuellement 29 millions de personnes, directement ou indirectement, et représente 8 % du produit intérieur brut mondial, soit environ 3 000 milliards de dollars US. Quelque 40 % des produits manufacturés ayant une valeur ajoutée sont expédiés par voie aérienne et de nombreuses économies nationales dépendent du transport aérien, qui appuie également la plus grande industrie du monde — le voyage et le tourisme.

Pour que le transport aérien contribue au bien-être des populations dans les années à venir, il doit continuer de croître de manière sûre et ordonnée, comme le veut la Convention relative à l'aviation civile internationale. La gestion de la croissance sera ainsi le plus grand défi qu'aura à relever la communauté aéronautique mondiale durant la première moitié du XXI^e siècle.

En effet, depuis la création de l'OACI en 1944, le trafic a augmenté pratiquement chaque année. En 2005, le trafic passagers des transporteurs aériens réguliers des États contractants de l'OACI a atteint la barre des deux milliards pour la première fois. Une projection de croissance de 3,5 % par an à long terme porterait ce chiffre à plus de 2,5 milliards d'ici l'an 2015. Ceci représente plus de 30 millions de départs d'aéronef. Le trafic de fret devrait également connaître une croissance considérable de plus de 5 % par an, bien au-delà du taux prévu pour la croissance économique mondiale. En 2005, quelque 38 millions de tonnes de fret, soit environ 40 % des biens manufacturés ayant une valeur ajoutée, ont été expédiés par voie aérienne.

Ces chiffres laissent supposer que nous aurons réussi à maîtriser les éléments majeurs qui font obstacle à la croissance soutenue, tels que l'encombrement de l'espace aérien et des aéroports, les menaces contre la sûreté des opérations des compagnies aériennes, les aéroports et les installations critiques au sol telles que les tours de contrôle de la circulation aérienne, ainsi que l'impact négatif de l'aviation sur l'environnement.

Le rôle de l'OACI continuera d'être celui d'un chef de file et de soutien aux États contractants, conformément aux six objectifs stratégiques définis par le Conseil en 2004, qui visent à renforcer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile mondiale, à limiter au minimum son incidence néfaste sur l'environnement, à améliorer l'efficacité et à maintenir la continuité des activités aéronautiques, et à renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale.

Pour ce qui est de la sécurité, cela signifie qu'il s'agit de promouvoir une synergie efficace entre notre Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), notre stratégie unifiée et l'application croissante des systèmes de gestion de la sécurité (SGS) dans le monde entier, trois éléments clés d'une stratégie mondiale de la sécurité fondée sur la transparence et le partage des renseignements entre les États et l'industrie. La sécurité doit devenir un mode de vie pour toute personne qui travaille dans l'aviation civile.

Notre stratégie de sûreté est fondée sur le Plan d'action de l'OACI pour le renforcement de la sûreté de l'aviation, adopté par la Conférence ministérielle de haut niveau de 2002, ainsi que sur le Programme universel d'audits de sûreté (USAP). Les complémentarités opérationnelles de l'USAP, du Mécanisme de sûreté de l'aviation de l'OACI et des projets de coopération technique constituent des éléments essentiels au succès de ce plan. À long terme, nous devons évaluer attentivement les menaces nouvelles et émergentes, en particulier les systèmes antiaériens portables (MANPADS), surveiller et améliorer continuellement les procédures de sûreté en vigueur afin de nous assurer qu'elles correspondent au niveau de menace identifié, et accélérer le contrôle des passagers et du fret aux aéroports tout en préservant un niveau maximal de sûreté.

La protection de l'environnement est une tâche imposante. Les aéronefs d'aujourd'hui ont un rendement énergétique supérieur de 70 % à celui qu'ils avaient dans les années 1970, mais en termes de bruit et de pollution de l'air, la croissance soutenue du nombre de vols risque d'annuler cette performance autrement phénoménale. Nous devons poursuivre avec ténacité notre travail par l'intermédiaire du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil, en étroite coopération avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et d'autres parties intéressées, pour que de moins en moins de gens soient incommodés par le bruit des aéronefs et les émissions de moteurs d'aviation.

La 11^e Conférence de navigation aérienne de l'OACI, qui s'est tenue en 2003, a établi la direction à suivre dans l'avenir pour l'élaboration d'un système de navigation aérienne harmonisé et sans discontinuité à l'échelle mondiale, dont l'élément central est le concept opérationnel de gestion du trafic aérien (ATM) mondiale. Ce projet vise à garantir que le développement et la mise en œuvre de l'ATM à l'échelle mondiale se feront de façon sûre et ordonnée, en tenant compte de l'efficacité, de la régularité, de la rentabilité et de la protection de l'environnement.

La politique de l'OACI en matière de libéralisation du transport aérien est contenue dans la Déclaration sur les principes généraux de la cinquième Conférence mondiale de transport aérien, qui s'est également tenue en 2003. Elle a pour objectif de créer un environnement dans lequel le transport aérien international puisse se développer et prospérer de façon stable, efficace et économique sans compromettre la sécurité et la sûreté, dans le respect des normes sociales et des normes du travail. Les efforts que nous continuons de déployer pour protéger le bien-être des passagers et des personnes au sol contre les maladies transmissibles constitueront aussi une considération importante.

Enfin, nous devons continuer à préserver un cadre juridique mondial unifié qui soit appliqué et continuellement adapté aux besoins de l'aviation civile internationale.

Un Plan d'activités, adopté en 2005, permettra de traduire les Objectifs stratégiques en plans d'action et d'assurer un lien entre activités prévues, coûts administratifs et évaluation des performances. Les mécanismes de soutien, tels que le Programme de coopération technique et la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), continueront de fournir aux États une assistance pour s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago.

Comme toujours, notre meilleure garantie pour répondre aux objectifs stratégiques, et par là assurer la croissance sûre et ordonnée du transport aérien dans l'avenir, c'est de travailler en étroite collaboration avec tous les membres de la communauté mondiale de l'aviation.

Cela a été un privilège pour moi d'être associé à cette Organisation extraordinaire pendant 53 ans. J'ai eu l'honneur d'avoir été élu pour 11 mandats consécutifs comme Président du Conseil. Je laisse l'OACI en de bonnes mains, confiant que l'esprit de consensus mondial sur lequel elle est fondée guidera toujours l'aviation civile internationale pour aider à créer et à préserver l'amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde.

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Assad Kotaite', with a stylized flourish extending from the end.

Assad Kotaite
Président du Conseil

ÉTATS CONTRACTANTS DE L'OACI

Afghanistan	Grenade	Panama
Afrique du Sud	Guatemala	Papouasie-Nouvelle-Guinée
Albanie	Guinée	Paraguay
Algérie	Guinée-Bissau	Pays-Bas
Allemagne	Guinée équatoriale	Pérou
Andorre	Guyana	Philippines
Angola	Haïti	Pologne
Antigua-et-Barbuda	Honduras	Portugal
Arabie saoudite	Hongrie	Qatar
Argentine	Îles Cook	République arabe syrienne
Arménie	Îles Marshall	République centrafricaine
Australie	Îles Salomon	République de Corée
Autriche	Inde	République démocratique du Congo
Azerbaïdjan	Indonésie	République démocratique populaire lao
Bahamas	Iran (République islamique d')	République de Moldova
Bahreïn	Iraq	République dominicaine
Bangladesh	Irlande	République populaire démocratique de Corée
Barbade	Islande	République tchèque
Bélarus	Israël	République-Unie de Tanzanie
Belgique	Italie	Roumanie
Belize	Jamahiriya arabe libyenne	Royaume-Uni
Bénin	Jamaïque	Rwanda
Bhoutan	Japon	Sainte-Lucie
Bolivie	Jordanie	Saint-Kitts-et-Nevis
Bosnie-Herzégovine	Kazakhstan	Saint-Marin
Botswana	Kenya	Saint-Vincent-et-les Grenadines
Brésil	Kirghizistan	Samoa
Brunéi Darussalam	Kiribati	Sao Tomé-et-Principe
Bulgarie	Koweït	Sénégal
Burkina Faso	Lesotho	Serbie-et-Monténégro
Burundi	Lettonie	Seychelles
Cambodge	L'ex-République yougoslave de Macédoine	Sierra Leone
Cameroun	Liban	Singapour
Canada	Libéria	Slovaquie
Cap-Vert	Lituanie	Slovénie
Chili	Luxembourg	Somalie
Chine	Madagascar	Soudan
Chypre	Malaisie	Sri Lanka
Colombie	Malawi	Suède
Comores	Maldives	Suisse
Congo	Mali	Suriname
Costa Rica	Malte	Swaziland
Côte d'Ivoire	Maroc	Tadjikistan
Croatie	Maurice	Tchad
Cuba	Mauritanie	Thaïlande
Danemark	Mexique	Timor-Leste
Djibouti	Micronésie (États fédérés de)	Togo
Égypte	Monaco	Tonga
El Salvador	Mongolie	Trinité-et-Tobago
Émirats arabes unis	Mozambique	Tunisie
Équateur	Myanmar	Turkménistan
Érythrée	Namibie	Turquie
Espagne	Nauru	Ukraine
Estonie	Népal	Uruguay
États-Unis	Nicaragua	Vanuatu
Éthiopie	Niger	Venezuela
Fédération de Russie	Nigéria	Viet Nam
Fidji	Norvège	Yémen
Finlande	Nouvelle-Zélande	Zambie
France	Oman	Zimbabwe
Gabon	Ouganda	
Gambie	Ouzbékistan	
Géorgie	Pakistan	
Ghana	Palaos	
Grèce		

TABLE DES MATIÈRES

	<i>Page</i>
Chapitre 1^{er}. Présentation de l'OACI.....	1
Ce qu'elle est.....	1
Ce qu'elle fait.....	1
Comment elle fonctionne	2
Publications de l'OACI	3
Le site web de l'OACI (www.icao.int).....	3
Objectifs stratégiques et Plan d'activités	4
Organigramme du Secrétariat de l'OACI	5
Chapitre 2. L'Organisation.....	7
1. Faits saillants — 2005	7
2. Le Conseil.....	7
3. Personnel.....	10
4. Cours de familiarisation	12
5. Services linguistiques et publications	12
6. Courrier, distribution et ventes.....	13
7. Finances	13
Chapitre 3. Principales tendances et faits saillants dans le domaine de l'aviation civile	17
1. Évolution de l'économie dans le monde et dans les régions	17
2. Trafic.....	18
3. Finances	20
4. Aspects organisationnels et commerciaux	21
5. Réglementation économique.....	24
6. Accidents d'aviation	26
7. Actes d'intervention illicite	28
Chapitre 4. Projets qui ont reçu une attention particulière	29
A. Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale.....	29
B. Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale	34
C. Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement.....	36
D. Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques	38
E. Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques.....	42
F. Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale.....	43
Chapitre 5. Coopération technique.....	45
1. Aperçu général	45
2. Finances	53
3. Personnel.....	53

4. Bourses.....	53
5. Matériel et contrats de sous-traitance	56
6. Programmes du PNUD et de fonds d'affectation spéciale	57
Chapitre 6. Questions constitutionnelles et juridiques	59
1. Programme des travaux du Comité juridique et réunions juridiques.....	59
2. Ratifications, adhésions et acceptations	60
3. Assistance dans le domaine des assurances aéronautiques pour risques de guerre	62
4. Appui spécial	62
5. Enregistrement d'accords et d'arrangements.....	63
6. Privilèges, immunités et installations.....	63
Chapitre 7. Activités régionales	65
Partie I. Bureaux régionaux	
1. Généralités	65
2. Principales activités des bureaux régionaux	65
Partie II. Commissions régionales	
1. Généralités	69
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)	69
3. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)	70
4. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)	72
Chapitre 8. Relations avec d'autres organisations internationales	73
1. Organisation des Nations Unies	73
2. Organes interinstitutions	75
3. Institutions spécialisées.....	76
4. Autres organisations internationales	77
Appendices	
1. Instruments de droit aérien international — ratifications et adhésions en 2005	A-1
2. Annexes à la Convention.....	A-7
3. Le Conseil, la Commission de navigation aérienne et les comités du Conseil	A-15
4. Réunions tenues en 2005.....	A-19
5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 2005	A-23
6. Publications mises en vente en 2005.....	A-27
7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur en date du 31 décembre 2005.....	A-29

8. Projets de coopération technique	A-35
9. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la coopération technique, par nationalité, classe et programme — 2005.....	A-69
10. Recrutement du personnel des services extérieurs — 2005	A-71
11. Bourses octroyées en 2005 au titre des programmes de l'OACI	A-83
12. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance	A-91
13. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre 3.....	A-95
14. Missions auprès des États et des territoires effectuées par le personnel des bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique	A-107
15. Taux de participation des États et territoires, et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI	A-111
16. Activités particulières des bureaux régionaux dans les domaines de la navigation aérienne, du transport aérien, de la sûreté de l'aviation et de la coopération technique.....	A-121
Glossaire	A-127

CHAPITRE 1^{er}. PRÉSENTATION DE L'OACI

Ce qu'elle est . . .

Ce qu'elle fait . . .

Comment elle fonctionne . . .

CE QU'ELLE EST . . .

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est une institution spécialisée des Nations Unies qui a été créée le 7 décembre 1944 à Chicago, à la signature de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. L'OACI est l'organisme permanent chargé de l'administration des principes énoncés dans la Convention. Elle établit les normes nécessaires à la sécurité, à la sûreté, à l'efficacité et à la régularité de l'aviation, ainsi qu'à la protection de l'environnement en aviation, et elle encourage leur mise en œuvre.

Les États contractants membres de l'OACI sont au nombre de 189. L'Organisation a son siège à Montréal et des bureaux régionaux à Bangkok, au Caire, à Dakar, à Lima, à Mexico, à Nairobi et à Paris.

CE QU'ELLE FAIT . . .

Les buts et objectifs de l'OACI, qui sont énoncés à l'article 44 de la Convention de Chicago, sont 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 sûr et ordonné 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.

COMMENT ELLE FONCTIONNE . . .

La constitution de l'OACI est la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, à laquelle chaque État contractant de l'OACI est partie. L'Organisation se compose d'un organe souverain, l'Assemblée, et d'un organe directeur, le Conseil. Les agents exécutifs principaux sont le Président du Conseil et le Secrétaire général.

L'Assemblée, composée de représentants de tous les États contractants, se réunit tous les trois ans pour examiner en détail les activités de l'Organisation et fixer la politique des années à venir ; elle adopte aussi un budget triennal.

Le Conseil, qui est composé de représentants de 36 États contractants, est élu par l'Assemblée pour trois ans ; il assure la continuité de la direction des travaux de l'Organisation. Une des principales fonctions du Conseil est d'adopter des normes et pratiques recommandées internationales (SARP) et de les incorporer dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Le Conseil est secondé dans sa tâche par la Commission de navigation aérienne, le Comité du transport aérien, le Comité de l'aide collective pour les services de navigation aérienne, le Comité des finances, le Comité de l'intervention illicite et le Comité de la coopération technique.

Le Secrétariat, dirigé par le Secrétaire général, comprend cinq grandes directions : Navigation aérienne, Transport aérien, Coopération technique, Affaires juridiques et Administration et services.

L'OACI travaille en étroite collaboration avec d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, comme l'Organisation maritime internationale, l'Organisation météorologique mondiale et l'Union internationale des télécommunications. L'Association du transport aérien international, le Conseil international des aéroports, la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne et d'autres organisations internationales participent à de nombreuses réunions de l'OACI.

Annexes à la Convention

Annexe 1	Licences du personnel
Annexe 2	Règles de l'air
Annexe 3	Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale
Annexe 4	Cartes aéronautiques
Annexe 5	Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol
Annexe 6	Exploitation technique des aéronefs
Annexe 7	Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs
Annexe 8	Navigabilité des aéronefs
Annexe 9	Facilitation

Annexe 10	Télécommunications aéronautiques
Annexe 11	Services de la circulation aérienne
Annexe 12	Recherches et sauvetage
Annexe 13	Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation
Annexe 14	Aérodromes
Annexe 15	Services d'information aéronautique
Annexe 16	Protection de l'environnement
Annexe 17	Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite
Annexe 18	Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses

PUBLICATIONS DE L'OACI

Le *Catalogue des publications et des aides audiovisuelles de l'OACI*, publié annuellement, donne le titre et un résumé de chaque document et indique les versions linguistiques disponibles ainsi que la marche à suivre pour les commandes. Des suppléments au Catalogue donnent la liste des nouvelles publications et aides audiovisuelles à mesure de leur parution, ainsi que des amendements, suppléments, etc. La plupart des publications de l'OACI paraissent en français, en anglais, en espagnol et en russe. Les versions arabe et chinoise de ces documents sont établies graduellement. La liste des publications produites en 2005 figure à l'Appendice 6, et des renseignements sur les Annexes et les PANS figurent à l'Appendice 2.

La façon la plus rapide de commander une publication de l'OACI est de l'acheter en ligne sur le site <http://www.icao.int> (rubriques *Publications*, *Français*, *Commerce électronique [eCommerce]*, *Commander des publications de l'OACI en ligne*) au moyen d'une carte de crédit Visa ou MasterCard. Toutes les transactions effectuées sur ce serveur spécialisé de l'OACI sont cryptées et sécurisées. Le service en ligne n'est actuellement offert qu'en anglais. Les autres langues suivront.

LE SITE WEB DE L'OACI (www.icao.int)

La page d'accueil de l'OACI (www.icao.int) offre au public une vitrine unique sur les travaux, les activités et les réunions de l'Organisation. La version française du site public a été lancée.

La boutique électronique (eSHOP) de l'OACI (www.icao.int/eshop), site commercial dont l'objet est de vendre des publications par l'Internet, offre l'accès en ligne à différents jeux de documents de l'OACI moyennant des frais annuels. L'abonnement permet de consulter le texte intégral des Conventions et des Protocoles internationaux, les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, les publications ayant trait à la gestion du trafic aérien, et les rapports annuels du Conseil. Le site compte à l'heure actuelle plus d'une centaine d'abonnés.

L'ICAO-NET est un site à accès limité qui contient des jeux particuliers de documents de l'OACI, notamment l'ensemble des instruments juridiques et les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Les mémorandums du Président et du Secrétaire général ont été ajoutés au site ICAO-NET. Cent quatre-vingt quatre États, toutes les délégations nationales ainsi que 77 organisations internationales ont accès à ce site.

La présence en ligne de l'Organisation et le recours à l'Internet pour diffuser de l'information et des documents ne cessent de prendre de l'ampleur. Ainsi, en 2005, plus de 8 300 nouvelles pages web ont été ajoutées, nombre d'entre elles en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe, et 10 000 pages ont été mises à jour. Le système de diffusion électronique des lettres aux États comprend maintenant les lettres individuelles et une interface trilingue.

OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET PLAN D'ACTIVITÉS

En juin 2005, le Secrétariat de l'OACI a élaboré un Plan d'activités de l'OACI pour la période 2005-2007 en vue d'appuyer la mise en œuvre des six Objectifs stratégiques :

Sécurité — Renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale

Sûreté — Renforcer la sûreté de l'aviation civile mondiale

Protection de l'environnement — Limiter au minimum l'incidence néfaste de l'aviation civile mondiale sur l'environnement

Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques

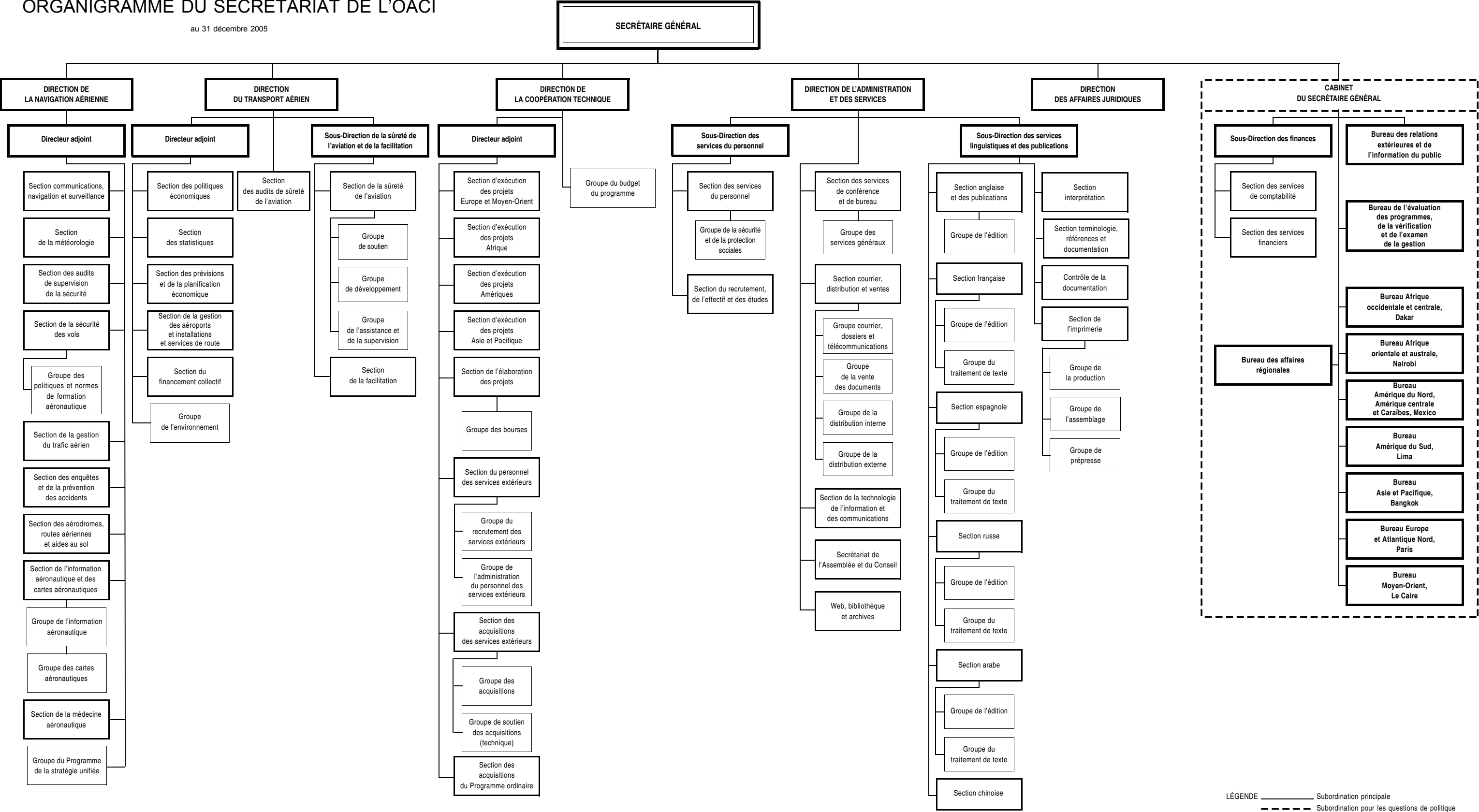
Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques

Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale

Le Plan d'activités, qui intègre les activités inscrites aux programmes de toutes les directions et de tous les bureaux régionaux, a pour objectifs de faire en sorte que l'Organisation soit fondée sur des spécifications et axée sur les résultats, et d'introduire de nouvelles méthodes de travail pour garantir une utilisation optimale de ressources limitées. Les Objectifs stratégiques et le Plan d'activités combinés constituent la base d'un cadre de compte rendu qui regroupe stratégies, activités, fonds et échéances en un dispositif efficace de contrôle et d'évaluation des résultats.

ORGANIGRAMME DU SECRÉTARIAT DE L'OACI

au 31 décembre 2005



CHAPITRE 2. L'ORGANISATION

1. FAITS SAILLANTS — 2005

En janvier, la séparation verticale minimale entre les aéronefs effectuant des vols dans les Régions Amérique du Nord, Amérique centrale, Amérique du Sud et Caraïbes a été réduite de moitié, de 2 000 ft à 1 000 ft. Cette initiative, appelée minimum de séparation verticale réduit (RVSM), s'est traduite par une plus grande efficacité pour les vols et des avantages corrélatifs pour les transporteurs aériens, les passagers et l'environnement. De même, le RVSM a été mis en œuvre dans l'espace aérien de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, de la Géorgie et de la partie de la Région d'information de vol Rostov (Fédération de Russie) située en haute mer.

En mars, le Conseil a adopté à l'unanimité de nouvelles normes sur les émissions d'oxyde d'azote (NO_x), qui sont de 12 % plus contraignantes que les niveaux antérieurs convenus en 1999. Ces normes s'appliqueront aux nouveaux moteurs en 2008.

Le 18 avril, le Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention de Chicago, adopté en 1989, est entré en vigueur. Il stipule l'élargissement de la Commission de navigation aérienne, dont l'effectif passe de 15 à 19 membres.

En juin, un CD-ROM contenant la Trousse d'outils OACI pour la sécurité des pistes, produit par l'OACI et l'université d'aéronautique Embry-Riddle, a été envoyé à tous les États contractants.

Le 3 septembre, le Timor-Leste est devenu le 189^e État contractant de l'Organisation en vertu de son adhésion à la Convention de Chicago.

2. LE CONSEIL

Sur des recommandations de la Commission de navigation aérienne, le Conseil a adopté des amendements aux Annexes 1, 2, 6 (I^e, II^e et III^e Parties), 10, 11, 14 (Volume I), 16 (Volumes I et II) et 18. Le Conseil a également adopté des amendements aux Annexes 9 et 17. Au nom du Conseil, le Président du Conseil a approuvé des amendements aux PANS-ATM et aux *Procédures complémentaires régionales*, conformément à la procédure prévue à cet effet.

En application de la Résolution 42/112 de l'Assemblée générale des Nations Unies, l'OACI a observé le 26 juin la Journée internationale contre l'abus et le trafic illicite de drogues.

Conformément à la Résolution A27-12 de l'Assemblée (Rôle de l'OACI dans la répression du trafic illicite des stupéfiants par voie aérienne) et à une Résolution connexe du Conseil, l'OACI demeure fermement engagée à poursuivre ses travaux sur la question, avec une priorité élevée.

Des rapports sur la situation financière de l'Organisation ont été présentés à chaque session du Conseil. En novembre, il a été constaté qu'à l'exclusion du Fonds de roulement, le solde estimatif de l'encaisse de l'Organisation au 28 octobre correspondait à peu près aux dépenses moyennes d'un mois. Le Président du Conseil a lancé un appel aux États représentés au Conseil et à tous les autres États contractants qui n'avaient pas encore versé leurs contributions de 2005, ou qui ne les avaient pas versées intégralement, pour qu'ils prennent les mesures nécessaires au paiement de ces contributions le plus tôt possible.

Le Conseil a fixé le taux de contribution du Timor-Leste, qui est devenu un État contractant de l'OACI le 3 septembre ; il a également approuvé une proposition des Comores concernant le règlement de leurs arriérés de contributions.

Dans le domaine de la sécurité de l'aviation, le Conseil a approuvé des procédures visant à assurer l'application de l'article 54, alinéa j), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, pour intervenir auprès des États qui présentent de graves défauts de conformité aux normes de sécurité de l'OACI.

Le Conseil a adopté une nouvelle approche systémique globale pour le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) dans le but d'aider les États à élaborer des procédures internes plus efficaces pour mieux répondre aux menaces contre la sécurité. Les rapports finals complets d'audits de supervision de la sécurité seront mis à disposition de tous les États contractants en vue de favoriser une action concertée pour la mise en œuvre de mesures correctrices.

Le Conseil a approuvé la convocation d'une Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (siège de l'OACI, 20-22 mars 2006), qui se penchera sur l'état actuel de la sécurité dans l'aviation.

Dans le domaine de l'environnement, le Conseil a adopté de nouvelles normes visant les oxydes d'azote (NO_x) qui sont de 12 % plus contraignantes que les niveaux convenus en 1999. Ces nouvelles normes deviendront applicables en 2008.

Dans le domaine de la facilitation, le Conseil a reçu des rapports à chaque session sur l'état d'avancement des travaux devant mener à l'établissement d'un Répertoire de clés publiques (RCP) sous l'égide de l'OACI, pour faciliter l'interopérabilité des passeports lisibles à la machine dotés de fonctions électroniques, actuellement en cours de réalisation dans de nombreux États contractants.

Au chapitre de la sûreté de l'aviation, le Conseil s'est penché sur des rapports concernant les aspects suivants : mise en œuvre et évolution du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ;



**Des experts de la sûreté ont été certifiés comme instructeurs
de la sûreté de l'aviation à l'issue d'un cours de certification
tenu au siège de l'OACI le 17 juin 2005**

stratégies destinées à augmenter l'aide aux États, par le truchement d'un programme coordonné d'assistance et de développement, pour leur permettre d'établir et de maintenir des systèmes de sûreté de l'aviation qui soient à la fois viables et durables ; mise en œuvre du Plan d'action OACI pour la sûreté de l'aviation (AVSEC), grâce à des contributions volontaires des États ; et intégration graduelle du Plan d'action pour la sûreté de l'aviation dans le Programme ordinaire pendant le triennat 2005-2007.

En juin, le Conseil a approuvé la position de l'OACI par rapport à des questions d'intérêt pour l'aviation qui figurent à l'ordre du jour de la Conférence mondiale des radiocommunications (CMR/07) de l'Union internationale des télécommunications (UIT) ; le Conseil a également adopté l'amendement des énoncés de politique de l'OACI figurant dans le *Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique — Énoncés de politique approuvés de l'OACI* (Doc 9718).

Lors de l'examen des questions ayant trait à la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Doc 9793) et au Protocole connexe (Doc 9794), signés au Cap le 16 novembre 2001, le Conseil a confirmé la décision de principe qu'il avait prise le 22 novembre 2000 à l'effet que l'OACI exerce les fonctions d'Autorité de surveillance du Registre international à l'entrée en vigueur des deux instruments. En novembre, en examinant les renseignements concernant l'entrée en vigueur imminente, le 1^{er} mars 2006, de la Convention du Cap et du Protocole connexe, le Conseil a décidé d'instituer une Commission d'experts pour l'aider à s'acquitter de ses fonctions d'Autorité de surveillance.

Le Conseil a pris connaissance des rapports concernant les travaux effectués par le Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952 lors de ses deux premières réunions, et il est convenu de convoquer une troisième réunion du Groupe au siège de l'OACI en février 2006.

En novembre, le Conseil a examiné des rapports concernant l'élaboration d'un plan d'urgence de l'OACI pour faire face à une éventuelle pandémie de grippe aviaire. L'accent a été mis sur le fait que l'Organisation devrait suivre la situation de près et coordonner les mesures qu'elle prend avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS), l'Association du transport aérien international (IATA), l'Organisation des Nations Unies pour l'alimentation et l'agriculture (FAO) et le Conseil international des aéroports (ACI).

Dans le cadre de l'effort permanent visant à améliorer l'efficacité et l'efficience de l'OACI, le Conseil a examiné des rapports sur les travaux réalisés en vue de développer et préciser davantage les Objectifs stratégiques et le Plan d'activités de l'Organisation. Le Conseil a examiné les tendances qui ont une incidence sur l'aviation civile internationale et sur l'Organisation, et a souligné le besoin de se concentrer davantage sur la mise en œuvre des normes existantes plutôt que sur l'élaboration de nouvelles normes. Il a en outre rappelé la nécessité de faire en sorte que les normes soient claires et précises. La nécessité d'accorder une priorité plus élevée à la facilitation de la mise en œuvre des normes a également été soulignée, tout comme le point de vue voulant que l'OACI ne se limite pas à la détection des carences, mais s'attèle aussi à trouver des remèdes pour rendre l'espace aérien plus sûr.

3. PERSONNEL

En 2005, le tableau des effectifs comptait 707 postes : 299 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur et 408 dans celle des services généraux, ces chiffres comprenant 75 postes financés par le budget de la Coopération technique. Par rapport à 2004, le nombre total des postes a été réduit de 87 personnes. Au 31 décembre, 276 administrateurs étaient en fonction, soit 19 de moins qu'au 31 décembre 2004. Ce total comprend 11 fonctionnaires dont les postes sont financés par des organismes régionaux de l'aviation civile, mais ne comprend pas 2 experts associés financés par la France et un administrateur auxiliaire financé par l'Italie. Dix-neuf postes, qui font l'objet d'arrangements de fonds d'affectation spéciale et sont financés par l'Accord de financement collectif (1), le Mécanisme AVSEC (9), la France (3), le Royaume-Uni (1), la République de Corée (2) et les États-Unis (3), sont également exclus du nombre total des administrateurs. Au cours de l'année, 25 administrateurs¹ ont quitté le service de l'Organisation, 4 ont été réaffectés à des postes extra-budgétaires et 10 nouveaux fonctionnaires ressortissants de 7 États contractants

1. Dix-huit par départ à la retraite, 5 par démission, un par expiration de contrat et un par détachement à un projet de coopération technique au Nigéria.

sont entrés en fonctions. Depuis le dernier rapport, une nationalité² n'est plus représentée au Secrétariat par suite de départ et une nouvelle nationalité³ est maintenant représentée au Secrétariat par suite de recrutement, de sorte qu'au 31 décembre 2005, le nombre de nationalités représentées⁴ était de 79, le même nombre qu'à la fin de 2004. À la fin de 2005, 22 postes étaient vacants.

Les nominations à des postes soumis à la représentation géographique équitable (RGE) de candidats de l'extérieur provenant d'États non représentés ou sous-représentés ont dépassé l'objectif fixé par le Conseil. Le niveau de classification des postes de la catégorie des administrateurs a fait l'objet d'un examen destiné à vérifier si certains postes actuels pourraient être reclassés à un niveau moins élevé afin de recruter des fonctionnaires en début de carrière, sans compromettre l'exigence d'assurer à l'Organisation, les services de personnes qui possèdent les plus hautes qualités de travail, de compétence et d'intégrité.

Un certain nombre de mesures ont été prises pour renforcer le programme d'action positive en vue d'améliorer le recrutement et la situation des femmes à l'OACI. Ainsi, une tendance positive a été constatée dans le nombre de candidatures présentées par des femmes à des postes visés par le principe de la RGE ainsi que dans le nombre de femmes occupant ces postes au sein du Secrétariat.

Suivant l'exemple de l'ONU, l'OACI a examiné et mis en place des politiques favorables à la famille, qui s'appliquent aussi bien au personnel féminin qu'au personnel masculin. Il s'agit notamment de l'assouplissement des modalités de travail et des services de soutien à la famille offerts dans le cadre du programme d'assistance aux employés.

Le cadre intégré de gestion des ressources humaines de l'ONU a été adopté par l'OACI pour faciliter la gestion de ses ressources humaines. Un examen des politiques et pratiques existantes en matière de ressources humaines a été entrepris et un sondage confidentiel a été mené auprès des membres du personnel, à la suite de quoi, un certain nombre de stratégies de ressources humaines ont été approuvées pour répondre aux points qui demandaient des améliorations. Ces stratégies portent sur l'emploi, la gestion des carrières, la gestion des performances, la rémunération et les prestations connexes et la bonne gouvernance.

L'évaluation du capital humain et la planification stratégique des effectifs ont été entreprises. Il a été demandé aux gestionnaires de l'OACI d'indiquer les besoins futurs de l'Organisation en matière de compétences et de profils d'emploi pour les trois prochains triennats. Tout écart relevé entre les aptitudes/compétences actuelles et futures servira de base à l'élaboration et à la mise en œuvre de stratégies de ressources humaines comme le recrutement, la formation et la planification de la relève. Pour faciliter l'évaluation des aptitudes et des compétences du personnel actuellement en service, tous les membres du personnel ont rempli une fiche sur leur profil d'aptitudes, qui résume leur niveau d'instruction, leur expérience et leurs compétences linguistiques.

2. Iraq.

3. Islande.

4. Voir l'Appendice 7.

4. COURS DE FAMILIARISATION

Le 47^e cours de familiarisation de l'OACI s'est tenu au siège du 14 au 29 juillet et a été suivi par 38 participants : 18 aux frais de l'OACI, 14 aux frais de leur Administration et 6 en qualité d'observateurs.

Le cours avait pour objet de familiariser les participants à la structure et au fonctionnement de l'OACI. Après sa tenue, un certain nombre de participants ont fait de brèves visites dans les bureaux régionaux accrédités auprès de leurs pays.

5. SERVICES LINGUISTIQUES ET PUBLICATIONS

Le Système de services réseautés de documents électroniques (EDEN) et le système de gestion de documents Hummingbird DM ont été mis à l'épreuve et progressivement implantés dans toute l'Organisation. Ces systèmes vont accroître l'efficacité de l'Organisation en lui permettant de passer du système actuel de contrôle des documents, qui exige beaucoup de travail manuel, à un réseau web multi-usagers pour l'ensemble de l'OACI, qui favorisera l'élimination du support papier en donnant aux usagers la possibilité de soumettre leurs documents sous forme électronique et d'en suivre la progression en ligne. Ces nouveaux systèmes vont également accélérer la procédure d'affichage des documents électroniques sur le site ICAO-NET. Fait important à signaler, le nombre d'États contractants qui utilisent le site web pour chercher des documents et des publications a augmenté. D'autres mesures ont également été adoptées pour promouvoir la diffusion par voie électronique en vue de réduire l'impression et la distribution de documents sur support papier. Les publications produites en 2005 sont énumérées à l'Appendice 6, et des renseignements sur les Annexes et les PANS figurent à l'Appendice 2.

Le volume des traductions au siège et dans les bureaux régionaux a été de 22,2 % inférieur à celui de 2004 et le nombre de journées d'interprétation a été de 20,5 % inférieur. On trouvera ci-après un tableau comparatif des chiffres relatifs aux 4 dernières années.

Année	Traduction (pages)	Interprétation (jours de travail)
2005	27 765	2 238
2004	35 696	2 815
2003	38 518	2 735
2002	31 898	2 353

Grâce à l'augmentation de la distribution de documents par voie électronique, le nombre total de pages imprimées est passé de 88,1 millions de pages en 2004 à 63 millions en 2005, ce qui représente une diminution de 28,5 %.

En 2005, le Numéro international normalisé du livre (ISBN), qui est utilisé par les éditeurs, les libraires, les bibliothèques et autres pour accélérer la manutention, le contrôle d'inventaire, etc., a été attribué à un total de 200 publications dans les six langues de travail.

La numérisation des fichiers historiques s'est poursuivie, ce qui a permis de placer progressivement des séries complètes de documents de l'Assemblée ainsi que le *Journal de l'OACI* sur le site web de l'Organisation.

6. COURRIER, DISTRIBUTION ET VENTES

Suite aux résultats positifs du sondage mené en 2004 pour connaître les besoins de l'Organisation en matière de distribution interne de documents, dans le but de réduire la production et la distribution des documents sur support papier au sein du Secrétariat, l'exercice a été repris en 2005 et élargi aux délégations nationales. L'initiative s'est traduite par une réduction accrue du nombre de documents imprimés, et a entraîné une plus grande utilisation des services du site ICAO-NET.

Dans l'optique d'un élargissement de l'utilisation des technologies de l'information et des communications, une application web plus récente de la Base de données centrale du Système de gestion des dossiers a été mise à la disposition des usagers du Secrétariat, ce qui a permis d'améliorer l'efficacité du système de gestion des dossiers de l'Organisation.

Les recettes provenant de la vente de publications se sont élevées à 4 493 590 \$ en 2005. Le Tableau 2-1 permet de comparer les recettes de 2003, 2004 et 2005.

Tableau 2-1. Recettes provenant de la vente des publications de l'OACI

	2005 (\$US)	2004 (\$US)	2003 (\$US)
Ventes réalisées par le siège	3 457 489	3 294 127	3 232 391
Ventes réalisées par les bureaux régionaux ou par leur intermédiaire	576 184	548 318	520 091
Ventes réalisées par les agences de vente	459 917	300 228	356 944
TOTAL	4 493 590	4 142 673	4 109 426

7. FINANCES

Les crédits budgétaires pour 2005-2006-2007 et le financement des crédits, approuvés par l'Assemblée, sont présentés au Tableau 2-2.

Comme le montre le Tableau 2-3, les crédits définitifs pour 2005 ont été ajustés à 60 707 231 \$, à la suite :

- 1) du report de 1 978 299 \$ de 2004 à 2005, conformément au § 5.11 du Règlement financier ;
- 2) du virement de 260 000 \$ entre Grands Programmes, conformément au § 5.10 du Règlement financier ;
- 3) de l'augmentation des crédits de 460 000 \$, conformément au § 5.2, alinéa c), du Règlement financier ;
- 4) du report de 6 400 068 \$ des crédits de 2005 à 2006, conformément au § 5.6 du Règlement financier.

Les dépenses réelles pour 2005 par rapport aux crédits se sont élevées à 60 457 967 \$.

Les contributions imputées aux États contractants pour 2005 se sont élevées à 58 515 776 \$, incluant une contribution de 8 776 \$ d'un nouvel État contractant. Les contributions effectivement reçues à la fin de 2005 s'élevaient à 58 846 905 \$, soit 97,15 %, contre 96,75 % à la fin de 2004 et 95,27 % à la fin de 2003. De plus, 1 929 277 \$ ont été reçus au titre des contributions d'exercices antérieurs. Le total des arriérés de contributions au 31 décembre 2005 s'élevait à 12 529 636 \$, contre 12 790 042 \$ au 31 décembre 2004.

Le Tableau 2-4 présente la situation financière de l'Organisation, sous forme de soldes d'encaisse du Fonds général et du Fonds de roulement, au début de l'exercice et à la fin de chaque trimestre, ainsi que les chiffres correspondants de 2004.

Les indications ci-dessus ont trait aux opérations inscrites au Programme ordinaire de l'Organisation et financées au moyen de crédits votés par l'Assemblée. Les dépenses de fonctionnement de la Direction de la coopération technique sont financées par le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (Fonds AOSC) de la coopération technique, tandis que certains autres personnels et dépenses de soutien sont financés par d'autres fonds spéciaux.

**Tableau 2-2. Crédits pour 2005, 2006 et 2007
(Résolution A35-22)**

	2005 (\$US)	2006 (\$US)	2007 (\$US)
Crédits	64 669 000	65 820 000	66 511 000
Financés par :			
Recettes accessoires	5 162 000	5 413 000	5 723 000
Contributions	58 507 000	60 407 000	60 788 000
Virement du Plan de mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date	1 000 000	—	—

Tableau 2-3. Crédits révisés pour 2005

		Crédits 2005 Rés. A35-22 (\$US)	Report de l'exercice précédent (\$US)	Crédits supplémentaires (C 176/14) (\$US)	Virements entre Grands Programmes (\$US)	Report à l'exercice suivant (\$US)	Crédits révisés (\$US)	Dépenses réelles (\$US)
I.	Politique générale et Direction	1 082 000	50 000	—	—	(144 686)	987 314	977 319
II.	Navigation aérienne	9 024 000	53 000	400 000	200 000	(707 408)	8 969 592	8 889 298
III.	Transport aérien	5 325 000	46 000	60 000	(50 000)	(535 075)	4 845 925	4 800 999
IV.	Affaires juridiques	1 163 000	—	—	60 000	(260 330)	962 670	953 188
V.	Programmes régionaux et autres programmes	16 966 000	12 000	—	—	(1 937 125)	15 040 875	15 022 969
VI.	Soutien administratif	25 262 000	—	—	(130 000)	(1 228 866)	23 903 134	23 828 799
VII.	Finances, Relations extérieures/Information du public et Évaluation des programmes, vérification et examen de la gestion	3 840 000	140 000	—	(80 000)	(456 693)	3 443 307	3 443 307
VIII.	Programme universel d'audits de supervision de la sécurité	2 007 000	1 677 299	—	—	(1 129 885)	2 554 414	2 542 088
TOTAL		64 669 000	1 978 299	460 000	0	(6 400 068)	60 707 231	60 457 967

Tableau 2-4. Situation financière (soldes d'encaisse) de l'Organisation

Au	2005			2004		
	Fonds général (\$US)	Fonds de roulement (\$US)	Total (\$US)	Fonds général (\$US)	Fonds de roulement (\$US)	Total (\$US)
1 ^{er} janvier	12 526 224	5 994 780	18 521 004	10 324 853	5 994 780	16 319 633
31 mars	9 884 040	5 994 780	15 878 820	7 449 699	5 994 780	13 444 479
30 juin	13 674 940	5 994 780	19 669 720	3 570 206	5 994 780	9 564 986
30 septembre	21 491 451	5 994 780	27 486 231	9 938 795	5 994 780	15 933 575
31 décembre	16 616 392	5 992 179	22 608 571	12 526 224	5 994 780	18 521 004