

Doc 9876

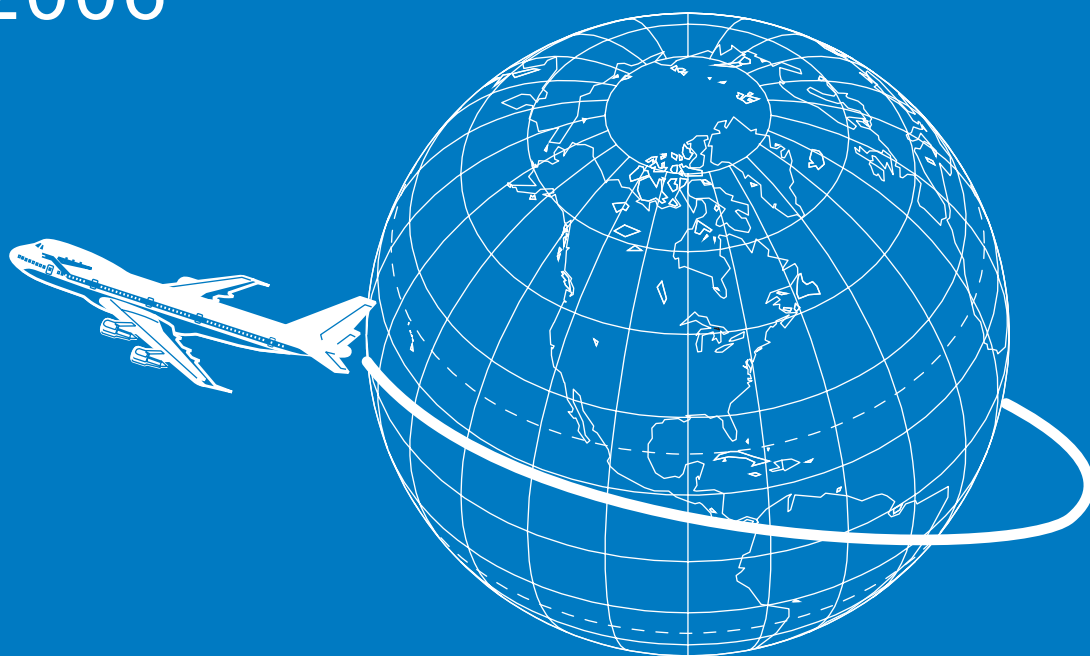


Documentation pour la session  
de l'Assemblée de 2007

# Rapport annuel du Conseil

---

2006



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 2006, 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.*

L'année 2006 s'est caractérisée par des réalisations extrêmement importantes, voire historiques, dans les quatre domaines d'activités majeurs de l'OACI : la sécurité, la sûreté, la protection de l'environnement et l'efficacité de l'exploitation.

Les statistiques de sécurité publiées par l'Organisation confirment que le transport aérien dans le monde est plus sûr que jamais. Deux faits marquants contribueront à renforcer encore la sécurité dans les années à venir.

Le premier est une décision très importante prise à la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA/06) en mars 2006. Les participants sont convenus à l'unanimité que les résultats des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) seraient placés sur le site web public de l'OACI, avec le consentement des États, le plus tôt possible et au plus tard le 23 mars 2008. En mai 2007, 87 États avaient donné leur consentement. Ce vote de confiance dans le principe de la transparence devrait inciter les États à corriger plus rapidement les carences constatées dans le cadre de l'USOAP et faciliter la tâche aux États et aux bailleurs de fonds qui fournissent les ressources humaines ou financières requises à ceux qui en ont besoin.

L'autre fait majeur est la présentation à l'OACI, en décembre, de la deuxième et dernière partie de la Feuille de route pour la sécurité de l'aviation dans le monde. Avec cette feuille de route, c'est la première fois que les gouvernements et l'industrie, en consultation avec les spécialistes de la sécurité de l'OACI, formulent conjointement une méthode uniformisée et coordonnée pour réduire les taux d'accident, en particulier dans les régions en développement, conformément au Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

Comme dans le cas de la sécurité, les statistiques relatives à la sûreté reflètent l'existence d'un système qui demeure alerte. La principale menace qui s'est manifestée, le complot présumé d'août 2006 au Royaume-Uni comportant l'utilisation de liquides comme explosifs, a entraîné une prompt réaction de l'OACI et montré combien celle-ci est déterminée à faire face aux questions de sûreté avec rapidité et avec le souci de l'anticipation et de la coopération. Dans les jours qui ont suivi, l'Organisation a réuni les États intéressés, les organes chargés de faire respecter la loi et des représentants du secteur du transport aérien pour définir une parade efficace. Cela a conduit à l'adoption d'une série de mesures provisoires adaptées à cette nouvelle menace, mesures à appliquer le 1<sup>er</sup> mars 2007 au plus tard, tandis que des lignes directrices permanentes et une liste révisée des articles qui ne peuvent être emportés à bord des aéronefs devaient être publiées pour juin 2007.

Sur le front de l'environnement, la septième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/7) s'est tenue en février 2007. Cette réunion a été le prélude aux délibérations de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée visant à actualiser l'énoncé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement.

Le cycle de CAEP/7 a été hautement productif. Entre autres choses, il a amorcé l'établissement d'un cadre de modélisation des interdépendances, qui donnera au CAEP une plus grande capacité d'analyse pour formuler des recommandations. Il a sélectionné et analysé des modèles et des bases de données qui permettront une évaluation complète des options pour s'attaquer au problème des incidences de l'aviation sur l'environnement. Il a jeté les fondements des évaluations futures de l'évolution du bruit et des émissions provenant des activités de l'aviation et a créé un processus pour formuler une vision à long terme concernant les objectifs en matière de NO<sub>x</sub>. Il a permis d'examiner des solutions novatrices pour s'attaquer au problème des émissions de l'aviation internationale et de proposer des approches différentes pour traiter l'incidence de l'aviation sur la qualité de l'air locale et sur les changements climatiques à l'échelle mondiale, ouvrant ainsi la possibilité d'aborder ces questions de façon séparée dans le cycle CAEP. Toutes ces initiatives, et d'autres, viennent conforter l'OACI dans sa ferme intention d'être le chef de file et d'apporter les orientations qui sont si nécessaires pour progresser vers la pérennisation du transport aérien mondial.

Dans le domaine de l'efficacité du transport aérien, le Conseil a approuvé le 30 novembre une révision du Plan mondial de navigation aérienne. Le Plan révisé est un nouveau jalon dans la mise en place d'un système de gestion mondiale du trafic aérien qui se caractérise par une interopérabilité et l'absence de discontinuité d'une région à l'autre pour tous les usagers et durant toutes les phases de vol. Il respecte les niveaux de sécurité convenus, permet une exploitation plus économique des vols, assure une meilleure protection de l'environnement et prend en compte les impératifs de sécurité nationale. L'OACI a intégré ce travail dans son Plan d'activités, qui accorde une grande importance à la mise en œuvre de systèmes de gestion du trafic aérien harmonisés et à des gains d'efficacité axés sur les performances, de même qu'à une intégration fonctionnelle accrue entre le siège et les bureaux régionaux de l'OACI.

Le grand défi du prochain triennat et des suivants sera de poursuivre ce travail dans le contexte de la pression qu'exerce la croissance soutenue du trafic de passagers et de fret dans le monde. Compte tenu des réalisations exposées ci-dessus et des autres réalisations dont fait état le présent Rapport annuel, l'OACI et ses 190 États contractants ont toute raison de croire qu'ils seront une nouvelle fois à la hauteur de la tâche.

Roberto Kobeh González  
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
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>
<b>Chapitre 1<sup>er</sup>. Présentation de l'OACI .....</b>	<b>1</b>
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 ( <a href="http://www.icao.int">www.icao.int</a> ).....	3
Objectifs stratégiques et Plan d'activités .....	4
Organigramme du Secrétariat de l'OACI .....	5
<b>Chapitre 2. L'Organisation .....</b>	<b>7</b>
1. Faits saillants — 2006 .....	7
2. Le Conseil .....	8
3. Ressources humaines.....	10
4. Cours de familiarisation.....	11
5. Services linguistiques et publications.....	12
6. Courrier, distribution et ventes .....	13
7. Finances .....	14
<b>Chapitre 3. Principales tendances et faits saillants dans le domaine de l'aviation civile .....</b>	<b>17</b>
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
<b>Chapitre 4. Projets qui ont reçu une attention particulière.....</b>	<b>29</b>
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 .....	35
D. Efficacité — Améliorer l'efficacité des activités aéronautiques.....	37
E. Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques .....	41
F. Principes de droit — Renforcer le droit qui régit l'aviation civile internationale .....	41
<b>Chapitre 5. Coopération technique .....</b>	<b>43</b>
1. Aperçu général .....	43
2. Finances .....	50
3. Personnel .....	50

4. Bourses .....	54
5. Matériel et contrats de sous-traitance .....	55
6. Programmes du PNUD et des fonds d'affectation spéciale .....	55
<b>Chapitre 6. Questions constitutionnelles et juridiques.....</b>	<b>57</b>
1. Programme des travaux du Comité juridique et réunions juridiques .....	57
2. Ratifications, adhésions et acceptations .....	59
3. Assistance dans le domaine des assurances aéronautiques pour risques de guerre.....	60
4. Enregistrement d'accords et d'arrangements .....	61
5. Privilèges, immunités et installations .....	61
<b>Chapitre 7. Activités régionales.....</b>	<b>63</b>
<b>Partie I. Bureaux régionaux</b>	
1. Généralités .....	63
2. Principales activités des bureaux régionaux.....	63
<b>Partie II. Commissions régionales</b>	
1. Généralités .....	68
2. Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) .....	68
3. Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).....	69
4. Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC).....	71
<b>Chapitre 8. Relations avec d'autres organisations internationales.....</b>	<b>73</b>
1. Organisation des Nations Unies.....	73
2. Organes interinstitutions .....	75
3. Institutions spécialisées .....	76
4. Autres organisations internationales .....	77
<b>Appendices</b>	
1. Instruments de droit aérien international — ratifications et adhésions en 2006 .....	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 2006 .....	A-19
5. Participation des États et des organisations internationales aux principales réunions de l'OACI en 2006 .....	A-23
6. Publications mises en vente en 2006.....	A-29
7. Répartition par nationalité du personnel de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur en date du 31 décembre 2006 .....	A-31
8. Projets de coopération technique.....	A-37

9. Répartition des agents techniques des services extérieurs de la coopération technique, par nationalité, classe et programme — 2006 .....	A-71
10. Recrutement du personnel des services extérieurs — 2006 .....	A-73
11. Bourses octroyées en 2006 au titre des programmes de l'OACI.....	A-89
12. Acquisitions de matériel et contrats de sous-traitance.....	A-97
13. Statistiques utilisées pour les figures du Chapitre 3 .....	A-101
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-113
15. Taux de participation des États et territoires, et sujets abordés aux réunions des bureaux régionaux de l'OACI .....	A-117
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-127
17. Examen de la suite donnée, au 31 décembre 2006, aux résolutions de la 35 <sup>e</sup> session de l'Assemblée .....	A-133
<b>Glossaire .....</b>	<b>A-151</b>



# CHAPITRE 1<sup>er</sup>. 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 2006 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](http://www.icao.int))

---

La page d'accueil de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)) offre au public, en anglais et en français, une vitrine unique sur les travaux, les activités et les réunions de l'Organisation.

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-six États, toutes les délégations nationales ainsi que 78 organisations internationales ont accès à ce site.

Le magasin électronique (eSHOP) de l'OACI ([www.icao.int/eshop](http://www.icao.int/eshop)), site commercial dont l'objet est de vendre des publications par l'Internet, donne 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 de 140 abonnés.

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 2006, plus de 12 000 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. Des rapports d'audit de supervision de la sécurité portant sur plus de 80 États contractants ont été placés sur le site d'échange de renseignements sur la sécurité des vols. Outre le français et l'anglais, les Annexes de l'OACI ont été mises à disposition en espagnol et en russe.

---

## 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

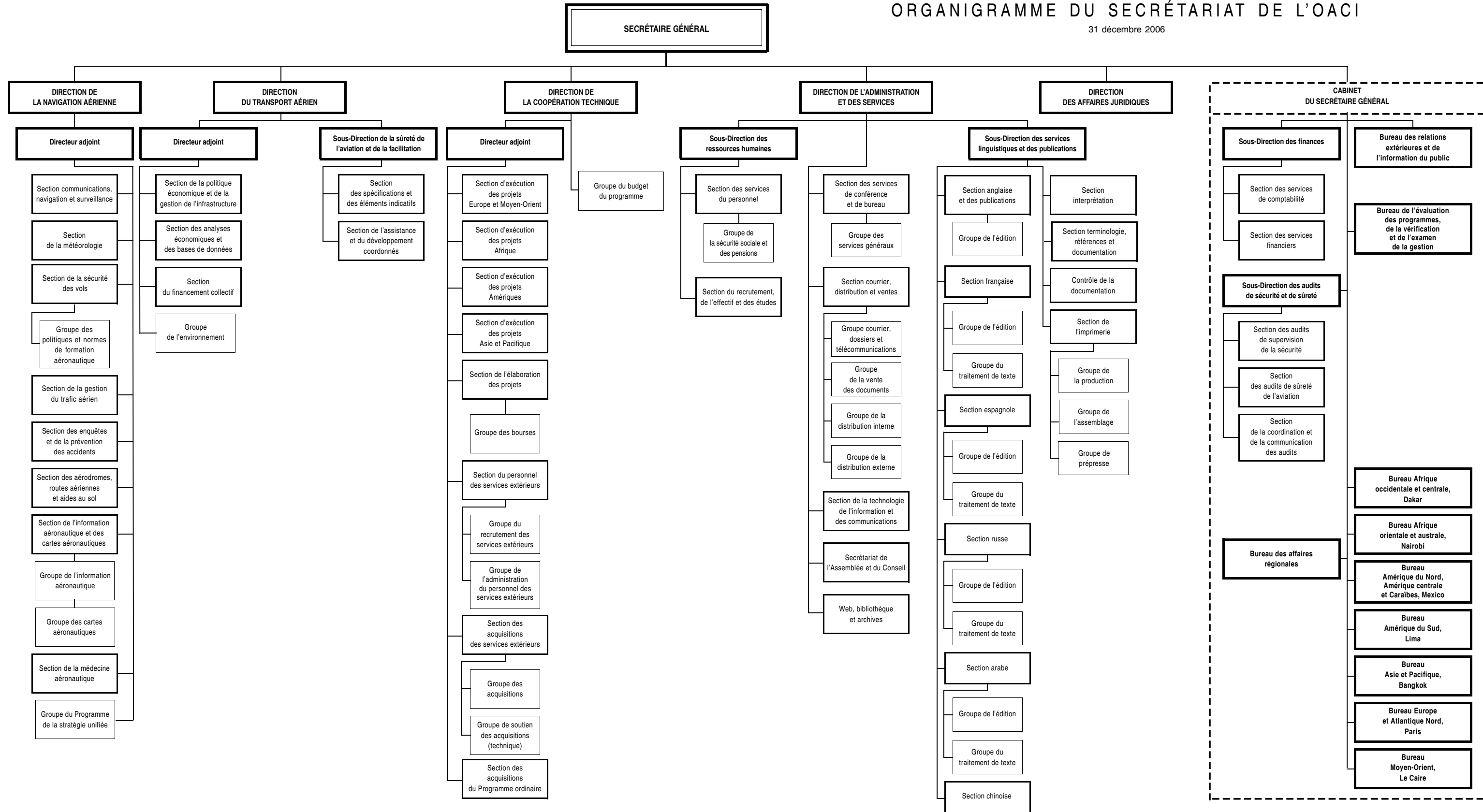
Continuité — Maintenir la continuité des activités aéronautiques

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 SÉCRÉTARIAT DE L'OACI

31 décembre 2006



LÉGENDE ——— Subordination principale  
 - - - - - Subordination pour les questions de politique



## CHAPITRE 2. L'ORGANISATION

---

---

### 1. FAITS SAILLANTS — 2006

---

Le Conseil de l'OACI a élu comme Président Roberto Kobeh González (Mexique), pour un mandat commençant le 1<sup>er</sup> août 2006. Il a succédé à M. Assad Kotaite et restera à ce poste jusqu'à ce que le Président élu par le prochain Conseil en automne 2007 prenne ses fonctions.

Le Conseil a adopté, en mars, dans le cadre de l'Amendement n° 11 de l'Annexe 13, les orientations juridiques relatives à la protection des renseignements, couvrant tous les systèmes pertinents de collecte et de traitement des données ayant trait à la sécurité (SDCPS), y compris certains dossiers d'accidents et d'incidents d'aviation.

En mars a eu lieu la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06), qui visait à dégager un consensus au sujet d'une stratégie mondiale pour assurer la sécurité de l'aviation au XXI<sup>e</sup> siècle. Les directeurs généraux ont pris plusieurs décisions historiques, en recommandant notamment d'afficher sur le site web public de l'OACI les résultats des audits du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

Le site web OACI d'échange d'informations sur la sécurité des vols (FSIX) a été inauguré pendant la Conférence DGCA/06. Le FSIX est à la fois un portail vers des sites et des documents ayant trait à la sécurité et un forum électronique d'échange de renseignements sur la sécurité de l'aviation où on peut également présenter des demandes d'information.

En novembre, le Conseil a accepté une version actualisée et révisée du Plan mondial de navigation aérienne pour les systèmes CNS/ATM. Ce plan remanié, qui porte désormais le titre de Plan mondial de navigation aérienne et qui a été rédigé à partir d'une feuille de route élaborée par l'industrie, vise à produire des avantages à court et à moyen terme pour la communauté de l'aviation civile internationale.

Une nouvelle Sous-Direction des audits de sécurité et de sûreté (SSA) relevant du Cabinet du Secrétaire général a été créée, avec effet au 1<sup>er</sup> août, pour assurer la gestion administrative du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) et du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP). La Commission d'examen des résultats d'audit (ARRB), un organe de haut niveau du Secrétariat, a été établie pour servir de lien nécessaire entre les programmes de l'OACI en matière de sécurité, de sûreté et d'assistance.



**Ouverture de la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA/06), tenue à Montréal du 20 au 22 mars**

---

## **2. LE CONSEIL**

---

Sur des recommandations de la Commission de navigation aérienne, le Conseil a adopté des amendements aux Annexes 1, 2, 6 (I<sup>re</sup>, II<sup>e</sup> et III<sup>e</sup> Parties), 10 (Volume I), 11, 13 et 14 (Volume I). Le Conseil a également adopté un amendement de l'Annexe 9 et il est convenu du libellé de la définition de l'expression « Agent de sûreté à bord » qui sera intégrée dans l'Annexe 17 lors du prochain amendement. Au nom du Conseil, le Président du Conseil a approuvé la première édition des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG), la cinquième édition des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Exploitation technique des aéronefs* (PANS-OPS), ainsi que des amendements aux PANS-OPS 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 trésorerie de l'Organisation au 30 septembre correspondait à moins de 3 mois de dépenses moyennes. Un appel a été lancé aux États contractants ayant des arriérés de contributions les exhortant à tout mettre en œuvre pour s'acquitter d'urgence de leurs obligations financières envers l'Organisation.

Le Conseil a approuvé une proposition de la Géorgie visant le règlement de ses arriérés de contributions, ainsi que la proposition de l'OACI pour le règlement des arriérés de contributions de la Guinée, du Libéria et de la Sierra Leone. Ce règlement faisait intervenir aussi la région d'information de vol (FIR) Roberts à titre de partie supplémentaire à l'accord.

Les préparations en vue de la 36<sup>e</sup> session de l'Assemblée (18 – 28 septembre 2007) ont commencé avec l'approbation du projet d'ordre du jour provisoire de la session et de la note de travail de l'Assemblée sur l'élection des États contractants qui seront représentés au Conseil.

Dans le domaine de la sécurité de l'aviation, et comme suite à une recommandation formulée par la Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile sur une stratégie mondiale pour la sécurité de l'aviation (DGCA/06), le Conseil a approuvé un mécanisme destiné à traiter des problèmes de sécurité graves constatés au cours des audits de supervision de la sécurité réalisés dans le cadre de l'approche systémique globale. Le Conseil a également approuvé des amendements importants du Protocole d'accord relatif à l'exécution d'audits pour prendre en compte la question d'une transparence accrue, ainsi que la suite à donner aux problèmes graves de sécurité.

En décembre, le Conseil s'est penché sur l'une des conclusions du rapport de la quinzième Réunion du Groupe régional AFI de planification et de mise en œuvre (APIRG/15) faisant état de la nécessité d'organiser une réunion régionale de navigation aérienne pour la Région AFI. Le Conseil a pris note de la nécessité de convoquer une réunion régionale qui devrait être un point de contrôle pour évaluer les progrès réalisés en matière de mise en œuvre, en proposant qu'elle soit tenue au début du triennat 2008-2010. Le Conseil est convenu que l'OACI devrait exercer un leadership accru dans la coordination des activités, initiatives et stratégies de mise en œuvre pour une amélioration durable de la sécurité des vols dans la Région AFI. Un plan régional complet de mise en œuvre, indiquant les ressources requises, devrait être élaboré pour la Région AFI dans un délai de six mois. Les bureaux régionaux ont été chargés du suivi de la mise en œuvre du plan régional avec l'appui étroit et l'encadrement du siège.

Dans le domaine de l'environnement, le Conseil est convenu de convoquer la septième Réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/7), à Montréal, du 5 au 16 février 2007. Lors de l'examen des conclusions de la réunion du Groupe directeur du CAEP, le Conseil a dit apprécier l'importance des travaux préparatoires de la réunion CAEP/7. Après s'être penché sur les données relatives à l'échange de droits d'émission fournies par le Secrétariat de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), le Conseil a offert des orientations sur les éléments indicatifs en cours d'élaboration.

Dans le domaine de la facilitation, le Conseil a examiné des propositions de nouvelles mesures liées à la santé à intégrer dans l'Annexe 9 — *Facilitation* et a adopté l'Amendement n<sup>o</sup> 20 de cette Annexe.

Le Conseil a entériné le projet final de Protocole d'accord que devraient signer les États émetteurs de passeports électroniques et les autres entités qui souhaitent commencer à participer au Répertoire de clés publiques (RCP).

Au chapitre de la sûreté de l'aviation, le Conseil a examiné des rapports sur l'intégration progressive du Plan d'action OACI pour la sûreté de l'aviation (AVSEC) dans le Programme ordinaire de l'Organisation et sur la mise en œuvre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP).

Le 17 août, une session spéciale à huis clos du Conseil a été convoquée après que les autorités du Royaume-Uni eurent mis à jour une tentative de complot terroriste contre l'aviation civile internationale. Dans ce complot, des produits liquides devaient être transportés à bord d'aéronefs, sous diverses formes, et assemblés ensuite pour en faire des engins explosifs une fois à bord. Le Conseil a demandé au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'étudier cette nouvelle menace avec le plus haut niveau de priorité, de traiter de la menace que représentent les liquides, les gels et les aérosols, et d'examiner toute la gamme de renseignements disponibles afin de donner au Conseil des avis sur les mesures à prendre pour protéger la sûreté de l'aviation civile.

Le Conseil a pris connaissance des rapports sur les travaux du Groupe spécial sur la modernisation de la Convention de Rome de 1952 à ses troisième, quatrième et cinquième réunions.

Dans le cadre de ses efforts permanents pour améliorer l'efficacité et l'efficience de l'OACI, le Conseil a entrepris une révision de son Règlement intérieur avec l'aide d'un groupe de travail créé à cette fin.

---

### 3. RESSOURCES HUMAINES

---

À la fin de 2006, le tableau des effectifs comptait 702 postes : 297 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur et 405 dans celle des services généraux, ces chiffres comprenant 75 postes financés par le budget de la Coopération technique. Par rapport à 2005, le nombre total des postes a été réduit de 5. Au 31 décembre 2006, 274 administrateurs étaient en fonction, soit 2 de moins qu'au 31 décembre 2005. Ce total comprend 11 fonctionnaires dont les postes sont financés par des organismes régionaux de l'aviation civile. Vingt postes faisant l'objet d'arrangements de fonds d'affectation spéciale et financés par l'Accord de financement collectif (1), le Mécanisme AVSEC (8), la France (3), le Royaume-Uni (1), la République de Corée (2), les États-Unis (3), l'Autriche (1) et la Suisse (1), sont exclus du nombre total des administrateurs. Au cours de l'année, 27 administrateurs<sup>1</sup> ont quitté le service de l'Organisation, un administrateur a été réaffecté à un poste extra-budgétaire, 25 nouveaux fonctionnaires ressortissants de 15 États contractants sont entrés en fonctions et un fonctionnaire a repris ses fonctions au terme d'un

---

1. Dix-huit par départ à la retraite, 5 par démission, 3 par expiration de contrat et un par suppression de poste.

détachement. Depuis le dernier rapport, 6 nationalités<sup>2</sup> ne sont plus représentées au Secrétariat par suite de départ et 3 nouvelles nationalités<sup>3</sup> sont maintenant représentées au Secrétariat par suite de recrutement, de sorte qu'au 31 décembre 2006, le nombre de nationalités représentées<sup>4</sup> était de 76, 3 de moins qu'à la fin de 2005. À la fin de 2006, 18 postes étaient vacants.

Des mesures spécifiques ont été prises pour pourvoir rapidement les postes, notamment la mise en place d'un échéancier de recrutement de 6 mois et le raccourcissement de la période de dépôt des candidatures. Ces modifications ont eu pour effet de rendre plus expéditive la procédure de recrutement, de sorte que la plupart des postes d'administrateurs vacants ont été pourvus dans un délai de 6 mois ou moins.

Les efforts déployés pour améliorer le recrutement et la situation des femmes à l'OACI se sont intensifiés. L'Organe consultatif sur l'égalité et l'équité entre les sexes a été mis sur pied pour conseiller le Secrétaire général en matière d'orientation stratégique sur ces questions. Par ailleurs, le nombre de femmes siégeant à des comités ou organes consultatifs mixtes est en augmentation.

De nouvelles initiatives pour les ressources humaines (RH) ont été lancées dans le but de rationaliser les procédures et les politiques de RH de l'OACI, et de les aligner sur les meilleures pratiques en vigueur dans le système des Nations Unies. À cet égard, la politique de congés et les mesures favorables à la famille ont été modifiées et les nouvelles Normes de conduite requises des fonctionnaires internationaux ont été adoptées et intégrées dans les Instructions au personnel de l'OACI, afin d'orienter la conduite du personnel de l'Organisation.

Un nouveau système de gestion de la performance a été mis au point ; il vise l'ensemble du personnel y compris les directeurs et les administrateurs généraux. Ce nouveau système, qui est en lien avec les Objectifs stratégiques de l'Organisation, met l'accent sur l'amélioration de la performance et des compétences du personnel.

Une évaluation des besoins en formation a été effectuée dans l'ensemble de l'Organisation. Les besoins en formation constatés dans les sphères technique, administrative et de gestion seront à la base des futurs plans annuels et triennaux de perfectionnement du personnel.

---

#### **4. COURS DE FAMILIARISATION**

---

Le 48<sup>e</sup> cours de familiarisation de l'OACI s'est tenu au siège du 13 au 28 juillet et a été suivi par 40 participants : 17 aux frais de l'OACI, 16 aux frais de leur Administration et 7 en qualité d'observateurs.

---

2. Angola, Éthiopie, Fidji, Mali, Soudan et Ukraine.

3. Azerbaïdjan, Nicaragua et Yémen.

4. Voir l'Appendice 8.



**Le cours de familiarisation de l'OACI tenu à Montréal du 13 au 28 juillet**

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**

---

L'implantation du Système de services réseautés de documents électroniques (EDEN) et du Système de gestion de documents Hummingbird DM a été achevée en 2006, dans toute l'Organisation. Ces systèmes offrent à l'ensemble de l'Organisation un réseau web multi-usagers qui favorise 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. L'implantation complète de ces systèmes a accéléré la procédure d'affichage des documents électroniques sur le site ICAO-NET et a permis d'augmenter le nombre de documents électroniques mis à la disposition des États contractants. Le nombre d'États contractants qui utilisent le site web pour chercher des documents et des publications a aussi augmenté. D'autres mesures ont également été adoptées pour promouvoir la diffusion de documents par voie électronique afin d'en réduire l'impression et la distribution sur support papier. Les publications produites en 2006 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 7,6 % inférieur à celui de 2005 et le nombre de journées d'interprétation a augmenté de 3,2 %. On trouvera ci-après un tableau comparatif des chiffres relatifs aux 4 dernières années.

Année	Traduction (pages)	Interprétation (jours de travail)
2006	25 655	2 310
2005	27 765	2 238
2004	35 696	2 815
2003	38 518	2 735

Grâce à la diffusion généralisée de documents par voie électronique, le nombre total de pages imprimées est passé de 63 millions en 2005 à 60 millions en 2006, soit une diminution de 4,7 %.

En 2006, le Numéro international normalisé du livre (ISBN), 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 185 publications de l'OACI dans les 6 langues de travail.

La numérisation des fichiers historiques s'est poursuivie. De nouvelles publications et des documents de l'Assemblée ont été numérisés et mis en ligne sur le site web public de l'Organisation.

---

## 6. COURRIER, DISTRIBUTION ET VENTES

---

Suite aux recommandations du Groupe d'étude sur les services de courrier, un examen des procédures internes de traitement de la correspondance a été effectué, et les nouvelles instructions du Secrétariat général relatives à la gestion des dossiers ont été approuvées. Ces nouvelles instructions sont un premier pas dans l'introduction progressive du Système de gestion des documents électroniques, qui est destiné à améliorer l'efficacité en général et qui permettra à terme d'éliminer les archives sur support papier.

Les efforts visant à réduire le nombre de documents imprimés se sont poursuivis, accompagnés d'une hausse du nombre de documents offerts sous forme électronique dans ICAO-NET.

Les recettes provenant de la vente de publications se sont élevées à 4 228 035 \$ en 2006. En outre, l'Organisation a reçu 704 481 \$ en droits d'auteur pour la reproduction de publications de l'OACI par des éditeurs commerciaux. Le Tableau 2-1 permet de comparer les recettes de 2004, 2005 et 2006.

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

	2006 (\$US)	2005 (\$US)	2004 (\$US)
Ventes réalisées par le siège	3 591 760	3 457 489	3 294 127
Ventes réalisées par les bureaux régionaux ou par leur intermédiaire	269 113	576 184	548 318
Ventes réalisées par les agences de vente	367 162	459 917	300 228
<b>TOTAL</b>	<b>4 228 035</b>	<b>4 493 590</b>	<b>4 142 673</b>

## 7. FINANCES

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

**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	—	—

Comme le montre le Tableau 2-3, les crédits définitifs pour 2006 ont été ajustés à 63 284 815 \$, à la suite :

- 1) du report de 6 400 068 \$ de 2005 à 2006, conformément au § 5.6 du Règlement financier ;
- 2) du virement de 1 088 000 \$ entre Grands Programmes, conformément au § 5.10 du Règlement financier ;
- 3) de l'augmentation des crédits de 1 030 000 \$, conformément aux décisions du Conseil C-176/8 et C-176/14 ;
- 4) du report de 9 965 253 \$ des crédits de 2006 à 2007, conformément au § 5.6 du Règlement financier.

Les dépenses réelles pour 2006 par rapport aux crédits se sont élevées à 63 118 355 \$.

Les contributions imputées aux États contractants pour 2006 se sont élevées à 60 443 244 \$, incluant une contribution de 36 244 \$ d'un nouvel État contractant. Les contributions effectivement reçues à la fin de 2006 s'élevaient à 50 944 497 \$, soit 84,28 %, contre 97,15 % à la fin de 2005 et 96,75 % à la fin de 2004. De plus, 1 626 070 \$ ont été reçus au titre des contributions d'exercices antérieurs. Le total des arriérés de contributions au 31 décembre 2006 s'élevait à 20 402 313 \$, contre 12 529 636 \$ au 31 décembre 2005.

Le Tableau 2-4 présente la situation financière de l'Organisation, sous forme de soldes de trésorerie 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 2005.

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 AOCS) de la coopération technique, tandis que certains autres personnels et dépenses de soutien sont financés par d'autres fonds spéciaux.

**Tableau 2-3. Crédits révisés pour 2006**

	Crédits 2006 Rés. A35-22 (\$US)	Report de l'exercice précédent (\$US)	Crédits supplémentaires (C-176/8 et 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	1 114 000	144 686	—	143 000	-321 785	1 079 901	1 079 901
II. Navigation aérienne	9 227 000	707 408		-169 000	-1 011 210	8 754 198	8 754 198
III. Transport aérien	5 403 000	535 075	1 030 000	-254 000	-744 947	5 969 128	5 929 128
IV. Affaires juridiques	1 119 000	260 330	—	-24 000	-488 189	867 141	867 141
V. Programmes régionaux et autres programmes	16 355 000	1 937 125	—	-312 000	-2 125 728	15 854 397	15 853 925
VI. Soutien administratif	25 731 000	1 228 866	—	-329 000	-2 088 111	24 542 755	24 425 372
VII. Finances, Relations extérieures/Information du public et Évaluation des programmes, vérification et examen de la gestion	3 844 000	456 693	—	945 000	-1 813 965	3 431 728	3 431 728
VIII. Programme universel d'audits de supervision de la sécurité	3 027 000	1 129 885	—	—	-1 371 318	2 785 567	2 776 962
<b>TOTAL</b>	<b>65 820 000</b>	<b>6 400 068</b>	<b>1 030 000</b>	<b>0,00</b>	<b>-9 965 253</b>	<b>63 284 815</b>	<b>63 118 355</b>

**Tableau 2-4. Situation financière (solde de trésorerie) de l'Organisation**

Au	2006			2005		
	Fonds général (\$US)	Fonds de roulement (\$US)	Total (\$US)	Fonds général (\$US)	Fonds de roulement (\$US)	Total (\$US)
1 <sup>er</sup> janvier	16 616 392	5 992 179	22 608 571	12 526 224	5 994 780	18 521 004
31 mars	14 666 712	5 992 179	20 658 891	9 884 040	5 994 780	15 878 820
30 juin	12 039 418	5 996 859	18 036 277	13 674 940	5 994 780	19 669 720
30 septembre	17 291 621	5 996 859	23 288 480	21 491 451	5 994 780	27 486 231
31 décembre	11 999 500	5 996 859	17 996 359	16 616 392	5 992 179	22 608 571