



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

PLÉNIÈRE

Point 8 : Élection des États contractants qui seront représentés au Conseil

CANDIDATURE DU LIBAN

(Note présentée par le Liban)

1. Le Liban a l'honneur d'annoncer à la 37^{ème} session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) qu'il sollicite son élection au Conseil au titre de la troisième Partie pour le prochain triennat.

2. La candidature du Liban repose principalement sur les considérations suivantes :

— Le Liban est membre fondateur de l'OACI depuis 1944, il a adhéré à la grande majorité des conventions internationales établies par l'Organisation.

— Grâce à son contexte géographique et historique, le Liban représente une région géographique importante du monde, à savoir le Moyen-Orient, qui s'est distinguée par la diversité de ses civilisations, de ses langues et de ses cultures. Le Liban occupe une place de prédilection dans cette région car il assure son point de jonction entre l'Est et l'Ouest. Le Liban estime que le renforcement de l'aviation civile constitue l'un des plus importants moyens propres à assurer la liaison entre les pays.

— Le Liban est l'un des premiers États à avoir contribué au développement du secteur de l'aviation civile au Moyen-Orient, et ce grâce aux facilités prodiguées par l'Aéroport International de Beyrouth (dont le nom actuellement est l'Aéroport International Rafic-Hariri de Beyrouth AIRHB) qui a été l'un des premiers aéroports internationaux au monde, la compagnie aérienne Middle East Airlines (MEA) qui a été parmi les premières compagnies aériennes dans la région, ainsi que la compagnie Trans Mediterranean Airlines (TMA) qui fut le premier transporteur aérien de fret (cargo) dans la région et l'un des premiers au monde.

— L'Aéroport International Rafic-Hariri de Beyrouth est devenu un des plus modernes aéroports de part ses installations et ses équipements capables de fournir les meilleurs services, tant pour les compagnies aériennes que pour les passagers (nouvelles pistes, compagnies de manutention, traiteurs, espaces de stationnement, zone franche, etc.), l'aéroport peut ainsi desservir 6 millions de passagers par an. L'aéroport assure également la fourniture des services de navigation aérienne et d'information de vol couvrant l'espace aérien du Moyen-Orient. Le trafic aérien au Liban a connu, malgré les conditions difficiles dues à la crise financière et économique globale, une croissance considérable qui a dépassé 30 % A37-WP/278 du volume du trafic des années antérieures. Le nombre de passagers qui ont voyagé à

travers l'Aéroport International Raffic-Hariri de Beyrouth en 2009 (5 millions) a dépassé le nombre des habitants du Liban. Le Gouvernement Libanais, en coopération avec le programme de la Coopération Technique de l'OACI, entreprend les démarches nécessaires en vue d'augmenter la capacité de l'Aéroport International Raffic-Hariri de Beyrouth pour répondre aux exigences croissantes du trafic aérien.

— Le Liban a entrepris les démarches concrètes nécessaires pour développer et moderniser les règlements relatifs à la sécurité et la sûreté de l'aviation civile, tout en garantissant leur application d'une manière efficace, répondant ainsi aux changements intervenus au niveau mondial et aux progrès technologiques, et ce grâce à l'assistance du programme de Coopération Technique de l'OACI. Il a également modernisé la gestion du secteur de l'aviation civile, promulguant une loi qui a institué d'une part l'Autorité Générale de l'aviation civile en tant qu'organe de législation et de supervision, et d'autre part une entité privée chargée de la gestion de l'Aéroport International Rafic-Hariri de Beyrouth (AIRHB), séparant ainsi les fonctions législatives des fonctions opérationnelles, tout en prévoyant la possibilité d'étendre ce processus à d'autres aéroports civils.

— Le Liban a pris l'initiative d'adopter la politique du «ciel ouvert» et d'octroyer les libertés de l'air unilatéralement (y compris la cinquième liberté). Le Liban, étant le premier pays de la région à avoir adopté cette politique (depuis l'an 2000), ce fait a renforcé le transport aérien et élevé le nombre des compagnies aériennes opérant à partir de l'AIRHB et augmenté le Produit National Brut. Cette politique n'ayant point engendré des répercussions négatives sur la compagnie aérienne nationale, MEA, qui a renouvelé son parc aérien en se procurant les avions les plus modernes. Elle compte parmi les rares compagnies mondiales qui réalisent aussi bien des profits qu'une moyenne élevée de croissance en dépit de la crise économique mondiale.

— Conformément à la politique du «ciel ouvert», plusieurs exploitants nationaux de vols d'affrètement (charter) ont été certifiés, auxquels s'ajoutent plusieurs compagnies aériennes étrangères fournissant la même catégorie de services.

— Le Centre Libanais pour la Sécurité de l'Aviation Civile (CSAC) à l'Aéroport International de Beyrouth, reconnu par l'OACI dès 1962 comme centre régional de formation et d'entraînement, déploie actuellement un effort important pour moderniser ses équipements et développer ses programmes pour répondre aux besoins propres à couvrir les divers secteurs du transport aérien. Un programme de formation et d'entraînement dans le secteur de la Sûreté de l'Aviation a été récemment inauguré, en collaboration avec le Gouvernement Français. Des sessions de formation ont lieu à compter du mois d'août 2009.

— Le Liban réitère son support aux efforts déployés par l'OACI, ainsi qu'à ses programmes futurs, notamment le Programme Universel d'Audits de Supervision de la Sécurité (USOAP), le Programme Universel d'Audits de Sûreté (USAP), ainsi qu'aux travaux relatifs à la Protection de l'Environnement, et aux programmes de coopération et de soutien aux pays en voie de développement, au plan établi pour la Sécurité aérienne dans les pays d'Afrique (AFI) et au programme de renforcement des bureaux régionaux.

3. La candidature du Liban se fera au titre de la Troisième Partie des États Contractants dont la représentation au sein du Conseil de l'OACI vise à assurer une représentation équilibrée des principales régions géographiques du monde, conformément aux principes de représentation établis par la Convention de Chicago (Art 50-b-3), étant entendu que la présence du Liban au Conseil assurera une représentation équitable des pays situés dans une large zone géographique (Partie Nord-Est du

Moyen-Orient) qui sinon ne seraient pas représentés au Conseil. Ces pays ont fermement manifesté leur détermination à la Représentation géographique équitable de leur région au Conseil, ainsi que leur souhait d'être représentés au Conseil par le Liban, pour le futur mandat, la non réélection du Liban au Conseil au cours de la 36^{ième} Assemblée en 2007 avait, en effet, considérablement perturbé la représentation géographique équitable de ladite région au Conseil. En conséquence, un Accord a été conclu entre les États Membres de cette région reconnaissant ce fait et invitant les États Membres de l'OACI à appuyer leur juste cause et leur coopération régionale en vue d'assurer leur représentation équitable au Conseil. Cette représentation sera assurée à travers un système de rotation qui prévoit la candidature du Liban pour le prochain mandat (2010-2013) ainsi que la nomination d'un Représentant du Royaume Hachemite de Jordanie comme Membre Suppléant.

4. Le système de rotation ainsi prévu, sur lequel se base la candidature du Liban, est conforme à la politique de l'OACI qui a toujours reconnu les avantages de ce système qui offrirait aux États appartenant à plusieurs sous-régions géographiques l'occasion d'être représentés au Conseil de l'OACI par un État Membre de leur groupe, ainsi que l'opportunité d'être Membres du Conseil moyennant ce système de rotation. Ce système, ayant fait preuve d'une application unanime au cours des élections de la III^{ième} Partie au Conseil, neuf des treize États Membres du Conseil appartenant à la III^{ième} Partie sont ainsi élus sur la base d'accords de rotation établis par des Groupes d'États appartenant à plusieurs sous-régions géographiques du monde. Ce qui prouve davantage l'importance de ces divers systèmes de rotation et l'efficacité de leur contribution dans la promotion de la représentation géographique équilibrée au sein du Conseil de l'OACI, conformément à la Convention de Chicago.

5. Le Liban, qui accorde une importance cruciale au développement de l'aviation civile internationale et du transport aérien international, guidé par son désir de coopérer avec les membres du Conseil de l'OACI pour le bien de tous les États membres de l'Organisation, espère pouvoir compter sur l'appui des États participants à l'Assemblée Générale pour son élection au Conseil de l'OACI.

