



PUBLICATION IMMÉDIATE

PIO 13/04

LA 35^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI ADOpte UN DES PLANS D'ACTION À LONG TERME POUR RENFORCER LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DE L'AVIATION SUR LE PLAN MONDIAL

MONTRÉAL, le 8 octobre 2004 — L'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a clôturé sa 35^e session aujourd'hui en adoptant des résolutions visant à renforcer et à promouvoir la transparence de ses programmes mondiaux de sécurité et de sûreté, et en entérinant des plans d'action à long terme dans d'autres importants domaines du transport aérien mondial. La session, qui s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal, avait commencé le 28 septembre.

« La participation record de 1304 délégués de 175 États contractants et de 36 délégations d'observateurs est un vote de confiance sans équivoque dans l'aptitude de cette Organisation à maintenir le cadre réglementaire actuel, essentiel à la sécurité et au développement ordonné de l'aviation civile au XXI^e siècle », a déclaré M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI et Président de l'Assemblée.

« Notre tâche au cours de cette session a consisté en grande partie à examiner, à entériner et à développer les résultats des efforts déployés au cours des trois dernières années pour atteindre nos objectifs globaux : sécurité et sûreté optimales ; poursuite de la libéralisation progressive du transport aérien au niveau mondial ; création d'un système de gestion du trafic aérien mondialement interopérable, harmonisé et sans discontinuité ; maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement ; et poursuite de l'élaboration d'un cadre juridique unifié sur le plan mondial », a expliqué M. Kotaite.

Sécurité de l'aviation

Réaffirmant que la sécurité de l'aviation est l'objectif principal de l'Organisation, l'Assemblée a reconnu que le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) a relevé le niveau de sécurité dans le monde entier. L'USOAP consiste en des audits de sécurité réguliers, obligatoires systématiques et harmonisés effectués par l'OACI dans ses 188 États contractants afin d'évaluer le niveau de mise en œuvre des normes de l'Organisation. Depuis sa création le 1^{er} janvier 1999, ce programme a permis de relever des carences en matière de sécurité et d'exhorter les États à prendre des mesures correctives. À ce jour, 181 États contractants et 5 territoires ont été audités et 152 ont fait l'objet d'audits de suivi. En 2002, le Programme a été déclaré conforme à la Norme ISO 9001.

L'Assemblée a approuvé l'élargissement du Programme, qui portait initialement sur les licences du personnel ainsi que sur l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs, de façon que, à partir du 1^{er} janvier 2005, il couvre toutes les normes de l'OACI qui touchent la sécurité. Il concernera notamment les aéroports, le contrôle de la circulation aérienne et d'autres éléments clés du système de transport aérien. Pour accroître encore la sensibilisation aux questions de sécurité, l'échange entre les États audités des rapports d'audit complets, et non plus des seuls rapports sommaires, a été demandé.

G:\F04\F04-49xx\04-4977\04-4977.doc

Les résultats de l'USOAP traduisent la nécessité d'une nouvelle orientation, puisqu'il s'agira davantage de faciliter la mise en œuvre des normes existantes plutôt que d'en élaborer de nouvelles. En 2003 a été créée la Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS), qui fait appel à des contributions volontaires et dont le but est d'apporter une aide financière aux États qui ne peuvent obtenir de financement par les moyens traditionnels pour des projets liés à la sécurité déterminés dans le cadre de l'USOAP. Un infléchissement vers des normes centrées sur les performances et non pas sur des spécifications techniques détaillées a aussi été approuvé.

Il a été estimé que le programme de l'OACI pour la prévention des impacts sans perte de contrôle (CFIT), qui sont une des principales causes d'accidents d'aviation, contribuait sensiblement à la baisse du taux d'accidents dans le monde. L'Assemblée a demandé à l'Organisation d'accélérer l'élaboration de normes et d'éléments indicatifs dans ce domaine.

Au sujet de la nécessité de favoriser les échanges de renseignements touchant la sécurité qui proviennent des rapports d'incidents, échanges qui contribuent à améliorer la sécurité, ainsi que de la nécessité de protéger la confidentialité de ces renseignements, l'Assemblée a adopté une résolution visant à ce que l'OACI élabore des orientations juridiques à l'intention des États afin que, dans leurs lois et réglementations nationales, ils assurent un équilibre entre l'accessibilité et la protection des renseignements.

Pour la première fois, il a été reconnu que la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens. L'Assemblée a adopté une résolution prévoyant un réexamen des normes relatives aux questions de santé, l'élaboration de nouvelles normes selon les besoins et un appui à la poursuite des recherches sur les effets du transport aérien sur la santé.

Sûreté de l'aviation

L'Assemblée a souligné que la sûreté de l'aviation doit continuer d'être traitée avec la plus haute priorité et elle a instamment invité l'OACI et les États contractants, par une coopération mondiale accrue, à redoubler d'efforts pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

Pour assurer la poursuite à long terme du *Plan d'action* de l'OACI *pour la sûreté de l'aviation* établi à la suite des événements du 11 septembre 2001, l'Assemblée a demandé que ce programme soit introduit dès que possible dans le budget du Programme ordinaire de l'Organisation, puisque son application dépend dans une très grande mesure de contributions volontaires.

Elle a demandé aussi aux États contractants de veiller à une meilleure mise en commun des résultats du Programme universel d'audits de sûreté (USAP). Ce Programme a été lancé en novembre 2002 et, à la fin de 2004, 60 États auront été audités.

Sur la question des systèmes antiaériens portables (MANPADS), l'Assemblée a demandé à tous les États contractants d'exercer des contrôles stricts et efficaces sur le mouvement et le stockage de MANPADS dans le monde entier, tout en veillant à la destruction des systèmes existants.

Enfin, l'Assemblée a demandé aux États de tenir à jour les dispositions de l'Annexe 17 (Sûreté) à la Convention de Chicago et, s'ils ne l'ont pas encore fait, de devenir parties aux conventions internationales relatives à la sûreté de l'aviation, dont la plus récente est la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection.

L'environnement

L'Assemblée a reconnu que des progrès considérables ont été faits pour réduire le bruit et les émissions gazeuses depuis la session de 2001 de l'Assemblée et elle a souligné que l'OACI joue un rôle de chef de file dans tous les domaines liés à l'aviation et à la protection de l'environnement.

Au début de cette année, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI a recommandé de nouvelles normes sur les oxydes d'azote (NO_x) 12 % plus strictes que celles convenues en 1999. Des éléments indicatifs très fournis ont été publiés pour aider les États à appliquer une « approche équilibrée » à la gestion du bruit, qui comprend quatre éléments principaux : réduction du bruit à la source, planification et gestion de l'utilisation des terrains, procédures opérationnelles d'atténuation du bruit, et restrictions d'exploitation des aéronefs.

Sur la question complexe et difficile des mesures fondées sur le marché visant à limiter ou à réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement, l'Assemblée s'est réjouie des progrès réalisés en matière de mesures volontaires aussi bien que d'échange de droits d'émissions. Elle a demandé à l'OACI d'étudier pour la prochaine session ordinaire de l'Assemblée de 2007 l'efficacité des prélèvements liés aux émissions et de formuler d'autres orientations à leur sujet. Elle a de plus demandé aux États de ne pas imposer unilatéralement des redevances sur les émissions de gaz à effet de serre avant que la question soit de nouveau examinée et débattue à la session de 2007. Elle a cependant reconnu que rien n'empêchait l'imposition de ces redevances aux exploitants aériens des États membres d'une organisation régionale d'intégration économique par accord mutuel entre ces États.

Coopération technique

Vu la croissance soutenue du Programme de coopération technique, la tendance à la privatisation de certains éléments du réseau de transport aérien et le caractère urgent du financement des mesures correctives déterminées par l'USOAP, l'Assemblée a décidé que l'OACI devrait étendre le Programme à des entités non-étatiques (publiques ou privées). Cet élargissement exige que ces nouveaux partenaires participent aux projets d'aviation civile des États contractants de l'OACI destinés à accroître la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile internationale. Le Programme pour 2003 s'est élevé à 110 millions de dollars US et devrait atteindre quelque 194 millions en 2004, soit une augmentation de 84 millions.

Affaires juridiques

L'Assemblée a souligné la nécessité de moderniser rapidement la Convention de Rome de 1952 afin de traiter, entre autres questions, de la responsabilité pour les dommages causés aux tiers par des aéronefs étrangers.

Budget

L'Assemblée a approuvé un budget triennal de 197 millions de dollars US qui se répartit comme suit :

2005	–	64 669 000 \$US
2006	–	65 820 000 \$US
2007	–	66 511 000 \$US

Plans pour le futur

L'Assemblée a examiné et entériné les résultats de grandes conférences qui ont établi l'orientation future du transport aérien mondial.

- Une Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation a été tenue en février 2002, dont l'objectif était « de prévenir, de combattre et d'éliminer les actes de terrorisme impliquant l'aviation civile, de restaurer la confiance du public dans les voyages aériens et de promouvoir la santé de l'industrie du transport aérien ». Sur la base des recommandations de la Conférence, le Conseil a établi le *Plan d'action de l'OACI pour le renforcement de la sûreté de l'aviation*, qui prévoit un programme d'audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés pour évaluer la sûreté de l'aviation dans tous les États contractants, et aider à relever et à corriger les carences dans la mise en œuvre des normes liées à la sûreté.
- La cinquième Conférence mondiale de transport aérien tenue en mars 2003 a permis d'élaborer un solide consensus sur un cadre pour la libéralisation de l'industrie du transport aérien et a adopté une déclaration de principes généraux visant à « créer un environnement dans lequel le transport aérien international pourra se développer et prendre de l'ampleur de façon stable, efficace et économique sans compromettre la sécurité ni la sûreté et tout en respectant les normes sociales et du travail ».
- La onzième Conférence de navigation aérienne tenue en septembre 2003 s'est soldée par l'élaboration d'une stratégie pour la création d'un système de navigation aérienne sans discontinuité harmonisé à l'échelle mondiale, basé sur un concept opérationnel visant à garantir le maximum de sécurité et d'efficacité du système mondial de gestion du trafic aérien (ATM) au fur et à mesure que la demande en capacité de l'espace aérien augmentera au cours des années à venir. De nouvelles routes aériennes entre l'Australasie et l'Europe, établies le 28 novembre 2002, réduisent la durée des voyages aériens entre ces deux régions, ce qui permet des horaires plus commodes pour les passagers, de considérables avantages économiques pour les compagnies aériennes ainsi que des avantages environnementaux du fait de la réduction de la consommation de carburant, ainsi qu'une sécurité accrue. Un nombre accru de compagnies aériennes ont utilisé les nouvelles routes transpolaires, qui réduisent les distances entre l'Amérique du Nord et l'Europe et les Régions Asie et Pacifique.

Conseil

L'Assemblée a élu un nouveau Conseil, organe directeur de l'Organisation, constitué de 36 membres, pour un mandat de trois ans. Le Conseil se compose des États suivants : Afrique du Sud, Allemagne, Arabie saoudite, Argentine, Australie, Autriche, Brésil, Cameroun, Canada, Chili, Chine, Colombie, Égypte, Espagne, Éthiopie, Fédération de Russie, Finlande, France, Ghana, Honduras, Hongrie, Inde, Italie, Japon, Liban, Mexique, Mozambique, Nigéria, Pakistan, Pérou, République de Corée, Royaume-Uni Sainte-Lucie, Singapour, Tunisie et États-Unis.

Bureau

M. Assad Kotaite, Président du Conseil de l'OACI, a été élu par acclamation Président de l'Assemblée. Le Premier Vice-Président était M. E. Stimpson, Chef adjoint de la délégation des États-Unis ; le deuxième Vice-Président était M. A. Borsato, Chef de la délégation de l'Argentine ; le troisième Vice-Président était M. S. Kumpeera, Chef de la délégation de la Thaïlande, et le quatrième Vice-Président était M. M. Al-Ghaith, Chef de la délégation des Émirats arabes unis.

Institution spécialisée des Nations Unies, l'OACI a été créée en 1944 pour promouvoir le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale dans le monde. Elle établit les normes et les règles 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. Elle est en outre l'instrument de la coopération entre ses 188 États contractants dans tous les domaines de l'aviation civile.