



**PRÉSENTATION PAR LE PRÉSIDENT DU CONSEIL DE L'ORGANISATION
DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (OACI), M. ASSAD KOTAITE,
DES RAPPORTS ANNUELS DU CONSEIL POUR 2001, 2002 ET 2003
ET DU RAPPORT COMPLÉMENTAIRE POUR LE PREMIER
SEMESTRE DE 2004 À LA 35^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE**

(Montréal, le 30 septembre 2004)

Éminents délégués et observateurs, Mesdames et Messieurs,

C'est avec la fierté du devoir bien accompli et une foi inébranlable en l'avenir que je présente à l'Assemblée les rapports annuels du Conseil de l'Organisation pour les exercices 2001, 2002 et 2003, ainsi qu'un rapport complémentaire pour le premier semestre de 2004.

À la 33^e session de l'Assemblée, j'ai indiqué que les trois années qui venaient de s'écouler avaient été les plus productives dans la réalisation du mandat de l'Organisation, qui est le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale. Aujourd'hui, j'affirme sans hésiter que le triennat qui se termine a été le plus difficile de tous. Les cendres du World Trade Center à New York fumaient encore que l'Organisation s'attaquait à la plus grande menace qui ait jamais pesé sur la sûreté du transport aérien. Dans les mois qui ont suivi, nous avons mis en place un cadre général permettant de faire face aux problèmes de sûreté de l'aviation dans le monde. Nous avons aussi élaboré des plans directeurs pour l'avenir de l'aviation civile internationale dans d'autres secteurs clés comme la sécurité de l'aviation, la libéralisation, la navigation aérienne, l'environnement et le cadre juridique international.

Je me propose, au cours de ma présentation, de donner un aperçu de ces plans directeurs et des mesures que nous devons prendre pour mener à bien notre objectif commun, défini il y a quelque 60 ans par les auteurs de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*. Auparavant, cependant, je voudrais saluer une fois de plus Saint-Kitts-et-Nevis, qui a adhéré à l'OACI au cours de ce triennat, et qui est devenu le 188^e État membre de l'Organisation. Je tiens également à souligner que les réalisations extraordinaires de ce dernier triennat sont le fruit du dévouement, du professionnalisme et de l'enthousiasme des hommes et des femmes de l'aviation du monde entier, travaillant dans les gouvernements, l'industrie ou les organisations connexes. Ils incarnent le véritable esprit de coopération et de concertation qui constitue le fondement même de cette grande Organisation, forum de la communauté aéronautique internationale. Quoi de mieux, pour conclure cette évocation du dévouement et de la détermination, que d'appeler l'attention sur les personnes ou les institutions qui ont contribué de façon exceptionnelle et avec constance au développement sûr et ordonné du transport aérien mondial. Je fais allusion à ceux qui ont reçu le prestigieux Prix Edward Warner. En 2002, nous avons distingué l'Académie internationale de médecine aéronautique et spatiale (AIMAS) en reconnaissance de son éminente contribution au développement de l'aviation civile internationale par ses importantes réalisations en médecine aéronautique. Cette année, le 37^e Prix Edward Warner a été décerné à un citoyen australien, M. Brian O'Keeffe. Ce prix est une reconnaissance de son rôle de chef de file dans le domaine des systèmes de navigation aérienne. En votre nom, je rends hommage à leurs efforts et à leurs réalisations.

Sûreté de l'aviation

La sûreté de l'aviation, comme la sécurité de l'aviation, joue un rôle déterminant dans la décision du public de voyager par avion. Ces deux domaines sont inextricablement liés. Les attaques terroristes perpétrées le 11 septembre 2001 contre des cibles civiles aux États-Unis d'Amérique, en

utilisant des avions commerciaux comme armes de destruction massive, ont posé des défis sans précédent à la communauté mondiale tant sur le plan de la sûreté de l'aviation que de la viabilité du système mondial de transport aérien.

Ces événements ont sérieusement ébranlé la confiance du public dans le voyage aérien et ont engagé les industries du transport aérien et de l'aérospatiale dans une spirale descendante qui a mené à une perte de centaines de milliers d'emplois dans le monde. Des transporteurs réputés ont fait faillite et d'autres ont dû se placer sous la protection des tribunaux. Les énormes pressions résultant des horribles événements du 11 septembre, auxquelles il faut ajouter le ralentissement de l'économie mondiale, les conflits armés en Afghanistan et en Iraq ainsi que les préoccupations relatives à la flambée du syndrome respiratoire aigu sévère (SRAS) dans les Régions Asie et Pacifique, ont eu un impact particulièrement néfaste sur l'industrie.

Notre réponse a été rapide et efficace. En quelques mois, nous avons renforcé l'Annexe 17 à la Convention de Chicago et nous avons adopté de nombreuses normes sur la sûreté pour d'autres Annexes, notamment des normes sur l'amélioration de la sûreté autour du poste de pilotage et sur l'installation et le verrouillage de portes de poste de pilotage renforcées.

La Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation s'est tenue en février 2002 dans le but 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 identifier et à corriger les carences dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la sûreté. Le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) a été lancé en novembre 2002 et, à la fin de l'année, 60 États auront été audités dans le cadre de ce programme.

Une coordination adéquate entre l'USAP, le Mécanisme de sûreté de l'aviation (AVSEC) et la Direction de la coopération technique de l'OACI devrait en principe conduire à une approche concertée, logique et harmonisée qui améliorera la sûreté de l'aviation.

La stratégie mondiale à long terme de la sûreté de l'aviation devra continuer à être axée sur trois points essentiels. D'abord, évaluer rapidement les menaces nouvelles et émergentes contre la sûreté de l'aviation, comme les systèmes antiaériens portables (MANPADS), de façon à pouvoir prendre des mesures préventives pour les aéroports, les aéronefs et les systèmes de contrôle de la circulation aérienne. Deuxièmement, surveiller et améliorer continuellement les procédures de sûreté en vigueur afin de s'assurer qu'elles correspondent au niveau de menace identifié et, troisièmement, accélérer le contrôle des passagers aux aéroports tout en maintenant un niveau supérieur de sûreté.

La douzième session de la Division de facilitation de l'OACI, qui s'est tenue au Caire en mars de cette année, s'est penchée sur ce dernier point et a recommandé que tous les États contractants délivrent des passeports lisibles à la machine d'ici 2010, conformément aux spécifications de l'OACI. Cette initiative fait partie du plan directeur de l'OACI pour les documents de voyage lisibles à la machine (MRTD), qui comprend une autre recommandation de la Division visant à incorporer l'identification biométrique dans les documents de voyage afin d'en améliorer la sûreté. Les États sont actuellement consultés sur les recommandations de la Division avant que celles-ci ne soient adoptées par le Conseil. Plus de 100 États délivrent déjà des MRTD.

Une stratégie à long terme doit également tenir compte de la dimension juridique de la sûreté. Les événements du 11 septembre ont montré que le système juridique international universellement accepté, établi au fil des ans par l'OACI, comporte des lacunes et des insuffisances. Même si elles ne sont pas purement juridiques, certaines questions doivent être étudiées plus avant : les attaques chimiques ou biologiques contre des passagers et des membres d'équipage à bord d'un aéronef, les attaques électroniques ou informatiques contre les réseaux de contrôle de la circulation aérienne ou les aéronefs, et l'organisation, l'instigation, le parrainage ou le financement d'attaques impliquant l'aviation civile ou le fait de donner refuge aux auteurs.

Notre objectif est d'arriver à un système de sûreté mondial et efficace, entériné par tous les États, qui préviendra de futurs actes d'intervention illicite contre toute partie du système du transport aérien.

Sécurité de l'aviation

La sécurité de l'aviation est la raison d'être de l'OACI. La mise en œuvre et l'application effective des SARP de l'OACI sont essentielles pour assurer une sécurité optimale. Depuis sa création, l'OACI a eu comme défi constant d'encourager la conformité aux SARP et le moyen principal qu'elle utilise pour assurer cette conformité est le Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

L'USOAP est l'élément de base du Plan OACI pour la sécurité de l'aviation dans le monde et a été la principale activité en matière de sécurité au cours de ce dernier triennat. Ce programme prévoit des audits réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés de la sécurité pour déterminer le degré de mise en œuvre par les États des SARP liées à la sécurité. Il prévoit également l'établissement de plans d'action pour remédier aux carences relevées.

L'USOAP a été créé par une résolution de la 32^e session de l'Assemblée, qui demandait aussi à l'OACI d'élargir le Programme au moment opportun. Au départ, l'USOAP portait sur trois Annexes à la Convention : l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*.

La 33^e session de l'Assemblée a confirmé l'élargissement du Programme à l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne* et à l'Annexe 14 — *Aérodromes*. Elle a également chargé le Secrétaire général d'entreprendre une étude sur l'élargissement du Programme à d'autres domaines en rapport avec la sécurité, et en particulier sur l'exécution d'audits des éléments essentiels de l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, dès que possible, sans augmentation significative du coût de l'élargissement.

Depuis le lancement du Programme en janvier 1999, 181 États contractants et cinq territoires ont été audités, et 152 ont fait l'objet d'audits de suivi. Il ne fait aucun doute que le Programme a grandement contribué à aider l'OACI et ses États contractants à identifier clairement les problèmes de sécurité et à établir des plans d'action pour corriger les carences.

Pendant la préparation de l'élargissement du Programme, cependant, il est devenu évident que les audits portant sur les Annexes 11 et 14 étaient étroitement liés aux dispositions d'autres Annexes et ne pouvaient être menés séparément. La méthode initiale Annexe par Annexe a été efficace et nécessaire dans l'établissement du Programme initial, mais elle pourrait se révéler longue et coûteuse si elle était appliquée dans le cadre du Programme élargi.

Le Conseil de l'OACI recommande donc que la méthode Annexe par Annexe de l'USOAP soit remplacée par une approche systémique globale, qui s'appliquerait à toutes les dispositions relatives à la sécurité figurant dans les Annexes et mettrait l'accent sur la capacité de supervision des États ainsi que sur les domaines de sécurité critiques. Les audits porteraient sur toutes les Annexes, sauf l'Annexe 9 — *Facilitation* et l'Annexe 17 — *Sûreté*, qui relèvent de Programme universel d'audits de sûreté.

Le passage à l'approche systémique exige cependant de reporter ce premier élargissement du Programme de façon à lancer un programme universel à partir de 2005. Il sera ainsi possible de continuer à assurer l'efficacité et l'efficience du Programme, tout en maintenant les dépenses générales d'exploitation à un niveau acceptable. L'approche systémique globale proposée sera soumise à l'examen de l'Assemblée en plus d'une stratégie unifiée visant à accroître la transparence.

L'USOAP est un important facteur contributif dans les efforts que fait l'Organisation pour renforcer la sécurité de l'aviation dans le monde, et je suis heureux de vous informer qu'en 2002 la Section des audits de supervision de la sécurité a été certifiée conforme à l'ISO 9001, une première pour l'OACI.

L'Organisation a continué à travailler assidûment à la révision et à l'actualisation des normes, notamment par la création de normes sur les compétences linguistiques pour les communications radiotéléphoniques.

Notre objectif est que tous les États contractants mettent en œuvre les SARP actuelles et à venir de l'OACI de manière uniforme et harmonisée afin d'assurer un niveau optimal de sécurité aérienne dans le monde entier.

Libéralisation du transport aérien

Les initiatives de sûreté et de sécurité que je viens de décrire ont sans aucun doute contribué à rétablir la confiance du public dans les voyages aériens et ont par conséquent contribué à la relance actuelle de l'industrie du transport aérien. La santé financière à long terme du secteur aéronautique pourrait être encore améliorée par d'autres initiatives que nous avons prises au cours des dernières années en termes de libéralisation et de privatisation. En se fondant sur les résultats de la conférence précédente, tenue en 1994, la cinquième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI, qui a eu lieu en mars 2003, a mis l'accent sur «la façon» de réaliser la libéralisation plutôt que sur celle de savoir «s'il fallait» libéraliser.

Elle est en effet parvenue à établir un fort consensus sur un cadre de libéralisation économique du secteur du transport aérien pour les années à venir. La Déclaration de la Conférence sur les principes généraux résume l'essentiel de ce plan directeur, qui est «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».

La Déclaration précise les rôles et les responsabilités individuels et collectifs des États dans la poursuite du but ultime qui consiste à donner au transport aérien international autant de liberté économique que possible compte tenu des besoins des voyageurs et de l'industrie, tout en respectant sa spécificité et en s'efforçant de limiter ses impacts environnementaux.

Le vaste appui donné aux «modèles» de l'OACI à utiliser dans l'élaboration d'accords internationaux sur les services aériens devrait se traduire par une plus grande harmonisation de la réglementation du transport aérien international et la coordination mondiale du processus actuel de libéralisation.

En ce qui concerne particulièrement la très importante question de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens, la Conférence a recommandé que la désignation et l'autorisation des transporteurs aériens pour l'accès aux marchés soient libéralisées au rythme et à la discrétion de chaque État. La Conférence est également parvenue à un accord sur des points clés de la libéralisation comme l'accès aux marchés, la concurrence loyale et les mécanismes de protection, les intérêts des consommateurs, la distribution des produits, le règlement des différends et la transparence.

Notre objectif est de poursuivre une libéralisation progressive du transport aérien dans le monde qui préserve la sécurité et la sûreté et qui, sur le plan économique, soit à la fois durable et ouverte.

Navigation aérienne

Au cours de ce dernier triennat, nous avons réalisé d'excellents progrès dans la rationalisation et l'intégration des routes aériennes dans l'ensemble du monde.

De nouvelles routes aériennes ont été inaugurées le 28 novembre 2002 entre l'Australasie et l'Europe, réduisant les temps de déplacement entre les deux régions. Le projet de révision de la structure des routes entre l'Asie et le Moyen-Orient/Europe, au sud de l'Himalaya (EMARSSH), est l'une des plus ambitieuses entreprises de modification des routes jamais réalisées par l'OACI : 32 États membres de l'Organisation, des sociétés de communication, des bureaux de cartographie et l'Association du transport aérien international (IATA) ont participé à ce grand projet. Le minimum de séparation verticale réduit (RVSM) a été mis en œuvre sur les principales routes aériennes reliant l'Europe et l'Asie au sud de l'Himalaya, permettant une transition plus harmonieuse dans l'espace aérien moyen-oriental. Les résultats sont des horaires plus commodes pour les passagers, des avantages économiques considérables pour les compagnies aériennes, des avantages environnementaux résultant d'une réduction de la consommation de carburant et une plus grande sécurité. Je tiens à souligner le rôle décisif de coordination qu'ont joué les bureaux régionaux de l'OACI pour mener ces initiatives à bonne fin.

L'application à titre d'essai par la Chine et le Viet Nam d'une structure de routes et d'une organisation de l'espace aérien révisées dans la région de la mer de Chine méridionale a été achevée dans un esprit de collaboration sur lequel repose le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

Des efforts déployés sous les auspices de l'OACI ont abouti à un accord historique entre la Grèce, la Turquie et d'autres parties pour l'amélioration du réseau de routes des services de la circulation aérienne (ATS) de la mer Égée et des régions adjacentes. L'accord permettra d'accroître la capacité de l'espace aérien, d'améliorer l'efficacité et de maintenir un haut niveau de sécurité des vols. Le nouvel ensemble de routes ATS permettra de faire face à l'augmentation prévue du trafic avant, pendant et après les Jeux olympiques d'été d'Athènes en 2004. Cet accord est un autre excellent exemple de partage d'installations dans un cadre multilatéral.

Afin de maintenir le débit de la circulation sur les grands axes internationaux entre l'Europe et l'Asie du Sud-Est pendant les opérations militaires au-dessus de l'Iraq, l'OACI a coordonné les efforts des États contractants de la région du Golfe et de l'IATA dans le but de créer des routes de

remplacement pour contourner la zone touchée, en mettant un accent particulier sur la sécurité des vols civils.

L'OACI a joué un rôle clé dans l'ouverture de l'espace aérien de l'Afghanistan à l'aviation civile à la suite du conflit qui y a sévi. L'Organisation a conclu avec ce pays un projet de coopération technique et un Accord de services de gestion (MSA) pour la reconstruction de l'aéroport de Kaboul et la prestation des services de contrôle de la circulation aérienne.

Le 1^{er} décembre 2003, à New Delhi, l'Inde et le Pakistan ont signé un protocole d'accord qui prévoit la reprise des vols civils entre ces deux pays à compter du 1^{er} janvier 2004. En tant que Président du Conseil de l'OACI, j'ai maintenu des contacts réguliers avec l'Inde et le Pakistan pendant la négociation de l'accord.

Davantage de compagnies aériennes utilisent la nouvelle structure de routes aériennes au-dessus du pôle Nord, ce qui réduit considérablement la longueur des vols reliant l'Amérique du Nord et l'Europe aux Régions Asie et Pacifique.

Ces grandes réalisations ont été complétées par les résultats novateurs de la onzième Conférence de navigation aérienne, tenue en septembre de l'année dernière, qui ont conduit à la formulation d'une stratégie d'établissement d'un système de navigation aérienne harmonisé et sans discontinuité à l'échelle mondiale.

Le cœur de ce nouveau système est un concept opérationnel pour les services de navigation aérienne à l'échelle du globe. La mise en œuvre de ce concept opérationnel pendant les 25 prochaines années, et au-delà, optimisera l'efficacité du système de gestion du trafic aérien (ATM) mondial, ce qui sera essentiel pour répondre à l'accroissement de la demande de capacité de l'espace aérien au cours des prochaines années.

La Conférence a reconfirmé que la sécurité est l'élément le plus important du fonctionnement global des systèmes ATM, auquel viennent s'ajouter d'autres critères comme l'efficacité, la régularité, la rentabilité et la protection de l'environnement.

Notre objectif est de mettre en place un système mondial de gestion du trafic aérien interopérable conforme aux recommandations de la onzième Conférence de navigation aérienne.

Protection de l'environnement

La protection de l'environnement est un défi mondial dans toutes les sphères de l'activité humaine. À sa sixième réunion en février dernier, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a recommandé des objectifs environnementaux pour l'Organisation qui traduisent les orientations des travaux adoptées par l'OACI dans le domaine de l'environnement depuis 1968.

Selon l'énoncé de ces objectifs, l'OACI s'emploiera, dans l'exercice de ses responsabilités :

- «a) à réduire le nombre de personnes touchées par un niveau significatif de bruit des aéronefs;
- b) à réduire l'incidence néfaste des émissions de l'aviation sur la qualité locale de l'air;

- c) à réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre produites par l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale».

Concrètement, la réunion CAEP/6 a recommandé de nouvelles normes concernant les oxydes d'azote (NO_x), plus rigoureuses de 12 % par rapport aux niveaux actuels adoptés en 1999. Elle est également convenue d'un processus pour l'établissement d'objectifs à moyen et à long terme concernant la réduction des émissions de moteurs d'aviation et sur la nécessité d'élaborer plus avant des outils pour déterminer l'interdépendance entre émissions et bruit. Pour ce qui est des options fondées sur le marché, un modèle d'accord a été approuvé relativement aux mesures volontaires pour réduire les émissions de dioxyde de carbone (CO₂) provenant de l'aviation.

Dans le domaine de la gestion du bruit, la réunion CAEP/6 a présenté des éléments indicatifs concrets pour aider les États à mettre en œuvre une «approche équilibrée» de la gestion du bruit, dont les quatre principaux éléments sont la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures d'exploitation à moindre bruit et les restrictions d'exploitation des aéronefs. L'«approche équilibrée» a été adoptée par la 33^e session de l'Assemblée en 2001 et elle est un des éléments clés qui ont aidé le Conseil de l'OACI à régler un différend entre les États-Unis et 15 États membres de l'Union européenne en ce qui concerne les aéronefs munis de dispositifs d'insonorisation. À titre de Conciliateur chargé par le Conseil de régler cette question, je tiens à signaler que l'heureuse issue de ces négociations prouve que les États sont déterminés à atteindre une compatibilité maximale entre la santé financière de l'industrie du transport aérien, la qualité de vie et la protection de l'environnement.

La représentation plus importante des organes des Nations Unies dans le processus CAEP cette année souligne le rôle de chef de file et les responsabilités de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement en aviation.

Notre objectif est de parvenir à une compatibilité maximale entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement.

Cadre juridique

Le droit est au centre des activités de l'aviation civile. La Convention de Chicago et l'ensemble d'instruments juridiques complémentaires en matière d'aviation en vigueur aujourd'hui font partie intégrante du cadre mondial visant à assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile dans le monde entier. L'adaptation des instruments juridiques à l'évolution des circonstances constitue d'ailleurs un défi de taille.

Comme suite aux attaques du 11 septembre, la Direction des affaires juridiques de l'OACI a impulsé l'établissement d'un mécanisme sur les assurances contre les risques de guerre, appelé «Globaltime», pour remédier au problème du retrait ou de la réduction importante de la couverture des assurances commerciales après ces attaques. L'idée était de fournir une couverture d'assurance à court et à moyen terme, à des conditions raisonnables, tout en permettant au marché des assurances privées de se rétablir graduellement, ce qui s'est finalement produit. Vu que des caractéristiques de la couverture des assurances commerciales actuellement disponibles reprennent des éléments importants de Globaltime, on peut conclure que le mécanisme mondial de l'OACI a eu un effet stimulant sur le marché des assurances privées et qu'il a contribué à sa stabilisation. En outre, même s'il n'a pas été mis en œuvre, il reste disponible en cas de besoin.

L'industrie du transport aérien a aussi profité de la signature d'un traité international sur le financement et la location d'aéronefs, à l'occasion d'une Conférence diplomatique qui s'est tenue au Cap, en Afrique du Sud, sous les auspices conjoints de l'OACI et de l'Institut international pour l'unification du droit privé (UNIDROIT). Ce nouvel instrument juridique prévoit la création d'un système international d'inscription, qui réduira les risques de crédit pour les bailleurs de fonds dans le domaine de l'aéronautique, les banques et autres institutions financières intervenant dans l'achat et la location d'aéronefs, ce qui fera diminuer par le fait même le coût du crédit. L'OACI a joué un rôle déterminant dans les travaux préparatoires à l'établissement du Registre international établi à Dublin, Irlande.

Une autre réalisation marquante du dernier triennat a été l'entrée en vigueur le 4 novembre 2003 de la *Convention de Montréal* (1999), qui remplacera le *régime de la Convention de Varsovie* (1929) en matière d'indemnisation dans les cas d'accidents aériens internationaux. Les victimes et leurs familles seront mieux protégées et indemnisées aux termes de ce nouvel instrument juridique, qui trouve l'équilibre délicat entre les besoins et les intérêts des États, des voyageurs, des transporteurs aériens et de l'industrie du transport.

Des éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés et perturbateurs ont été publiés; ils comportent une clause type sur la compétence en matière de poursuite des auteurs d'infractions. Enfin, un projet de convention modernisant la Convention de Rome de 1952 est en cours de préparation en vue de son adoption à une conférence diplomatique en 2005 ou 2006.

Notre objectif est d'établir un cadre juridique mondial unifié, qui soit effectivement en vigueur et qui demeure continuellement adapté aux besoins de l'aviation civile internationale.

Ressources

Tous les États contractants doivent faire face à un autre défi, celui d'assurer la compatibilité entre leurs responsabilités souveraines en vertu de la Convention de Chicago et leurs ressources humaines, techniques et financières. Les aider à s'adapter aux réalités d'un environnement de plus en plus complexe est une tâche à laquelle l'Organisation accorde une très grande importance.

La mesure dans laquelle l'OACI peut s'acquitter de cette tâche dépend de l'appui des États au projet de budget-programme et, par la suite, de leur promptitude à verser leurs contributions. Les prévisions budgétaires pour le triennat 2005-2006-2007 sont de 196,9 millions de dollars des États-Unis. Au 15 septembre, le taux de change défavorable du dollar des États-Unis par rapport au dollar canadien et à d'autres monnaies prises en compte pour établir le budget s'est traduit par une hausse de 2,6 millions des prévisions, portant le total à 199,5 millions de dollars des États-Unis.

D'énormes efforts ont été accomplis par le Secrétaire général et le Conseil pour réduire les dépenses afin de compenser les effets combinés des taux de change défavorables, de la demande croissante placée sur les services, de la plus grande intégration des programmes d'audits de sécurité et de sûreté dans le budget du Programme ordinaire et de l'augmentation générale des coûts. Il en résulte une proposition de budget du Programme ordinaire qui tient compte de toutes les mesures d'efficacité qui pouvaient être intégrées pour que l'Organisation continue de servir ses États contractants au mieux de ses capacités. Comme je l'ai souligné mardi dans mon allocution d'ouverture, l'OACI ne peut répondre aux besoins de ses États contractants que si elle dispose des ressources nécessaires pour ce faire.

L'un des aspects financiers positifs est le Programme de coopération technique qui s'est élevé à 110 millions \$US en 2003. Il est prévu qu'il atteindra à peu près 194 millions \$US en 2004, soit une importante augmentation de 84 millions, qui s'inscrit surtout dans les Régions Amériques et Afrique. L'importance du Programme est restée la même dans les Régions Moyen-Orient et Asie et Pacifique. Cette croissance sans précédent traduit la confiance qu'inspire le Programme de coopération technique aux États.

La Facilité financière internationale pour la sécurité de l'aviation (IFFAS) a été créée pour apporter une assistance financière aux États qui ne peuvent obtenir de financement par les méthodes traditionnelles pour des projets liés à la sécurité déterminés dans le cadre de l'USOAP. Le nouveau mécanisme est indépendant du budget-programme de l'OACI et est financé par des contributions volontaires des États contractants, d'organisations internationales ainsi que de représentants des secteurs public et privé associés à l'aviation civile internationale.

Notre objectif est d'avoir des programmes adéquatement financés et une répartition dynamique des ressources de l'Organisation pour aider les États contractants à s'adapter aux priorités en constante évolution.

Position de l'OACI

Nous pouvons faire preuve d'un optimisme mesuré dans notre vision de l'avenir. Selon les dernières prévisions à moyen terme de l'OACI, le trafic mondial de passagers devrait progresser de 6,2 % en 2004 et continuer d'augmenter de 5,4 % en 2005 et de 5,2 % en 2006.

Pour l'Organisation, le défi à relever pendant le prochain triennat sera de tirer parti des réalisations extraordinaires des trois dernières années et d'établir fermement l'infrastructure qui pourra soutenir le développement à long terme de l'aviation civile internationale.

Comme le soulignent les rapports annuels du Conseil, nous avons établi ou amélioré des plans directeurs pour l'avenir de l'aviation civile internationale dans les domaines cruciaux de la sécurité et de la sûreté, de la navigation aérienne, du transport aérien, de l'environnement et du cadre juridique.

Durant la présente session de l'Assemblée, vous aurez l'occasion d'examiner un budget-programme et un Plan d'action stratégique révisé qui permettront à l'Organisation d'accomplir son importante mission dans un esprit de suite et avec efficacité et efficience. Par vos décisions sur ces sujets et sur d'autres questions, vous pouvez faire en sorte que votre Organisation soit en mesure de continuer à assurer le leadership nécessaire pour construire l'avenir du voyage aérien.

En conclusion, je tiens à féliciter tous les États contractants pour leurs contributions à l'objectif que les rédacteurs de notre Convention ont si admirablement exprimé il y a 60 ans. Pendant cette 35^e session de l'Assemblée de l'OACI, réaffirmons notre engagement au principe d'une coopération harmonisée et multilatérale à la poursuite d'un objectif mondial commun : la contribution de l'aviation civile internationale au maintien du bien-être de chaque homme, femme et enfant de notre planète.