

Seizième Assemblée de l'OACI

LA SEIZIÈME session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) s'est tenue à Buenos Aires du 3 au 28 septembre 1968. Les représentants de 103 gouvernements et des observateurs d'un certain nombre d'organisations internationales ont assisté à la réunion.

L'OACI, qui compte 116 États membres, est une des plus importantes institutions spécialisées des Nations Unies. Elle a été établie en 1947 dans le but d'aider les États membres à mettre sur pied l'aviation civile internationale. L'article 44 de la Convention de Chicago, qui sert de constitution à l'Organisation, assigne à l'OACI la tâche « de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale ».

Au cours des 21 ans d'existence de l'OACI, le nombre de ses membres a plus que quadruplé et la portée et la complexité de ses activités se sont, bien entendu, élargies pour aller de pair avec la croissance rapide des moyens de transport aérien nationaux et internationaux, avec l'amélioration constante des aéronefs, avec le besoin de meilleures communications et de meilleures normes de sécurité et avec la nécessité d'aménager des aéroports et des installations qui répondent aux exigences d'une des industries du monde qui accusent la croissance la plus rapide.

Discours de bienvenue

Dans son discours de bienvenue à la réunion de Buenos Aires, le directeur national de l'Aviation civile d'Argentine, le brigadier Alcides Numa Sanchez, élu président de l'Assemblée, a décrit certains des problèmes économiques et techniques les plus importants auxquels l'OACI et ses États membres ont eu à faire face pour assurer « la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile dans le monde ».

L'Assemblée aura à se prononcer sur des questions d'importance capitale pour le développement sûr et ordonné des services internationaux de transport aérien et pour l'établissement d'une certaine base d'égalité des chances pour toutes les nations. La mise en service, dans un avenir plus ou moins rapproché, de nouveaux aéronefs permet d'espérer des progrès toujours plus fructueux dans ce domaine d'activité, mais laisse en même temps planer quelque incertitude quant aux conditions relatives à la concurrence qui découle de l'égalité même de la participation, et quant aux obligations qui incombent aux États qui fournissent les installations et les services nécessaires au transport aérien. L'étude sur la possibilité d'améliorer le programme de mise en service de tels appareils, que nous entreprendrons de concert avec les fabricants, les pilotes et les États « fournisseurs » d'installations, pourra peut-être mener à une meilleure solution. L'Assemblée devra diriger tous ses efforts vers l'analyse de la situation touchant les tarifs-passagers et les tarifs-marchandises à l'échelle internationale; non pas pour fixer un barème des prix, mais plutôt pour donner aux compagnies aériennes des principes généraux qui répondent aux aspirations des États membres, reflet des intérêts du public auquel s'adressent ces services; elle devra peser l'influence que ces nouveaux appareils auront sur l'orientation du transport aérien international, non seulement en ce qui concerne