



EXTERNAL AFFAIRS  
AFFAIRES EXTÉRIEURES  
OTTAWA  
1315  
LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE  
1975 REFERENCE

EXTERNAL AFFAIRS  
AFFAIRES EXTÉRIEURES  
OTTAWA  
MAY 2 1975  
LIBRARY / BIBLIOTHÈQUE

# Pages documentaires

DOC  
CA1  
EA9  
R88  
FRE  
juin 1975

N° 88  
(Révisé en juin 1975)

LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E  
3 5036 01063561 6

## LE CANADA ET L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

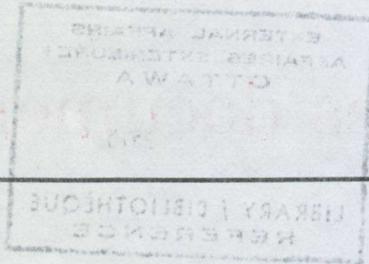
L'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.) est l'une des treize organisations intergouvernementales liées aux Nations Unies par des accords spéciaux proposés par le Conseil économique et social et approuvés par l'Assemblée générale et les organisations intéressées. Les organismes spécialisés des Nations Unies jouent le rôle d'experts dans leurs domaines respectifs: travail, santé, éducation, alimentation et agriculture, questions financières et bancaires, aviation civile, relations postales, télécommunications, météorologie, développement international et questions maritimes.

### Nécessité d'une collaboration internationale

L'aviation civile, qui permet le déplacement rapide des voyageurs et des marchandises sur de longues distances, exige une forte collaboration sur le plan international: l'amélioration et la complexité croissantes des appareils ont rendu indispensable le perfectionnement des communications, des prévisions météorologiques, du contrôle de la circulation aérienne, des instruments de signalisation employés pour la radio-navigation et l'atterrissage, des services dans les aéroports ainsi que la révision des normes de sécurité; ces exigences étant étroitement liées, l'organisation de l'aviation civile, dans son ensemble, repose sur une expérience et une compétence de haut calibre. L'aviation civile, du moins dans son état actuel, assure, avant tout, les transports sur longues distances; afin de répondre aux besoins de leurs clients et assurer leur rentabilité, les compagnies aériennes doivent généralement exploiter un réseau international. La sécurité et la régularité, qualités essentielles en matière de services aériens, reposent sur des services au sol de première qualité et le respect des normes les plus strictes en ce qui concerne les brevets de pilote et le comportement en vol des appareils. Enfin, étant donné le développement inégal des transports aériens et des ressources disponibles, un effort soutenu de collaboration et de normalisation s'impose sur le plan international.

### Historique

Ces principes fondamentaux de l'aviation civile ont été reconnus dès 1919, année où les États participant à la Conférence de la Paix tenue à Versailles créaient la Commission internationale de la na-



vigation aérienne. En fait, cette commission devait essentiellement consacrer ses activités à l'Europe où le besoin était le plus pressant, du fait de l'évolution rapide de l'aviation et de la multiplicité des frontières nationales. Jusqu'en 1939, la création d'un organisme agissant réellement à une échelle internationale ne s'est pas imposée: les océans restant des obstacles d'envergure pour les plus gros appareils de l'époque, les vols intercontinentaux n'étaient pas rentables, sinon impossibles.

La Seconde Guerre mondiale a changé cette situation. Vers 1941-1942, nombre d'avions lourds faisaient la navette au-dessus de l'Atlantique et du Pacifique pendant que la guerre favorisait la réalisation de progrès spectaculaires sur le plan technique. Afin d'assurer le fonctionnement de lignes transocéaniques et de nouvelles liaisons avec les régions non encore desservies, les forces alliées établirent des chaînes d'installations au sol. À la fin des hostilités, l'aviation civile profita de tous ces progrès techniques. Elle put offrir, pour répondre à l'accroissement de la demande, des services d'une qualité bien supérieure à celle des services d'avant la guerre. En 1946; moins de deux ans après la fin de la guerre, le trafic aérien était neuf fois plus important qu'en 1938. Il a continué de se développer à un rythme étonnant, pour atteindre, en 1974, le chiffre de 54 730 millions de tonnes-milles.

Avant la fin des hostilités, les gouvernements alliés se rendirent compte des nouveaux besoins de coopération internationale entraînés par l'essor de l'aviation. Réunis à Chicago, en 1944, ils discutèrent de l'ensemble des nouveaux problèmes qui se posaient afin de permettre à l'aviation civile de servir le mieux possible le monde de l'après-guerre.

Les principaux résultats de la Conférence de Chicago ont été la signature de la Convention relative à l'aviation civile internationale et, en vertu de cette Convention, la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale (O.A.C.I.). D'après l'article 44 de la Convention, l'Organisation a pour fonction de "développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale ainsi que de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux de façon à assurer le développement ordonné et sain de l'aviation civile internationale dans le monde entier". L'article établit la souveraineté de chaque État sur l'espace aérien situé au-dessus de son territoire, énumère certains droits fondamentaux que les signataires se reconnaissent mutuellement, régit les installations et services nécessaires aux opérations aériennes internationales, prévoit le règlement pacifique des différends et confie à l'Organisation de l'aviation civile internationale le soin de favoriser, par

ses négociations, l'entente internationale sur une vaste gamme de questions juridiques, économiques et techniques. L'O.A.C.I. a tenu sa première réunion à Montréal, en 1945, à titre d'organisme provisoire. Lorsque les ratifications de la Convention l'établirent officiellement, en 1947, elle avait déjà réalisé bon nombre de ses objectifs.

### Objectifs

L'Organisation a pour objectif de développer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale ainsi que de favoriser l'établissement et de stimuler le développement des transports aériens internationaux de façon à:

- a) assurer le développement ordonné et sain de l'aviation civile internationale dans le monde entier;
- b) encourager, à des fins pacifiques, les techniques de construction et d'exploitation des aéronefs;
- c) encourager le développement de routes aériennes, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne destinés à l'aviation civile internationale;
- d) procurer aux diverses nations les transports aériens sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont elles ont besoin;
- e) éviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence excessive;
- f) assurer que les droits des États contractants soient pleinement respectés et que l'exploitation des lignes aériennes soit également accessible à tous ces États;
- g) éviter toute discrimination entre États contractants;
- h) améliorer la sécurité de vol dans la navigation aérienne internationale, et
- i) favoriser, d'une manière générale, le développement de l'aéronautique civile internationale sous tous ses aspects.

### Structure et activités

L'Organisation de l'aviation civile internationale qui compte actuellement 129 États membres se compose d'une assemblée, d'un conseil et d'un secrétariat.

- A. *L'Assemblée*, composée de tous les États membres, établit la politique générale de l'Organisation et en approuve les budgets. Elle se réunit tous les trois ans; sa vingt et unième séance s'est tenue à Montréal, du 24 septembre au 16 octobre 1974. L'Assemblée ou le Conseil peuvent également convoquer des sessions extraordinaires de l'Assemblée entre deux séances régulières.
- B. *Le Conseil*, corps exécutif de l'Organisation, possède un siège permanent à Montréal. Il compte actuellement 30 États membres<sup>1</sup> dont dix représentants de chacune des catégories d'États suivantes:
- i) États d'importance majeure en matière de transports aériens;
  - ii) États qui contribuent le plus à fournir les installations nécessaires à la navigation aérienne civile internationale (à l'exception des États appartenant à la catégorie précédente), et
  - iii) États dont la désignation assure la représentation au Conseil de toutes les principales régions géographiques du monde (à l'exception des États appartenant aux deux catégories précédentes).



Le mandat du président, d'une durée de trois ans, peut être renouvelé. Le président de l'O.A.C.I. n'est pas choisi parmi les membres du Conseil. Le Conseil est secondé dans son travail par un certain nombre d'organismes auxiliaires dont la Commission de la navigation aérienne et le Comité du transport aérien (respectivement responsables des questions techniques et économiques), le Comité juridique, le Comité de l'aide collective, le Comité de l'intervention illicite, le Comité des finances et le Groupe de travail sur les conditions d'emploi.

- C. *Le Secrétariat* est dirigé par un Secrétaire général élu par le Conseil, organe permanent de l'O.A.C.I. Il compte plus de 900 employés dont le personnel du siège social, le personnel de six bureaux régionaux (Paris, Dakar, Le Caire, Mexico, Lima et Bangkok) et les experts en aide technique qui travaillent dans les pays en voie de développement.

Depuis les débuts de l'O.A.C.I. en 1947, l'aviation civile internationale n'a cessé de se développer et de se perfectionner. Le nombre des États membres de l'O.A.C.I. est passé de 26 à 129 et les pays en voie de développement y sont bien représentés. Le champ d'activité

1

Le nombre des États membres passera à 33 lors de la ratification d'une modification à la Convention qui a été adoptée par les deux tiers des États membres de l'O.A.C.I. lors de la 21<sup>e</sup> séance de l'Assemblée.

de l'Organisation reflète cette évolution. Dans le domaine technique, elle recherche l'entente internationale sur les installations et services requis par l'aviation civile internationale, sur les moyens de les fournir et sur la normalisation de l'équipement et des procédés, lorsqu'elle est indispensable à la sécurité et à la régularité. Ces ententes prennent, généralement, la forme d'annexes à la Convention de Chicago. De plus, l'Organisation recueille, analyse et met à la disposition de ses membres une grande quantité de renseignements sur les aspects techniques de l'aviation civile; elle leur offre, par ailleurs, l'aide nécessaire à la formation de leur personnel.

L'O.A.C.I. ne s'occupe pas directement des négociations d'accords qui ont trait à l'échange des droits d'exploitation de services aériens commerciaux entre États, mais elle étudie et recherche l'entente sur les questions d'ordre économique lorsqu'une telle entente facilite l'exploitation - par plusieurs pays - des entreprises de transports aérien et elle traite de questions juridiques lorsque les divergences des dispositions des codes de droit nationaux risquent de nuire aux services aériens. Les résultats de son travail, sur le plan juridique, paraissent généralement sous forme de conventions internationales soumises à tous les États membres aux fins de ratification.

Dans le domaine de l'aide technique, l'O.A.C.I. assure la réalisation des projets du *Programme des Nations Unies pour le développement* qui touchent l'aviation civile. Les experts de l'O.A.C.I. apportent une aide technique, formation comprise, à presque tous les secteurs de l'aviation civile; l'O.A.C.I. accorde, en outre, de 600 à 700 bourses de recherche chaque année. L'Organisation subventionne aussi un certain nombre de centres de formation régionaux et contribue généreusement à l'achat d'équipement pour l'aviation civile.

Les interventions illicites (détournements d'avions et actes dirigés contre la sécurité de la navigation aérienne) qui ont frappé l'aviation civile internationale ces dernières années sont devenues une source croissante de préoccupation. L'O.A.C.I. a combattu activement ce banditisme et a fait adopter trois importantes conventions internationales à cet égard (Tokyo, 1963, - La Haye, 1970 - Montréal, 1971). En 1973, l'Assemblée tenait une session extraordinaire à Rome pour étudier certains projets de modifications à la Convention de Chicago visant à apporter une solution à ces problèmes; aucune entente importante n'y fut, toutefois, conclue.

#### Participation canadienne

L'avènement de l'aviation civile a contribué sensiblement au déve-

l'isolement de nos régions isolées ainsi qu'au rapprochement des diverses régions du pays. Son étendue semblait prédestiner le Canada à la création de services aériens. D'autre part, étant donné l'importance de ses relations commerciales et les responsabilités que lui imposaient les grandes routes aériennes traversant son territoire, il avait tout intérêt à organiser un réseau international de transports rapides. Le gouvernement canadien s'est donc vivement intéressé aux initiatives qui ont abouti à la Conférence de Chicago et a participé activement à ses délibérations. Le choix de Montréal comme siège permanent de l'O.A.C.I. rend hommage à l'apport canadien lors de la Conférence de Chicago.

L'importance du Canada, du point de vue des transports aériens, lui a valu de siéger au Conseil de l'O.A.C.I. depuis sa création. D'autre part, la Commission de la navigation aérienne a toujours compté, parmi ses membres, un représentant canadien; récemment ce dernier en était le président. Le Canada a toujours participé activement aux travaux du Conseil et de ses organismes auxiliaires et a contribué sensiblement à l'élaboration des annexes techniques de la Convention de Chicago. Étant Partie aux accords de 1956 sur le financement conjoint des réseaux de navigation aérienne desservant l'Islande, le Groenland et les Îles Faroe, il a consacré 565 000 dollars de son budget de l'année financière 1975-1976 à ce financement. Enfin, le Canada a joué un rôle de premier plan lors des négociations internationales sur les interventions illicites et a signé les trois conventions de l'O.A.C.I.

Le Canada verse sa quote-part, au même titre que les autres États membres au budget courant de l'O.A.C.I. En 1974, les fonds canadiens ont représenté 3,36 pour cent de ce budget global de quelque 13 187 000 dollars. Les Canadiens occupent des postes importants au Secrétariat du siège social et participent au programme d'aide technique de l'O.A.C.I., en tant qu'experts ou responsables de la formation.

Comme hôte de l'O.A.C.I., le Canada a assumé certaines responsabilités envers l'Organisation. Le gouvernement canadien contribue au paiement du loyer des bureaux du siège social de l'O.A.C.I., situé Place de l'aviation internationale, rue Sherbrooke, à Montréal, depuis le deuxième semestre de 1975, et accorde certaines immunités juridiques et fiscales au Secrétariat ainsi qu'aux membres étrangers du Conseil.