

Canada

CAL
EA9
S13 f
1979

DOCS

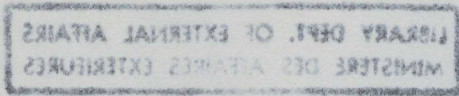
Le Canada et l'O.A.C.I.

DOCUMENTS
N° 13

Le Canada et l'Organisation de l'aviation civile internationale

*Texte rédigé par la Direction des
normes et de la législation
aéronautiques du ministère des
Transports, Ottawa*

43-229-124



Direction des programmes d'information
à l'étranger
Ministère des Affaires extérieures
Ottawa (Ontario)
Canada K1A 0G2

Le Canada
et l'Organisation
de l'aviation
internationale

©Ministre des Approvisionnements et Services Canada 1979

N° de cat. E52-8/13F

ISBN 0-662-90474-5

Le Canada
et l'Organisation
de l'aviation
internationale

Imprimerie Campbell

N° de contrat 08KT. 08008-79-010

On peut reproduire cette brochure en toute liberté, qu'il s'agisse du texte intégral ou d'extraits (prière d'indiquer la date de parution).

Les brochures appartenant à la série *Documents* peuvent s'obtenir auprès des ambassades, hauts-commissariats ou consulats canadiens. Dans les pays où le Canada ne jouit d'aucune représentation diplomatique et au Canada même, prière de s'adresser à la *Direction des programmes d'information au Canada* du ministère des Affaires extérieures (Ottawa, Ontario, Canada K1A 0G2).

Le Canada
et l'Organisation
de l'aviation
internationale

L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) est l'institution spécialisée des Nations Unies qui assure la concertation intergouvernementale dans le domaine de l'aviation civile. Elle a pour objectifs de développer les principes et la technique de la navigation aérienne internationale, 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) favoriser la construction des aéronefs et leur exploitation à des fins pacifiques;
- c) encourager le développement de routes aériennes, d'aéroports et d'installations de navigation aérienne destinés à l'aviation civile internationale;
- d) fournir aux peuples du monde les transports aériens sûrs, réguliers, efficaces et économiques dont ils ont besoin;
- e) éviter le gaspillage économique qu'engendre une concurrence immodérée;
- f) assurer que les droits des États contractants soient respectés et que ces derniers puissent, tous, exploiter des lignes aériennes;
- g) éviter toute discrimination entre États contractants;

- h) contribuer à la sécurité de la navigation aérienne internationale;
- i) favoriser le développement de tous les aspects de l'aéronautique civile internationale.

Historique

La nécessité de coordonner à l'échelle internationale le développement de l'aviation civile a été reconnue dès 1919, année où les nations participant à la Conférence de la paix de Versailles ont créé la Commission internationale de la navigation aérienne. Cette commission a, pour l'essentiel, consacré 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.

Au début des années 40, des avions lourds faisaient la navette au-dessus de l'Atlantique et du Pacifique et 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 réseaux d'installations au sol. A la fin des hostilités, l'aviation civile profita de tous ces progrès techniques. En 1946, le trafic aérien était neuf fois plus important qu'en 1938.

Les gouvernements alliés se réunirent à Chicago en 1944 pour discu-

ter de l'ensemble des nouveaux problèmes qui se posaient et 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 la création de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). D'après l'article 44 de la Convention, l'Organisation a pour fonction de «développer les principes et la technique 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 dans le monde entier». La Convention établit, par ailleurs, 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 l'établissement des installations et les services nécessaires aux opérations aériennes internationales et prévoit le règlement pacifique des différends.

L'OACI 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.

Structure et activités

L'Organisation se compose de l'Assemblée, du Conseil secondé dans son travail par un certain nombre d'organismes auxiliaires, dont la Commission de la navigation aérienne qui est responsable des questions techniques, et du Secrétariat.

L'*Assemblée*, à laquelle tous les États membres participent, se réunit tous les trois ans pour établir la politique générale de l'Organisation et en approuver le budget. La 22^e session ordinaire s'est tenue à Montréal du 13 septembre au 5 octobre 1977. Des sessions extraordinaires peuvent être tenues de temps à autre.

Le *Conseil*, organe exécutif de l'Organisation, est en session permanente au siège social à Montréal. Il compte actuellement 30 membres, soit dix représentants de chacune des catégories d'États suivantes:

- (a) États d'importance majeure en matière de transport aérien;
- (b) États (à l'exception de ceux qui appartiennent aux deux autres catégories) qui contribuent le plus à fournir les installations nécessaires à la navigation aérienne civile internationale;
- (c) États (à l'exception de ceux qui appartiennent aux deux autres catégories) dont la désignation assurera la représentation au Conseil de toutes les principales régions géographiques du monde.

Le Conseil élit son président pour une période de trois ans. Le mandat de ce dernier peut être renouvelé. Le président n'est pas nécessairement choisi parmi les représentants des pays membres du Conseil.

Le Secrétariat est dirigé par un secrétaire général élu par le Conseil. Il compte plus de 900 employés dont le personnel du siège social, celui de six bureaux régionaux (Paris, Dakar, Le Caire, Mexico, Lima et Bangkok) et les experts en aide technique qui travaillent dans des pays en voie de développement.

Le nombre de membres de l'OACI est passé de 26 à 144 États, dont beaucoup sont des pays en voie de développement.

Budget et finances

Le budget de l'OACI pour 1978 s'est établi à \$22 823 000 (É.-U.); \$16 490 000 (É.-U.) provenaient des quotes-parts des membres, celle du Canada s'étant élevée à \$500 100, soit à 3,17 p.cent du total. Par ailleurs, étant partie à l'accord de 1956 sur le financement commun des réseaux de navigation aérienne desservant l'Islande, le Groenland et les îles Féroé, le Canada a versé, en 1978 également, une contribution de \$800 000 environ au bénéfice de cette entreprise.

En sa qualité d'hôte de l'OACI, le Canada assume certaines responsabilités envers l'Organisation. C'est ainsi que le gouvernement canadien contribue au paiement du loyer des bureaux du siège de l'OACI, situé à Montréal.

Principaux programmes, priorités et moyens d'action

Dans le domaine technique, l'OACI s'efforce d'amener tous les pays à s'entendre sur les installations et services requis par l'aviation civile internationale, sur les moyens de créer ceux-ci et sur la normalisation de l'équipement et des procédés lorsque celle-ci est indispensable à la sécurité et à la régularité des services. (Les ententes prennent généralement la forme d'annexes à la Convention de Chicago.) De plus, l'Organisation recueille, analyse et met à la disposition des États membres une grande quantité de renseignements sur les aspects techniques de l'aviation civile; par ailleurs, elle leur offre son aide à propos de la formation de leur personnel.

L'OACI ne s'occupe pas directement des négociations d'accords qui ont trait à des échanges de droits d'exploitation de services aériens commerciaux entre États, mais elle étudie et recherche l'entente sur d'autres questions d'ordre économique lorsqu'une telle entente doit faciliter l'exploitation des services aériens. D'autre part, elle traite de

questions juridiques lorsque les divergences des diverses législations nationales risquent de nuire à ces mêmes services. Ses travaux juridiques débouchent généralement sur des conventions internationales ouvertes à la ratification de tous les États membres.

Dans le domaine de l'assistance technique, l'OACI assure la réalisation des projets du Programme des Nations Unies pour le développement qui touchent l'aviation civile. Ses experts apportent leur aide dans presque tous les secteurs de l'aviation civile, celui de la formation en particulier. L'Organisation accorde en outre, chaque année, de 600 à 700 bourses de recherche, subventionne un certain nombre de centres de formation régionaux, et contribue généreusement à l'achat d'équipement.

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'OACI a combattu activement ces délits et a fait adopter trois importantes conventions internationales à cet égard

(Tokyo, 1963 — La Haye, 1970 — Montréal, 1971). En 1973, l'Assemblée a tenu une session extraordinaire à Rome pour étudier certains projets d'amendement de la Convention de Chicago visant à apporter une solution à ces problèmes. Bien qu'aucune entente importante n'y ait été conclue, les efforts concertés se poursuivent.

Objectifs du Canada au sein de l'OACI

Le Canada a deux objectifs:

- a) la normalisation des installations et des services aériens; et,
- b) en tant que grande nation commerçante, la mise au point de services de transport aérien internationaux sûrs, efficaces et économiques.

Programmes d'intérêt pour le Canada

Le Canada a contribué sensiblement à l'élaboration des annexes techniques de la Convention de Chicago. Il a également joué un rôle de premier plan lors des négociations internationales sur les interventions illicites et a signé les trois conventions de l'OACI s'y rapportant. En outre, il est partie aux accords de 1956 sur le financement commun des réseaux de navigation aérienne desservant l'Islande, le Groenland et les îles Féroé.

Représentation et personnel

L'importance du Canada, du point de vue des transports aériens, lui a valu de siéger au Conseil de l'OACI depuis sa création et de participer activement aux travaux du Conseil et de ses organes auxiliaires. Par ailleurs, la Commission de navigation aérienne a toujours compté, parmi ses membres, un représentant cana-

dien; récemment, ce dernier en était le président.

Des Canadiens sont employés au Secrétariat du siège social de l'OACI et le Canada fournit des experts et des formateurs dans le cadre du programme d'aide technique de l'Organisation.

Depuis que l'exploitation commerciale des lignes aériennes est possible, l'aviation a contribué énormément au développement des zones les plus isolées du Canada ainsi qu'au rapprochement des diverses régions. Étant donné l'immensité du pays, les possibilités d'établissement de lignes et de services aériens sont multiples. Grande nation commerçante et carrefour d'importantes routes aériennes, le Canada, tout naturellement, s'intéresse au développement d'un réseau international de transports rapides. Son gouvernement a donc suivi de près les initiatives qui ont abouti à la Conférence de Chicago et a participé activement aux travaux de celle-ci. Le choix de Montréal comme siège permanent de l'OACI a rendu hommage à cette contribution.

L'amélioration et la complexité croissante des appareils exigent des progrès dans tous les domaines: communications, prévisions météorologiques, contrôle de la circulation aérienne, instruments de radio-navigation et d'atterrissage, installations aéroportuaires pour voyageurs

et marchandises, révision des normes de sécurité. L'exploitation du réseau fortement intégré résultant de cette évolution fait appel à une expérience et des compétences exceptionnelles. Afin de répondre aux besoins de leurs clients et afin d'être rentables, la plupart des compagnies aériennes doivent exploiter des lignes internationales. La sécurité et la régularité, qualités essentielles du service aérien, reposent sur des services au sol de première qualité et sur le respect des normes les plus strictes en ce qui concerne les brevets de pilote et les caractéristiques techniques relatives à la navigabilité des aéronefs. Enfin, étant donné le développement inégal des transports aériens et la disparité des ressources disponibles dans les diverses régions du monde, un effort soutenu de collaboration et de normalisation s'impose sur le plan international.



LIBRARY E A / BIBLIOTHÈQUE A E



3 5036 01007116 8

DATE DUE

~~JUL 03 2011~~



Affaires extérieures
Canada

External Affairs
Canada