

n° 008467-01

juillet 2012

## Mission d'évaluation de la présence française à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI)

**CONSEIL GÉNÉRAL**  
**DE L'ENVIRONNEMENT ET DU DEVELOPPEMENT DURABLE**

**Rapport n° : 008467-01**

**Mission d'évaluation de la présence française à  
l'Organisation de l'aviation civile internationale  
(OACI)**

établi par

**Danielle BENADON**

Inspectrice générale de l'administration du développement durable

**Juillet 2012**

## Sommaire

<b>RÉSUMÉ.....</b>	<b><a href="#">3</a></b>
<b>INTRODUCTION.....</b>	<b><a href="#">5</a></b>
<b>1. L'OACI : UNE ORGANISATION ASSEZ PARTICULIÈRE DANS LE SYSTÈME DES NATIONS UNIES.....</b>	<b><a href="#">6</a></b>
1.1. Comparée à d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, ou organisations internationales de caractère technique, l'OACI présente un certain nombre de spécificités.....	<a href="#">6</a>
1.2. Un contexte profondément modifié depuis 15 ans.....	<a href="#">7</a>
<b>2. LA REPRESENTATION PERMANENTE.....</b>	<b><a href="#">8</a></b>
2.1. La Représentation permanente : Un format à la hauteur des enjeux pour la France.....	<a href="#">8</a>
2.2. Le Représentant permanent : La désignation dans ces fonctions, en 2009, de l'ancien DGAC correspond à une pratique devenue largement majoritaire au Conseil.....	<a href="#">9</a>
2.3. Les relations avec Paris : Tournées principalement, et assez naturellement, vers la DGAC.....	<a href="#">10</a>
2.4. L'année 2013, année cruciale pour la Représentation permanente .....	<a href="#">11</a>
<b>3. L'INFLUENCE DE LA FRANCE .....</b>	<b><a href="#">12</a></b>
3.1. Une réelle présence et autorité de la France.....	<a href="#">12</a>
3.2. Cependant, une politique d'influence et de coopération en partie inefficace....	<a href="#">13</a>
3.3. Nécessité d'anticiper la perte d'influence à venir de la France, et donc de l'Union Européenne.....	<a href="#">14</a>
3.4. Mieux jouer la carte de l'Union Européenne.....	<a href="#">15</a>
3.5. La Représentation permanente, élément-pivot durable de l'influence française .....	<a href="#">16</a>
<b>CONCLUSION.....</b>	<b><a href="#">17</a></b>
<b>ANNEXES.....</b>	<b><a href="#">19</a></b>
<b>1. Annexe : Lettre de mission .....</b>	<b><a href="#">20</a></b>
<b>2. Annexe : Liste des personnes rencontrées lors de la mission.....</b>	<b><a href="#">22</a></b>
<b>3. Annexe : Synthèse des entretiens avec les Représentations permanentes.....</b>	<b><a href="#">23</a></b>
<b>4. Annexe : Récapitulatif des entretiens menés avec les Représentations permanentes.....</b>	<b><a href="#">24</a></b>

<b>5. Annexe : Organigramme du Secrétariat général.....</b>	<b><a href="#">38</a></b>
<b>6. Annexe : Place des Français au Secrétariat général.....</b>	<b><a href="#">39</a></b>
<b>7. Annexe : Le Conseil et la Commission de navigation aérienne de l'OACI.....</b>	<b><a href="#">40</a></b>
<b>8. Annexe : Avantages accordés aux personnels employés par l'OACI..</b>	<b><a href="#">41</a></b>
<b>9. Annexe : Liste des acronymes.....</b>	<b><a href="#">42</a></b>

## RÉSUMÉ

La mission effectuée à Montréal, du 4 au 8 juin 2012, portait sur l'évaluation du fonctionnement de la Représentation permanente de la France à l'Organisation de l'aviation civile internationale ainsi que sur la politique d'influence de la France auprès de cette organisation.

Elle a donné lieu à de nombreux entretiens, dans un premier temps à Paris avec le ministère des Affaires étrangères et la Direction générale de l'aviation civile, puis, sur place, avec les Français en poste au siège de l'organisation, ses principaux dirigeants et une quinzaine de Représentants permanents étrangers

L'OACI est en charge de la réglementation mondiale dans le domaine de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ainsi que des impacts de ce secteur sur l'environnement. Compte tenu de l'importance des secteurs aérien et aéronautique français, les enjeux de notre présence y sont réels.

La mission conduit à porter une appréciation positive sur le fonctionnement de la Représentation permanente ; elle appelle cependant les observations suivantes :

-globalement, la Représentation permanente apparaît bien dimensionnée mais son rattachement administratif et budgétaire ainsi que les avantages annexes attachés à la fonction de Représentant permanent la singularisent par rapport à la situation prévalant pour la plupart des autres délégations,

- la composition du Conseil de l'OACI a fortement évolué au cours de ces dernières années. Dans ce contexte nouveau, il paraîtrait plus avisé de désigner désormais dans les fonctions de Représentant permanent un responsable de haut niveau de l'aviation civile, comme c'est le cas depuis 2009, pour s'aligner sur la pratique actuelle de la plupart des Etats membres du Conseil et, en particulier, sur celle des autres grands pays aéronautiques,

- la transmission d'informations entre la DGAC et la Délégation permanente peut être améliorée.

La mission permet également de porter un jugement favorable sur l'influence française actuelle à l'OACI. La place de la France y apparaît exceptionnellement forte ; mais cette situation est temporaire puisque nos positions au Secrétariat vont s'affaiblir substantiellement dans les deux prochaines années.

Une certaine perte de notre influence dans l'organisation est, de ce fait, inéluctable ; elle ne pourra être enrayerée qu'en menant une politique de coopération mieux ciblée et en s'appuyant plus sur l'Europe. A cette fin, il est préconisé :

- d'évaluer le coût de la participation française aux divers groupes de travail de l'OACI afin d'avoir la pleine mesure de notre action dans cette organisation,
- de viser plus particulièrement le placement d'experts expérimentés, aptes à exercer des responsabilités à un niveau élevé au sein du secrétariat,
- de renforcer la concertation entre le ministère des Affaires étrangères et la DGAC pour les recrutements, de revaloriser les conditions offertes aux Français mis à disposition ou en position d'assistants techniques, et de bien cibler les secteurs prioritaires pour notre pays,
- enfin, de proposer à la Commission européenne, et à nos partenaires européens, de mener une réflexion sur les moyens et la coordination de l'influence européenne à l'OACI -réflexion d'autant plus nécessaire que les grands pays émergents vont chercher à prendre une place en rapport avec leur rôle nouveau dans l'aviation civile mondiale.

A ce stade, mieux jouer la carte européenne ne signifie pas qu'il faille reconsidérer à la baisse le format de la Représentation permanente, ce qui conduirait à perdre le levier principal qui nous restera à l'OACI.

La France demeure une puissance aéronautique majeure ; il est donc conforme à nos intérêts de consolider, autant que faire se peut, notre poids dans la seule instance internationale où se prennent les grandes décisions concernant ce secteur.

## INTRODUCTION

Le présent rapport rend compte des conclusions tirées de la mission d'inspection et d'évaluation effectuée à Montréal, du 4 au 8 juin 2012, à la demande du Directeur général de l'aviation civile.

Outre l'inspection des personnels du ministère en poste à Montréal, cette mission portait sur l'évaluation de l'organisation et du fonctionnement de la Représentation permanente de la France à l'OACI ainsi que sur la politique d'influence de la France auprès de cette organisation.

Elle fut précédée par une série d'entretiens avec la DGAC (Direction du transport aérien) et le ministère des Affaires étrangères (le directeur des Nations Unies et des Organisations internationales, le directeur des ressources humaines, l'inspecteur général adjoint des Affaires étrangères) ; sur place, une trentaine d'entretiens ont été réalisés avec les principaux responsables de l'OACI (Secrétaire général et directeurs) et une quinzaine de représentants permanents, notamment ceux des principales puissances aéronautiques, des grands pays émergents et de plusieurs Etats membres de l'Union Européenne.

Cette mission a été effectuée avec Mme Claire GAMBOURG, chef de bureau à la Direction du transport aérien, dont le concours a été précieux pour l'établissement des annexes au rapport.

\*

\* \*

L'OACI est en charge de la réglementation mondiale dans le domaine de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile ainsi que des impacts de ce secteur sur l'environnement. Compte tenu de l'importance des secteurs aérien et aéronautique français, les enjeux de notre présence à l'OACI sont réels.

# 1. L'OACI : UNE ORGANISATION ASSEZ PARTICULIÈRE DANS LE SYSTÈME DES NATIONS UNIES

## 1.1. Comparée à d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, ou organisations internationales de caractère technique, l'OACI présente un certain nombre de spécificités

### *Le rôle-pivot du Conseil et de la Commission de la Navigation aérienne*

La Convention de Chicago<sup>1</sup> confère un rôle essentiel au Conseil et à la Commission de la navigation aérienne (CNA). En pratique, le Conseil tient trois sessions annuelles ce qui en fait un organisme quasi-permanent ; il est d'ailleurs qualifié d'« organe permanent » par l'article 50 de la Convention.

Il s'agit d'un conseil dont l'activité normative est particulièrement importante puisque l'une de ses fonctions principales consiste à adopter les annexes, de caractère technique, à la Convention de Chicago (Normes et pratiques recommandées), au nombre de 18 actuellement<sup>2</sup>. Le Conseil est assisté pour ce faire de la Commission de la navigation aérienne (19 experts nommés *intuitu personae*) et de divers comités ou groupes de travail.

Dans la mesure où les Annexes sont régulièrement amendées et leur nombre augmenté, le Conseil de l'OACI est certainement l'un des conseils les plus régulateurs, si ce n'est le plus régulateur, dans le système des Nations Unies.

### *Une organisation, certes lourde, mais qui fonctionne*

Il n'entraîne pas dans le champ de la mission de s'interroger sur l'organisation et le fonctionnement de l'OACI ou sur le rythme de travail du Conseil. Le présent rapport n'aborde donc pas ce sujet ; tout au plus faut-il mentionner que le fonctionnement, le financement de l'organisation et la répartition des attributions au sein du Secrétariat sont apparus comme des sujets de préoccupation assez largement partagés par tous nos interlocuteurs.

En dépit des critiques qui peuvent lui être adressées, la légitimité de l'OACI sur tous les sujets (techniques) de l'aviation civile demeure incontestée.

---

<sup>1</sup>Convention relative à l'aviation civile internationale signée à Chicago, le 7 décembre 1944

<sup>2</sup>Annexes 1 à 18 : licences du personnel, Règles de l'air, Assistance météorologique à la navigation aérienne internationale, Cartes aéronautiques, Unités de mesure à utiliser dans l'exploitation en vol et au sol, Exploitation technique des aéronefs, Marques de nationalité et d'immatriculation des aéronefs, Navigabilité des aéronefs, Facilitation, Télécommunications aéronautiques, Services de la circulation aérienne, Recherches et sauvetage, Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, Aéroports, Services d'information aéronautique, Protection de l'environnement, Sécurité, Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses.



## 1.2. Un contexte profondément modifié depuis 15 ans

*Une organisation qui a évolué...*

Le nombre de membres s'est accru au fil du temps ; il atteint aujourd'hui le chiffre de 191. En parallèle, les missions de l'organisation se sont enrichies à sa fonction initiale de « producteur de normes », les États ont progressivement ajouté, dans les années 1990 et 2000, celle de « contrôleur » du respect de ces normes. D'où le développement d'audits de sécurité et de sûreté dans les États membres réalisés par l'organisation avec le concours d'experts mis à disposition par les principaux pays aéronautiques

*...dans un secteur qui a, lui-même, connu de grandes mutations.*

Les évolutions du secteur de l'aviation civile, considérables au cours des quinze dernières années, peuvent être résumées par les vocables de libéralisation, privatisation, et « corporatisation »<sup>3</sup>.

Dans ce nouveau contexte, les enjeux de souveraineté peuvent paraître moindres ; les enjeux techniques (sécurité, sûreté, environnement) et industriels sont en revanche essentiels.

---

<sup>3</sup>Gestion plus autonome des services de la navigation aérienne et des aéroports, en particulier

## 2. LA REPRESENTATION PERMANENTE

La Délégation permanente se situe au cœur du dispositif français auprès de l'OACI : elle assure les liens entre Montréal et Paris, participe à l'adoption par le Conseil de la réglementation dans le domaine de l'aviation civile, veille à la place des Français et du français dans l'organisation.

Au regard de ces enjeux, la mission menée conduit aux constatations suivantes.

### 2.1. La Représentation permanente : Un format à la hauteur des enjeux pour la France

*Globalement, la Représentation permanente paraît bien dimensionnée.*

L'effectif de 5 personnes (3 cadres de haut niveau, l'ambassadeur et ses deux adjoints, et 2 agents administratifs)<sup>4</sup> se situe à l'égal de celui de la Représentation permanente (RP) des États-Unis ; il est moindre que celui du Japon (4+3) et de la Chine (4+1) et surtout du Brésil (7 personnes + les agents locaux). Ce format permet d'assurer une présence active au Conseil comme à la CNA, et ainsi de porter l'influence française (point mentionné par nombre d'interlocuteurs) ; il permet également d'apporter un soutien apprécié aux États d'Afrique francophone.

Cette dernière dimension a été soulignée par nos interlocuteurs africains francophones, qui trouvent à l'OACI deux points d'appui : la Représentation permanente de l'ASECNA (observateur à la CNA) et celle de la France.

S'agissant des membres de la Représentation permanente, dont l'expertise est reconnue, il convient de s'arrêter sur la durée du mandat du suppléant de l'ambassadeur au Conseil ; celle-ci peut paraître inhabituelle puisque, nommé en 2005, l'intéressé partira en 2013. Cette durée se situe toutefois dans la ligne de celle de ses prédécesseurs et, en l'espèce, semble constituer un atout pour la Délégation.

*Elle présente cependant quelques particularités par rapport à la majorité des autres Représentations permanentes :*

- des avantages annexes (résidence et personnels y affectés) sans doute supérieurs à la moyenne,
- ainsi qu'un rattachement administratif et du budget de fonctionnement au ministère des Affaires étrangères qui tranche avec celui de la grande majorité des délégations rencontrées ; en effet, celles-ci relèvent généralement des ministères des Transports, et plus particulièrement des administrations de l'aviation civile.

---

<sup>4</sup> Effectif hors personnel attaché à la résidence et chauffeur.

La mission n'a pu approfondir la question des moyens financiers alloués à la RP et les comparer avec ceux des autres délégations ; mais les moyens en cause (190 000€ en 2012 pour le budget de fonctionnement -hors salaires des recrutés locaux- et les crédits relatifs aux missions) ne semblent pas poser de problème majeur.

**1ère conclusion : S'interroger sur les avantages annexes attachés à la fonction de Représentant permanent ainsi que sur le rattachement administratif et budgétaire de la Représentation permanente - cette dernière question étant à traiter dans le cadre d'une réflexion plus globale, incluant le statut du Représentant permanent.**

## **2.2. Le Représentant permanent : La désignation dans ces fonctions, en 2009, de l'ancien DGAC correspond à une pratique devenue largement majoritaire au Conseil**

*La situation du Représentant permanent actuel -Michel WACHENHEIM- se trouve en ligne avec la représentation de la quasi-totalité des autres pays membres du Conseil rencontrés.<sup>5</sup>*

Cette situation -un non-diplomate, ancien haut responsable de l'aviation civile- est, notamment, celle des pays européens rencontrés comme celle de la plupart des grands pays tels les Etats-Unis (dont le suppléant est un diplomate), la Chine, l'Australie, l'Argentine, l'Inde et le Japon - ce pays pratique toutefois l'alternance et le suppléant du Représentant permanent est actuellement un diplomate). Il en va de même pour les délégations espagnole et britannique, non rencontrées lors de cette mission. Le cas du Brésil, dont la délégation -dirigée par un diplomate- comporte 4 diplomates sur 7 personnes, s'avère atypique.

*Ce constat traduit un changement (moins de diplomates, plus de spécialistes de l'aviation civile) par rapport à la situation antérieure...*

Le nombre de diplomates au Conseil (36 membres depuis 2003) est ainsi passé du tiers des membres en 2001 à environ 10% aujourd'hui. Cette évolution est sans doute à mettre en relation avec les transformations subies par le secteur au cours de la même période, et mentionnées ci-dessus. Nombre de nos interlocuteurs ont d'ailleurs souligné la technicité des sujets traités et l'intérêt d'être représenté au Conseil par des professionnels du secteur pour y exercer une réelle influence.

---

<sup>5</sup>RP rencontrés : UE, Allemagne, Ouganda, Danemark (représentant 5 pays), Inde, Belgique (représentant 7 pays), Slovaquie (représentant 7 pays), Australie, Japon, Burkina Faso, Brésil, Chine, USA, Argentine.

Outre cette nette «professionnalisation» du Conseil au cours de ces dernières années, il est à noter que :

- sur les 14 Représentants rencontrés, seuls deux se trouvent dans une situation totalement comparable à celle du représentant de la France : le Représentant permanent des Etats-Unis et celui du Burkina Faso, tous deux ambassadeurs issus du secteur de l'aviation ;
- la durée du mandat des Représentants permanents (hors pays appartenant à un groupe de rotation) est souvent supérieure à 3 ans.

*...d' où une interrogation : faut-il maintenir le principe de l'alternance entre l'Aviation civile et le MAE pour le poste de Représentant permanent ?*

Une alternance, au demeurant, non appliquée puisque depuis 1985 aucune nomination d'ambassadeur en provenance du ministère des transports ne fut décidée avant celle de l'actuel ambassadeur en 2009.

Au vu de la situation des Représentations permanentes européennes, et surtout de celle des principaux Etats aéronautiques (Etats-Unis, Royaume-Uni, Allemagne...), il paraîtrait plus avisé de désigner dorénavant, au poste de Représentant permanent, un haut responsable du secteur de l'aviation civile, plus apte à s'affirmer vis-à-vis de ses homologues, et en particulier de ses principaux homologues au Conseil.

Dans une telle hypothèse, le suppléant de l'ambassadeur devrait être un diplomate ou, à tout le moins, un agent de l'aviation civile ayant une expérience du Ministère des Affaires étrangères, comme c'est le cas du titulaire actuel du poste.

La désignation systématique d'un professionnel à ce poste aurait également pour avantage d'étayer, indirectement, les positions de l'expert français à la CNA ; comme il nous l'a été mentionné par l'actuel titulaire du poste à la CNA, celui-ci apprécie de pouvoir avoir des échanges au plan technique avec l'ambassadeur, ce que n'aurait pas permis la configuration antérieure.

**2ème conclusion : Désigner dans les fonctions de Représentant permanent à l'OACI un responsable de haut niveau de l'aviation civile pour s'aligner sur la pratique actuelle des grands pays aéronautiques.**

### **2.3. Les relations avec Paris : Tournées principalement, et assez naturellement, vers la DGAC**

*S'agissant des relations de la Représentation permanente avec la capitale, la situation est analogue à celle prévalant pour la plupart des autres pays.*

Les contacts des Représentations permanentes rencontrées avec leur capitale sont concentrés sur les administrations de l'aviation civile sauf pour les sujets politiques (élections au Conseil, budget, grandes questions politiques telles l'environnement et le

changement climatique) pour lesquels les instructions viennent des ministères des Affaires étrangères (ou autre, pour la sûreté par exemple).

*Mais cette situation est perfectible.*

Les relations avec le MAE sont plutôt lâches, mais jugées suffisantes et satisfaisantes par le Directeur des Nations Unies (DNUOI)<sup>6</sup>.

En revanche, les liens avec la DGAC mériteraient d'être quelque peu formalisés de l'avis de la Direction du transport aérien comme de la Représentation permanente :

-le recours à des téléconférences, comme le font certains pays éloignés du Canada, est à envisager, en particulier avant les sessions du Conseil ;

-des échanges plus systématiques sont à prévoir sur les travaux des nombreux experts français qui participent aux réunions des divers groupes de l'organisation, à tout le moins sur les questions soumises au Conseil ;

-de même, une meilleure information de la Représentation permanente sur les positions défendues par la France à Bruxelles paraît souhaitable.

**3ème conclusion : Améliorer la transmission d'informations entre la DGAC et la Délégation permanente.**

## **2.4. L'année 2013, année cruciale pour la Représentation permanente**

*Au vu des échéances actuelles des mandats, 2013 devrait voir le départ de l'ambassadeur et de ses deux adjoints.*

Le remplacement des intéressés, ou la prolongation de certains mandats dont celle probable du représentant à la CNA, devront donc être anticipés en veillant à la complémentarité des profils (expert de l'aviation civile, diplomate) pour le poste de représentant permanent et celui de son suppléant.

---

<sup>6</sup>Lors d'une visite à la RP en septembre 2010, l'IGAE avait estimé souhaitable de renforcer l'information du MAE par la Délégation permanente (note du 15 octobre 2010), ce qui semble réalisé.

### 3. L'INFLUENCE DE LA FRANCE

La France est un grand pays aéronautique. Elle a donc toujours été élue au Conseil dans la 1ère catégorie (Etats d'importance majeure dans le transport aérien) ; de même, un expert français a, depuis les débuts de l'organisation, toujours été élu à la CNA.

Elle en est aussi l'un des principaux contributeurs puisque le cumul des contributions versées par la France la classe au 4ème rang (5ème rang sur la base du seul budget régulier, hors contributions volontaires), et au 1er rang des contributeurs européens ; au total, la France contribue à hauteur de 6% au budget global de l'OACI (chiffres pour 2011). Cette répartition pourrait évoluer prochainement compte tenu des réaménagements envisagés pour que les grands pays émergents (Chine notamment) assument une contribution mieux proportionnée à leur poids nouveau dans l'économie et l'aviation mondiales.

En termes de répartition géographique équitable (RGE), la France a droit à 7 postes au secrétariat (effectifs hors services linguistiques) ; ce quota est aujourd'hui rempli. Compte tenu des autres postes occupés par des Français à divers titres, leur nombre au siège de l'OACI dépasse la vingtaine.

Au-delà de ces aspects institutionnels, l'influence française actuelle et future à l'OACI mérite un examen plus qualitatif.

#### 3.1. Une réelle présence et autorité de la France

*Cette présence est visible à tous les niveaux.*

Elle l'est au Conseil, et plus généralement dans l'organisation que ce soit à la CNA, dans les instances dirigeantes du secrétariat (le Secrétaire général et l'un des 5 directeurs sont français) ou au sein de l'effectif du secrétariat. Outre les postes liés à la RGE, des Français sont rémunérés par l'OACI pour des fonctions ne relevant pas de ce quota, d'autres sont rémunérés par l'administration française, d'autres, enfin, ont un statut de « consultants »- catégorie qui ne figure pas dans l'organigramme officiel mais sur laquelle l'organisation s'appuie assez massivement.

La France fait partie des pays, peu nombreux (Etats-Unis, Chine en particulier), qui ont une stratégie d'influence à l'OACI. Un bilan complet de cette politique serait à faire en y incluant, outre les personnes mises à disposition et agents du secrétariat, les déplacements des experts aux divers groupes de travail, panels et autres groupes d'études. Ainsi, les Américains, qui effectuent ce calcul, parvenaient à un chiffre assez impressionnant de plus de 15 M\$, il y a quelques années.

L'activité dans ces groupes de travail est en effet très importante : selon la DGAC, ses agents participent à près de 100 groupes de travail (panels, groupes de travail et sous groupes, groupes d'études), dont une quarantaine de groupes actifs au moins une fois par an.

**4ème conclusion : Evaluer le coût de la participation française aux divers groupes de travail de l'OACI pour avoir la pleine mesure de notre action dans cette instance.**

### **3.2. Cependant, une politique d'influence et de coopération en partie inefficace**

*Force est de constater que la politique actuelle de placement d'experts et d'assistants ne permet pas d'obtenir, en termes d'influence, les résultats escomptés.*

Le financement de JPO (junior professional officer) ne peut servir, semble-t-il, une politique d'influence à court terme -les intéressés étant recrutés, à l'issue de leur période de mise à disposition, à des niveaux trop bas dans la hiérarchie (P2 ou P3<sup>7</sup>) ; il en va de même, a fortiori, pour nos jeunes assistants techniques qui, bien souvent, sont considérés plutôt comme des stagiaires par l'OACI et ne parviennent ni à s'épanouir dans leur travail, ni à servir les intérêts français. L'absence de politique d'accueil de l'OACI pour les nouveaux recrutés, à la différence de la pratique de nombre d'autres institutions internationales, ou européennes, est en outre un facteur désorientant pour les jeunes.

*Cette politique est donc à reconsidérer, non dans son principe mais dans ses moyens.*

Il importe en effet de mettre les agents au bon niveau, c'est-à-dire à un niveau hiérarchique de P4/P5 où ils peuvent jouer effectivement un rôle (chef de section), et, dans cette optique, de rechercher des profils d'agents expérimentés, en milieu de carrière (40-45 ans), susceptibles de passer quelques années à Montréal. Une telle orientation correspondrait à l'évolution des recrutements au sein de l'organisation, plus axée désormais vers ce type de profils avec le passage, ici comme dans d'autres organisations internationales, d'une fonction publique de carrière à une fonction publique d'emploi.

*Ceci suppose de trouver des solutions pour rendre l'OACI attractive.*

Cette attractivité est, semble-t-il, insuffisante par rapport aux institutions européennes du secteur, et même par rapport à la DGAC ; un écart de 25% à 30% dans les conditions offertes est avancé. La mise à disposition de personnels techniques par la DGAC est la seule solution trouvée, à ce jour, pour répondre aux exigences de qualification et de rémunération.

Par ailleurs, pour le recrutement et placement des assistants techniques, une meilleure concertation avec le MAE est également souhaitable, de l'avis de la DGAC<sup>8</sup>, de manière à s'assurer que les intéressés présentent bien le profil requis et disposent bien de la formation nécessaire.

---

<sup>7</sup> En référence au système de rémunération du personnel des Nations Unies, qui classe les agents « professionnels » de P1 à P5 et les directeurs de D1 à D2, les chiffres les plus élevés correspondant aux postes les plus qualifiés.

<sup>8</sup>Observation également déjà faite dans la note sus-mentionnée de l'IGAE.

Il est à souligner que les Etats-Unis, confrontés à des difficultés de même nature, accordent à leurs ressortissants des avantages annexes en termes de vacances notamment, et mènent une politique de placement bien ciblée.

**5ème conclusion** : Viser le placement d'experts expérimentés aptes à exercer des responsabilités à un niveau élevé (P5).

**6ème conclusion** : Améliorer la concertation entre le MAE et la DGAC pour les recrutements ; revaloriser les conditions offertes aux Français mis à disposition ou en position d'assistants techniques, et bien cibler les secteurs prioritaires.

### **3.3. Nécessité d'anticiper la perte d'influence à venir de la France, et donc de l'Union Européenne**

*Une nette perte d'influence est inéluctable dans les prochaines années.*

Celle-ci interviendra avec le départ programmé de plusieurs Français situés à des postes-clefs de l'organisation (le Secrétaire général en 2015, son directeur de cabinet et le directeur des affaires juridiques dès cette année), et avec la volonté affirmée des grands pays émergents -en particulier l'Inde, et plus encore la Chine- de prendre une place en rapport avec leur développement au plan aéronautique et avec le basculement géo-politique en cours vers l'Asie (cf les visées sur le poste de président du Conseil pour ce premier pays, sur celui de Secrétaire général pour le second).

A court terme, ces pays se placent plutôt dans les bureaux régionaux de l'OACI pour des raisons de coûts ; cependant, le nombre de mises à disposition d'experts chinois à Montréal croît de manière impressionnante (des experts « en formation » selon le Représentant permanent de la Chine).

Tous les Représentants européens rencontrés sont conscients de cette perspective, mais les mesures pour y remédier ne semblent pas réellement cernées.

*Il n'entraîne pas dans le champ de la mission de traiter spécifiquement de la question de l'utilisation du français à l'OACI.*

Force est toutefois de constater la difficulté de maintenir nos positions, difficulté classique dans les institutions internationales aggravée, en l'espèce, par le poids considérable de l'anglais dans le monde de l'aviation. Le français est l'une des six langues officielles de l'organisation ; mais le secrétariat travaille en pratique en anglais, du moins pour l'écrit, et la charge des services linguistiques (20% du budget) est source de débats.



### 3.4. Mieux jouer la carte de l'Union Européenne

*Non pas au niveau du Conseil...*

L'extension croissante des compétences de l'Union Européenne dans le champ de l'aviation civile<sup>9</sup> et la création de l'AESA en 2003<sup>10</sup> trouvent des prolongements à l'OACI ; un processus de coordination entre les Représentants permanents a ainsi été mis en place, qui fonctionne de manière satisfaisante.

Cependant l'adhésion de l'Union Européenne à l'OACI, éventuellement en vue de subsister celle-là aux Etats membres (8 actuellement sur 36), qui supposerait une révision de la convention de Chicago, n'est pas d'actualité ; les Etats Membres s'y opposent d'ailleurs régulièrement. Quand bien même le serait-elle, l'entrée en vigueur de la révision de la Convention ne pourrait être effective avant de nombreuses années compte tenu des délais de ratification des amendements très longs constatés habituellement.

En revanche, l'implication des Représentants permanents européens en amont de certaines négociations menées au plan communautaire mériterait d'être débattue avec nos partenaires.

Cette remarque rejoint un souhait formulé par plusieurs d'entre eux à l'occasion de nos rencontres : être entendus à Bruxelles ou à la CEAC, en amont, pour se faire l'écho des réactions suscitées par certaines prises de positions européennes chez leurs homologues non européens, et permettre ainsi de mieux anticiper les réactions ultérieures des pays tiers sur certains projets de textes européens, qui deviennent, une fois adoptés, un sujet de conflit (cf. la directive sur le bruit, il y a une dizaine d'années, ou celle sur l'ETS aujourd'hui).

*... mais à considérer au niveau de la CNA...*

L'avenir de la représentation des Européens à la CNA est un sujet à examiner dès maintenant face à la perspective d'une certaine perte de compétences techniques et d'expertise dans les Etats membres au profit de l'AESA, déjà sensible dans un Etat membre comme l'Allemagne, et dans les petits Etats membres aux dires de leurs Représentants permanents. Une solution est sans doute à trouver avec la nomination de ressortissants européens, experts au sein de l'AESA (à détacher dans une délégation nationale...).

Faute de le faire, l'Europe s'expose au risque de s'affaiblir considérablement au sein de la CNA où elle est actuellement bien représentée (et même sur-représentée avec 4 experts sur 19).

---

<sup>9</sup> Le droit communautaire concerne tout ou partie de la réglementation économique du transport aérien et des droits des passagers, de la réglementation en matière de sécurité, de sûreté et de navigation aériennes ainsi qu'en matière d'environnement et changement climatique.

<sup>10</sup> L'AESA a vu ses compétences élargies depuis 2003 (cf règlements 1592/2002, 216/2008 et 1108/2009) ; l'essentiel des compétences réglementaires dans les domaines de la sécurité et de la navigation aérienne (principaux champs de l'activité de la CNA) seront exercées au niveau de l'UE au fur et à mesure de l'approbation des règlements de la Commission, ce qui doit être achevé en 2013

.... de même, des solutions sont à trouver pour le Secrétariat.

La Directrice des Ressources humaines nous a fait part des difficultés qu'elle rencontre pour recruter des Européens, dont les compétences sont pourtant vivement souhaitées. Il est clair que les salaires et conditions offertes sont intéressants pour les ressortissants des pays en voie de développement, et beaucoup moins pour les Européens. Cette question, déjà patente pour les Français (cf ci-dessus), est bien sûr aggravée pour les autres Européens, moins naturellement attirés par le Québec.

Il paraît d'autant plus souhaitable d'inverser la tendance actuelle que les « consultants » (contractuels à contrat précaire et peu avantageux), en nombre croissant du fait des contraintes mises sur les effectifs statutaires, sont par la force des choses plutôt Canadiens (ou, en tout cas, Nord- Américains).

Dans ce but, il conviendrait sans doute d'appliquer les mêmes principes au niveau européen que ceux préconisés ci-dessus pour la France- le placement d'agents expérimentés, des avantages annexes à construire pour rendre les postes à l'OACI attractifs - et d'accroître le nombre de postes financés par l' Europe dans le cadre de la Convention de l' UE avec l' organisation.

**7ème conclusion :** Proposer à la Commission européenne et à nos partenaires européens de mener une réflexion sur les moyens et la coordination de l'influence européenne à l'OACI.

### **3.5. La Représentation permanente, élément-pivot durable de l'influence française**

Face à ces perspectives moins favorables, il paraît essentiel de consolider la Représentation permanente qui demeurera, de ce fait, l'élément-pivot de l'influence française à Montréal.

## **CONCLUSION**

La mission effectuée permet de porter un jugement très positif sur le fonctionnement de la Représentation permanente et l'influence française actuelle à l'OACI.

La place de la France y apparaît exceptionnellement forte aujourd'hui. Mais cette situation est temporaire puisque nos positions au Secrétariat vont s'affaiblir substantiellement dans les deux prochaines années ; ce, alors même que les grands pays émergents vont chercher à prendre une place en rapport avec leur rôle nouveau dans l'aviation civile mondiale.

Pour éviter que cette position ne s'effrite, voire ne s'affaiblisse considérablement, il importe de bien prendre en compte les évolutions affectant l'organisation : recours à des agents plus expérimentés au secrétariat, profil plus technique des représentants des Etats au Conseil.

La perte d'influence de la France ne pourra, en outre, être enrayée qu'en s'appuyant plus sur l'Europe et en menant une politique de coopération mieux ciblée. Cependant, jouer la carte européenne ne signifie pas, à ce stade, qu'il faille reconsidérer à la baisse le format de la Représentation permanente- ce qui conduirait à perdre le levier principal qui nous restera à l'OACI.

La France demeure une puissance aéronautique majeure ; il est donc conforme à nos intérêts de consolider, autant que faire se peut, notre poids dans la seule instance internationale où se prennent les grandes décisions concernant ce secteur.

**Danielle BENADON**

Inspectrice générale de l'administration  
du développement durable

---

# ANNEXES

# 1. Annexe : Lettre de mission



MINISTÈRE DE L'ÉCOLOGIE, DU DÉVELOPPEMENT DURABLE  
ET DE L'ÉNERGIE

Direction générale de l'Aviation civile

Paris, le 29 MAI 2012

Le directeur général

Le directeur général de l'aviation civile

à

Madame Danielle BENADON  
Inspectrice générale

Sous couvert de Monsieur Christian LEYRIT  
Vice-président du Conseil Général  
de l'Environnement et du développement durable

Nos réf. : 120494  
Vos réf. :  
Affaire suivie par : Claire Gambourg  
Claire.gambourg@aviation-civile.gouv.fr  
Tél. : 01 58 09 41 58 - Fax : 01 58 09 46 63

**Objet :** mission à Montréal/ OACI

L'organisation de l'aviation civile internationale (OACI) joue un rôle majeur dans l'élaboration de la réglementation et des normes nécessaires à la sécurité, à la sûreté et la protection de l'environnement dans le secteur de l'aviation civile.

L'influence de la France s'opère notamment à travers la présence de personnels français au sein du secrétariat. Par ailleurs, la représentation permanente de la France auprès de l'OACI assure le lien entre l'organisation et l'administration française, essentiellement le ministère des affaires étrangères et la direction générale de l'aviation civile.

Au cours de la dernière décennie, les compétences de l'Union européenne dans le domaine de l'aviation civile se sont étendues, notamment avec la création de l'agence européenne de l'aviation civile (AESA) et les différents « paquets » réglementaires AESA et Ciel unique. La position constante de la France et des principaux États européens est de s'opposer à ce que l'Union européenne devienne membre de l'OACI ; cependant le développement des compétences de l'Union européenne n'est pas sans incidence pratique sur nos relations avec l'OACI.

C'est pourquoi je souhaiterais qu'à l'occasion de la mission d'inspection des personnels du ministère présents à Montréal, prévue au début du mois de juin prochain, vous puissiez dresser un bilan du dispositif français concernant l'OACI, dans ce nouveau contexte européen et en établir les perspectives.

Pour cela vous pourrez notamment établir une comparaison avec d'autres représentations permanentes (organisation, moyens, profils des personnels, liens avec le secrétariat de l'OACI et les administrations nationales, etc.). Je vous invite également à prendre l'attache du ministère des

Copie à : M. Jean-Paul OURLIAC, CGEDD, président de la 2<sup>ème</sup> section

Présent  
pour  
l'avenir

www.developpement-durable.gouv.fr

50, rue Henry Farman  
75720 Paris cedex 15  
Tél : +33 (0) 1 58 09 43 21



affaires étrangères (direction des Nations unies et des Organisations internationales et direction des ressources humaines).

Pour la réalisation de votre mission, vous serez accompagnée de Mme Claire GAMBOURG, chef du bureau des études comparatives et des personnels à l'international à la direction du Transport aérien.

Je souhaiterais que votre mission établisse un rapport d'analyse et de propositions dans un délai de trois mois.



Patrick GANDIL

## **2. Annexe : Liste des personnes rencontrées lors de la mission**

### **1. Secrétariat général de l'OACI**

M. Raymond BENJAMIN, Secrétaire général de l'OACI  
M. Olivier MYARD, Chef du bureau de l'évaluation et de l'audit interne  
M. Denys WIBAUX, Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures  
Mme Fang LIU, Directrice de l'administration et des services  
Mme Nancy GRAHAM, Directrice de la navigation aérienne  
M. Boubacar DJIBO, Directeur du transport aérien  
M. Daniel AZEMA, Directeur de cabinet du secrétaire général de l'OACI

### **2. Représentants permanents des États**

M. Ulrich SCHWIERCZINSKI, Représentant permanent de l'Allemagne  
Mme Kerryn MACAULAY, Représentant permanent de l'Australie  
M. Geoffray Claude Paul ROBERT, Représentant permanent de la Belgique  
M. Jorge D'ESCRAIGNOLLE TAUNAY, Représentant permanent du Brésil  
M. Moumouni DIEGUIMDE, Représentant permanent du Burkina Faso  
M. Ma TAO, Représentant permanent de la Chine  
M. Kurt Lykstoft LARSEN, Représentant permanent du Danemark  
M. Duane Edward WOERTH, Représentant permanent des Etats-Unis  
M. Arun MISHRA, Représentant permanent de l'Inde  
M. Toshihiro KODA, Représentant permanent du Japon  
M. John Wycilffe KABBS TWIJUKE, Représentant permanent de l'Ouganda  
M. Alojzij KRAPEZ, Représentant permanent de la Slovénie  
M. Peter BOMBAY, Représentant permanent de l'Union européenne  
M. Michel WACHENHEIM, Représentant permanent de la France

ainsi que M Jean-Louis AMMELOTTE, représentant de l'AESA

### **3. Personnels de l'administration française en poste à l'OACI ou à la Représentation permanente**

Mme Hélène MANZONI, Expert en environnement, direction du transport aérien  
Mme Blandine FERRIER, Jeune expert associé au sein de l'unité de l'environnement, direction du transport aérien  
M. Didier CONSTANT, Expert sectoriel : chef d'équipe d'audits détaché auprès de la sous-direction de la sûreté, direction du transport aérien  
M. François-Xavier PRACH, Expert dans la gestion du trafic aérien, communication, navigation et surveillance, direction de la navigation aérienne  
Mme Magalie TROADEC, Experte en sûreté du fret, direction du transport aérien  
M. Farid ZIZI, 1<sup>er</sup> adjoint au Représentant permanent de la France et membre de la Commission de navigation aérienne  
M. Pierre PAPE, 2<sup>ème</sup> adjoint au Représentant permanent de la France

### **4. Responsables rencontrés à Paris**

M. Nicolas de RIVIERE, directeur des Nations Unies et des Organisations internationales, des droits de l'homme et de la francophonie  
Mme Edith RAVAUD, Mission des fonctionnaires internationaux (DNUOI)  
M. MENETRIER (DNUOI)  
M. Jean-Claude POIMBOEUF, directeur des ressources humaines au MAE  
M. Jonathan LACOTTE, sous-directeur (DRH ) au MAE  
M. Jean-Michel MARLAUD, inspecteur général adjoint des Affaires étrangères (IGAE) M. Philippe GRATADOUR, sous-directeur de l'Europe et de l'international à la DTA (DGAC)

### 3. Annexe : Synthèse des entretiens avec les Représentations permanentes

Pays	Origine Représentant	Durée de séjour	Administration de rattachement de la RP	Effectif total	Financement du fonctionnement	Financement de la contribution
Allemagne	Aviation civile (BMVBS)	5 ans	Transports (à travers le LBA)	RP+ membre CNA+ 1 secrétaire (contrat local)	Transports	Transports
Argentine	Aviation civile (commandant de bord)	pas de règle	Ministère des transports depuis 2009 (précédemment Défense)	RP + 1 membre de la CNA + 1 assistant (contrat local)	Transports	Transports
Australie	Aviation civile (bureau enquêtes accident)	entre 3 et 5 ans	Agences aviation (CAA, infrastructures, navigation aérienne)	RP + 1 membre CNA + 1 assistante	Agences aviation (CAA, infrastructures, navigation aérienne)	Agences aviation (CAA, infrastructures, navigation aérienne)
<u>Belgique</u>	Aviation civile	3 ans	Aviation civile	RP + membre CNA + 2 assistantes (contrats locaux)	Ministère des transports du pays ABIS représenté au Conseil	
Brésil	Affaires étrangères	3 ans	Affaires étrangères	RP + 2 diplomates+ 1 aviation civile+ 1 colonel (membre CNA) + 1 représentant de la police fédérale + 1 secrétaire (contrat local)	Affaires étrangères + ministères concernés	Affaires étrangères
Burkina Faso	Aviation civile (Directeur général)	1 ou 2 mandats de 3 ans	Aviation civile	RP + appui de l'ASECNA au Conseil		
Chine	Aviation civile (Directeur)	2 mandats de 3 à 4 ans (RP actuel arrivé en 2006)	Aviation civile (CAAC)	RP + 3 fonctionnaires de la CAAC + 1 secrétaire (contrat local) + 1 représentant pour Hong Kong (poste actuellement vacant)	CAAC	Affaires étrangères
<u>Danemark</u>	Aviation civile (Directeur général)	3 ans	Aviation civile	RP + suppléant + membre CNA + secrétaire	Aviation civile	
Espagne	Aviation civile	Pas de règle	Ministère des transports	RP + 1 membre de la CNA + 1 assistant (contrat local)	Transports	
Etats-Unis	Aviation (secteur privé - président ALPA) suppléant diplomate	Au moins 3 ans, voire 5 (couvre 2 Assemblées)	Département d'Etat (relations techniques avec les autres administrations)	RP + 1 suppléant + 1 membre de la CNA + 2 permanents (dont assistants)	Département d'Etat	Département d'Etat
Inde	Aviation civile (Secrétaire permanent du ministère av. civ.)	3 ans	Aviation civile	RP + membre CNA + un conseiller + secrétariat	Aviation civile	
Japon	Aviation civile	3 ans	Affaires étrangères	RP + 3 + 3 assistants	Affaires étrangères + aviation civile	Affaires étrangères + aviation civile
Ouganda	Aviation civile	6 ans	Aviation civile	RP + 1	Aviation civile	
Royaume-Uni	Ministère des transports	3 à 5 ans maximum	Ministère des transports	RP + 1 suppléant + 1 membre de la CNA + 2 assistants	Transports	
<u>Slovaquie</u>	Aviation civile (Directeur)	3 ans	Aviation civile	RP+ 1 suppléant + 1 secrétaire de droit local	Transports	

*Souligné* : RP représentant plusieurs Etats  
*Italique* : Informations recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_04\_synthèsecomparatifRP.xls  
05/07/2012



#### 4. Annexe : Récapitulatif des entretiens menés avec les Représentations permanentes

		Allemagne	Belgique	Danemark
Nom du RP		Ulrich Schwierczinski	Geoffray Claude Paul Robert	Kurt Lykstoft Larsen
1. Place de l'Etat au Conseil de l'OACI				
1.1	Siège au Conseil de l'OACI	oui	oui	oui
1.2	Catégorie d'appartenance	catégorie 1	catégorie 2	catégorie 2
1.3	Représentation tournante avec autres Etats	non	oui	oui
1.4	Membre de groupes d'Etats		Appartenance au groupe ABIS, qui outre la Belgique comporte l'Autriche, l'Irlande, le Luxembourg, le Portugal et la Suisse et est organisé aux termes d'un mémorandum entre les 7 Etats. La rotation du RP est prévue tous les 3 ans. Chaque Etat désigne une personne pour effectuer la coordination. De plus un site internet dédié est à la disposition des experts. Le RP belge pense qu'on ne peut aller plus loin en matière de formalisation de la coordination entre les Etats ABIS.	Membre du groupe NORDICAO avec la Finlande, l'Islande, la Norvège et la Suède. Une rotation est organisée sur tous les postes de la RP
2. Composition de la RP				
2.1	Ministère d'appartenance du représentant permanent	Origine du RP et du membre de la CNA : LBA, autorité de surveillance rattachée au ministère des transports. Le RP est l'ancien directeur de la LBA. Le membre de la CNA est aussi le suppléant du RP au Conseil	Origine du RP : ancien DG du transport aérien en Belgique	Ministère des transports. Le RP est un ancien haut responsable de ce ministère, et notamment ancien directeur général de l'aviation civile. Aucune relation avec le ministère des affaires étrangères.
2.2	Durée du mandat du RP	3 ans minimum. Le plus souvent 5 ans	3 ans	3 ans en général. Le suppléant du RP est le plus souvent membre de la CNA
2.3	Financement de la RP	Ministère des transports (BMVBS). Le personnel est fourni par le LBA, agence sous la tutelle du BMBVS	Les frais de la représentation sont couverts par le ministère des transports de l'Etat auquel appartient le RP présent au Conseil. C'est donc actuellement le ministère des transports belge qui couvre ces frais.	

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
1

		Allemagne	Belgique	Danemark
2.4	Nombre de personnes à la RP	1 RP+ 1 membre de la CNA + 1 assistant de droit local	1 RP + 1 membre de la CNA (Autrichien) + 2 assistants de droit local	1 RP + 1 suppléant (norvégien) + 1 membre du CNA (finlandais)+ 1 assistant
2.5	Echanges avec la ou les administrations d'appartenance	Echanges d'informations avec le BMVBS. Généralement pas d'instructions formelles. Quand les sujets sont politiques, une coordination est faite par le BMVBS avec les autres ministères concernés (affaires étrangères, environnement...).	Les documents préparatoires aux réunions du Conseil sont envoyés aux 7 Etats membres de manière à aboutir à une position commune.	Echanges avec le ministère des transports
<b>3. Politique de mise à disposition d'experts ou de soutien à des candidatures de nationaux</b>				
3.1	Soutien aux candidatures sur les postes du secrétariat	Peu de candidatures allemandes sur les postes à l'OACI	La politique de soutien éventuel aux candidats sur des postes du secrétariat n'est pas coordonnée entre les Etats du groupe ABIS, qui décident chacun de leur politique en la matière. Des personnes ayant la nationalité d'un de ces Etats sont détachées à l'OACI, mais à des niveaux peu élevés.	Seul un Etat du groupe NORDICAO a des agents présents au secrétariat (2 P4 islandais). Ce faible nombre serait dû au manque d'attractivité des carrières pour les habitants des pays nordiques et leur famille, à l'incertitude due à la faible durée des contrats proposés (Sans) et au manque de promotion à l'intérieur de l'organisation.
3.2	Répartition géographique équitable QS : quota théorique pouvant être atteint QA : quota atteint	L'Allemagne n'atteint pas son niveau en terme de RGE. Les postes à l'OACI ne sont pas jugés attractifs par les Allemands sur le plan financier. QS : 8 QA : 7	QS : 2 QA : 3	QS : 2 QA : 0
3.3	Politique de mise à disposition d'experts	Pas de politique de mise à disposition d'experts auprès de l'OACI	Aucun des Etats du groupe ABIS ne met d'agent à disposition de l'OACI.	

Données en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
2

	<i>Espagne</i>	<i>France</i>	<i>Royaume-Uni</i>
<b>Nom du RP</b>	Victor Aguado	Michel Wachenheim	Mark Rodneff
<b>1. Place de l'Etat au Conseil de l'OACI</b>			
1.1 Sièges au Conseil de l'OACI	oui	oui	oui
1.2 Catégorie d'appartenance	catégorie 2	catégorie 1	catégorie 1
1.3 Représentation tournante avec autres Etats	non	non	non
1.4 Membre de groupes d'Etats			
<b>2. Composition de la RP</b>			
2.1 Ministère d'appartenance du représentant permanent	<i>Le RP espagnol est issu de l'administration des transports et a été directeur d'Eurocontrol</i>	<i>Actuellement ministère de l'écologie, du développement durable et de l'énergie. Origine: aviation civile (ancien directeur général), mais tous les prédécesseurs du RP actuel depuis 1985 étaient issus du ministère des affaires étrangères.</i>	<i>Le RP britannique, comme ses prédécesseurs, est issu du ministère des transports</i>
2.2 Durée du mandat du RP	<i>Pas de règle stricte en la matière, l'actuel représentant est en fonction depuis 2008, son prédécesseur a été en fonction plus de 10 ans.</i>		<i>3 ans voire plus, des dépassements sont effectivement possibles pour une période globale pouvant aller jusqu'à 5 ans</i>
2.3 Financement de la RP	<i>Ministère des transports</i>	<i>Ministère des affaires étrangères et direction générale de l'aviation civile</i>	<i>Ministère des transports</i>

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
3

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

		<i>Espagne</i>	<i>France</i>	<i>Royaume-uni</i>
2.4	Nombre de personnes à la RP	IRP + 1 Commissaire de la navigation aérienne (en même temps suppléant) + 1 assistante administrative	1 RP + 1 suppléant + 1 membre de la CNA + 2 assistants	1 RP + 1 suppléant qui est en même temps le représentant britannique à la CNA + 1 assistant. A noter que le DGAC peut être accrédité en tant que de besoin pour représenter le Royaume-Uni au Conseil de l'OACI
2.5	Echanges avec la ou les administrations d'appartenance	Les instructions sont a priori données principalement par le ministère des transports.	Echanges principalement avec la direction générale de l'aviation civile et avec le ministère des affaires étrangères sur les sujets politiques	Les instructions sont a priori données principalement par le ministère des transports.
<b>3. Politique de mise à disposition d'experts ou de soutien à des candidatures de nationaux</b>				
3.1	Soutien aux candidatures sur les postes du secrétariat	L'Espagne est systématiquement présente au niveau hiérarchie supérieur de la direction de la coopération technique (TCB) qui constitue une priorité semble-t-il dans son positionnement vis-à-vis de l'OACI.	Soutien possible sur les postes stratégiques	Intervention vraisemblable pour les postes stratégiques.
3.2	Répartition géographique équitable QS : quota théorique pouvant être atteint QA : quota atteint	QS:4 QA:3	La France atteint la RGE qui lui est allouée. Elle l'a longtemps dépassée. QS : 7 QA : 7	QS : 8 QA : 7
3.3	Politique de mise à disposition d'experts	il n'existe pas de politique de mise à disposition d'experts.	Politique active de mise à disposition d'experts, par le MAE et par la DGAC. Mais cette politique devrait être modifiée de manière à viser des postes de niveau plus élevés	Pas de politique de mise à disposition d'experts

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls

05/07/2012

4

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

		Slovénie	Union européenne
Nom du RP		Alojzij Krapič	Peter Bombay Jean-Louis Ammeloot (Agence européenne de la sécurité aérienne - AESA)
<b>1. Place de l'Etat au Conseil de l'OACI</b>			
1.1	Siège au Conseil de l'OACI	oui	non, observateur
1.2	Catégorie d'appartenance	catégorie 3	non
1.3	Représentation tournante avec autres Etats	oui	
1.4	Membre de groupes d'Etats	Membre du groupe Central European rotation group (CEREG) , qui comprend la Bulgarie, la Hongrie, la Pologne, la République tchèque, la Roumanie, la Slovénie, la Slovaquie et depuis peu, la Grèce. La coordination incombe à l'Etat représenté au Conseil. La Slovénie assure cette coordination notamment en organisant des réunions deux fois par an sur son territoire. La coordination se traduit aussi par une mutualisation des experts techniques issus des différents Etats dans les panels et les réunions du secrétariat général.	Le RP de l'Union européenne n'est qu'un observateur au Conseil de l'OACI. Un de ses rôles principaux est de coordonner les positions européennes en amont des réunions du Conseil et de faire travailler ensemble les différents Etats européens.
<b>2. Composition de la RP</b>			
2.1	Ministère d'appartenance du représentant permanent	Origine du RP : aviation civile slovène, depuis peu. Ancien directeur de la navigation aérienne slovène. Auparavant, le RP relevait du ministère de la défense.	Le RP est issu de la DG Move. La connaissance du secteur de l'aviation est estimée nécessaire pour ce poste. Le successeur désigné du RP, en poste en dernier lieu à la DG Energie, a travaillé dans le secteur de l'aviation. Le RP est accrédité auprès du gouvernement canadien au moyen d'un arrangement administratif conclu avec la délégation de l'Union européenne auprès du Canada basée à Ottawa. Le poste de RP de l'Union européenne existe depuis 2007 et l'AESA dispose d'un représentant depuis 2011.
2.2	Durée du mandat du RP	3 ans	
2.3	Financement de la RP	Payé par le ministère des transports slovène, par l'intermédiaire de l'ambassade à Ottawa. Il n'y a pas de budget commun avec les autres pays membres du CEREG.	Le financement de la RP de l'UE auprès de l'OACI est assuré par la délégation de l'Union européenne auprès du Canada, à Ottawa. Finances et personnels dépendent de cette délégation.

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls

05/07/2012

5

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens



		Slovénie	Union européenne
2.4	Nombre de personnes à la RP	1 RP + suppléant (également slovène) + assistants de droit local + soutien à la CNA de la part d'un observateur roumain (aucun expert issu d'un Etat CERG n'est présent à la CNA).	3 personnes : le RP de l'UE, un représentant de l'AECSA et une assistante. Selon le RP, il serait souhaitable qu'une personne supplémentaire, ayant des compétences techniques, soit affectée.
2.5	Echanges avec la ou les administrations d'appartenance	Pas ou peu d'instructions	Le RP transmet des informations au directeur du transport aérien à la DG Move et informe régulièrement la délégation de l'Union européenne à Ottawa.
3. Politique de mise à disposition d'experts ou de soutien à des candidatures de nationaux			
3.1	Soutien aux candidatures sur les postes du secrétariat	Les Etats membres du CERG se coordonnent pour soutenir des candidatures au secrétariat de l'OACI, mais sont peu représentés (un Polonais de niveau P4)	
3.2	Répartition géographique équitable QS : quota théorique pouvant être atteint QA : quota atteint	QS : 1 QA : 0	Sans objet
3.3	Politique de mise à disposition d'experts	Pas de politique de mise à disposition d'agents auprès de l'OACI, mais pourrait être envisagée sous réserve d'une coordination avec les autres Etats.	

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls

05/07/2012

6

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

	Argentine	Brésil
Nom du RP	Jorge A. Gelso	Jorge d'Escragnoie Taunay
<b>1. Place de l'Etat au Conseil de l'OACI</b>		
1.1	Siège au Conseil de l'OACI	oui
1.2	Catégorie d'appartenance	catégorie 2
1.3	Représentation tournante avec autres Etats	non
1.4	Membre de groupes d'Etats	Appartenance à plusieurs groupes : Membre de la Commission CLAC (Commission latino-américaine de l'aviation civile), et du CIRULAC, qui comprend le Mexique, la Colombie, le Pérou, le Brésil et l'Argentine + autres groupes. La CLAC effectue des travaux de préparation très appréciés avant les réunions du Conseil. Les positions prises par cette commission sont celles que chaque Etat membre défend ensuite (par exemple, sur les élections au Conseil)
<b>2. Composition de la RP</b>		
2.1	Ministère d'appartenance du représentant permanent	Ministère des transports et des télécommunications, ancien pilote. A aussi appartenu à l'OACI. Le poste de RP a été occupé par un militaire jusqu'en 2010
2.2	Durée du mandat du RP	origine du RP : ministère des affaires étrangères. La RP comprend deux bureaux, l'un dirigé par un diplomate et l'autre par un représentant de l'aviation civile
2.3	Financement de la RP	pas de règle. Le poste de RP est pourvu sans mention de la durée du mandat
2.3	Financement de la RP	3 ans pour le RP diplomate et pour le RP de l'aviation civile, 2 ans pour le représentant du ministère de la défense. Ces durées sont jugées trop courtes par le RP.
2.3	Financement de la RP	Le RP actuel ne perçoit pas de rémunération. La prise en charge des missions et frais annexes est faite par le ministère des transports. Le budget de fonctionnement de la RP, le salaire du membre de la CNA et la contribution annuelle au budget de l'OACI sont pris en charge par le ministère des transports.
2.3	Financement de la RP	Financement par le ministère des affaires étrangères d'un bureau et de son personnel, financement par le secrétariat de la présidence chargé de l'aviation civile de l'autre bureau. Les personnels issus de différents ministères (affaires étrangères, aviation civile, défense, police) sont payés par leur administration respective.

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
7

		Argentine	Brésil
2.4	Nombre de personnes à la RP	1 RP + 1 membre de la CNC qui peut suppléer le RP (toujours un contrôleur aérien) + 1 agent de droit local	RP + 2 autres diplomates + 3 autres personnes issues de l'aviation civile, de l'armée et de la police + 1 assistant
2.5	Echanges avec la ou les administrations d'appartenance	Instructions reçues du ministère des affaires étrangères sur les questions politiques. Consultations de l'aviation civile sur les autres sujets, sauf en ce qui concerne la sûreté, qui relève en Argentine d'un autre ministère.	Les instructions que reçoit la RP diplomatique du Brésil proviennent du ministère des affaires étrangères. L'autre RP reçoit des instructions du secrétariat à l'aviation civile de la présidence et de l'agence de l'aviation civile.
<b>3. Politique de mise à disposition d'experts ou de soutien à des candidatures de nationaux</b>			
3.1	Soutien aux candidatures sur les postes du secrétariat		Plusieurs postes tenus par des Brésiliens au sein du secrétariat
3.2	Répartition géographique équitable QS : quota théorique pouvant être atteint QA : quota atteint	L'Argentine n'atteint pas la RGE qui lui est allouée. Les candidats argentins sont plus intéressés par les postes au bureau régional de Lima qu'à Montréal. Néanmoins les postes à l'OACI sont jugés très attractifs financièrement. QS : 1 QA : 0	QS : 2 QA : 9
3.3	Politique de mise à disposition d'experts	Pas de politique de mises à disposition d'experts, mais prêt régulier de personnel pour effectuer des missions d'audits de sécurité ou de sûreté.	Pas de politique de mise à disposition d'agents auprès de l'OACI

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
8

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens



	Australie	Etats-Unis
Nom du RP	Kerryn Macaulay	Duane Edward Woerth
<b>1. Place de l'Etat au Conseil de l'FOACI</b>		
1.1	Siège au Conseil de l'FOACI	oui
1.2	Catégorie d'appartenance	catégorie 1
1.3	Représentation tournante avec autres Etats	non
1.4	Membre de groupes d'Etats	Pas d'appartenance à un groupe d'Etats, excepté à un groupe informel (le groupe de Montréal), qui regroupe des pays de la région Asie Pacifique dont certains sont au Conseil et d'autres non, comme la Nouvelle-Zélande. Mais les pays de la région Asie Pacifique sont trop disparates pour être représentés dans un même groupe
<b>2. Composition de la RP</b>		
2.1	Ministère d'appartenance du représentant permanent	Origine: secteur privé Ancien haut responsable du secteur (président de IFALPA, international federation of airline pilots/associations ) Rapporte au State department et est nommé par la Présidence des Etats-Unis avec l'approbation du Sénat. En cas de changement de majorité présidentielle, changement de RP
2.2	Durée du mandat du RP	3 ans minimum, sous réserve de changements politiques. Le RP reste en général le temps nécessaire pour suivre 2 à 3 assemblées de l'FOACI (entre 5 et 9 ans)
2.3	Financement de la RP	Le RP et sa délégation sont entièrement financés par le State department . Ce ministère finance également les contributions des Etats-Unis à l'FOACI

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
9

		Australie	Etats-Unis
2.4	Nombre de personnes à la RP	1 RP + 1 suppléant, membre de la Commission de navigation aérienne, + 1 assistant (mis à disposition par le ministère des affaires étrangères)	5, dont 1 suppléant issu du State department et 1 représentant à la CNA issu de la FAA. Un agent supplémentaire pourrait être affecté en 2013.
2.5	Echanges avec la ou les administrations d'appartenance	Pas d'instructions du ministère des affaires étrangères, sauf sur sujets spécifiques (élections au Conseil, ETS...). Echanges réguliers avec le department of infrastructure and transport et les agences spécialisées via des téléconférences périodiques. Le ministère des affaires étrangères est toujours tenu informé des positions défendues mais les destinataires principaux sont les agences spécialisées	Les instructions proviennent des agences spécialisées (FAA, TSA...), sauf les instructions politiques, qui proviennent du State department.
3. Politique de mise à disposition d'experts ou de soutien à des candidatures de nationaux			
3.1	Soutien aux candidatures sur les postes du secrétariat		Les Etats-Unis ne souhaitent avoir des candidats et ne les soutiennent que sur des postes clés. Pas de difficulté pour avoir des candidats sur des postes, car certains arrangements sont possibles (30 jours de congés supplémentaires, possibilité de retour vers l'administration d'origine). La proximité géographique entre Montréal et Washington permet à certaines personnes de ne s'expatrier que partiellement (en gardant leur logement aux Etats-Unis par exemple)
3.2	Répartition géographique équitable QS : quota théorique pouvant être atteint QA : quota atteint	L'Australie atteint la RGE qui lui est applicable. Elle a des représentants au siège de l'OACI, mais aussi au bureau Asie Pacifique à Bangkok QS : 3 QA : 3	QS : 29 QA : 23
3.3	Politique de mise à disposition d'experts	Pas de politique de mises à disposition d'experts	Peu de mises à disposition d'agents, car la politique des Etats Unis est d'obtenir des postes clés, auxquels les agents mis à disposition n'ont pas accès

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
10

	Chine	Inde	Japon
Nom du RP	Ma Tao	Arun Mishra	Toshihiro Koda
1. Place de l'Etat au Conseil de l'OACI			
1.1 Sièges au Conseil de l'OACI	oui	oui	oui
1.2 Catégorie d'appartenance	catégorie 1	catégorie 2	catégorie 1
1.3 Représentation tournante avec autres Etats		non	non
1.4 Membre de groupes d'Etats		L'Inde appartient au forum des pays en voie de développement (23 Etats) et en a assuré la coordination en 2011. Ce forum n'aborde que les questions pouvant intéresser l'ensemble des pays qui en sont membres. 3 des Etats de ce forum sur 23 sont représentés au Conseil	
2. Composition de la RP			
2.1 Ministère d'appartenance du représentant permanent	origine du RP et des autres membres de la RP : aviation civile	Origine : administration. Etait en poste auparavant à la DGCA indienne.	Origine du RP : aviation civile, mais son prédécesseur était un diplomate et une alternance a lieu entre le ministère des affaires étrangères et le Civil aviation bureau . Le suppléant est souvent en provenance du Civil aviation bureau. Le suppléant actuel vient du secteur privé (universitaire)
2.2 Durée du mandat du RP	6 ans en général	3 ans	3 ans
2.3 Financement de la RP	Financement par l'autorité de l'aviation civile et le ministère des finances.	Le budget de la RP indienne provient de l'administration de l'aviation civile	L'activité de la RP est entièrement financée par le ministère des affaires étrangères japonais mais la contribution au budget de l'OACI est gérée par le Civil aviation bureau . Le ministère des finances est évidemment associé.

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls

05/07/2012

11

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

		Chine	Inde	Japon
2.4	Nombre de personnes à la RP	8 en théorie, mais ce chiffre théorique n'est jamais atteint. Aujourd'hui, 1 représentant, 1 suppléant, 1 membre de la CNA, 1 administratif, soit 4 personnes venant de Chine + 1 assistant de droit local et un représentant de Hong Kong (poste vacant pour le moment)	1 RP + 1 expert technique qui représente l'Inde au Conseil + 1 assistant administratif. Un observateur à la CNA	1 RP + 1 suppléant (siégeant à la CNA) et 2 agents japonais + 3 assistants de droit local
2.5	Echanges avec la ou les administrations d'appartenance	Le RP chinois est en relation avec l'administration de l'aviation civile chinoise. Sur certains sujets sensibles, il peut aussi adresser des rapports ou demander des instructions au ministère des affaires étrangères	Echanges avec la DGCA et avec le secrétariat du ministère chargé de l'aviation civile. Pas d'échange avec le ministère des affaires étrangères.	Les instructions proviennent du Civil aviation bureau. Les comptes-rendus sont d'abord transmis au ministère des affaires étrangères qui les retransmet à l'aviation civile. Des circuits différents (plus ou moins sécurisés) sont utilisés pour ces échanges. Des contacts informels ont aussi lieu avec les services de l'aviation civile.
<b>3. Politique de mise à disposition d'experts ou de soutien à des candidatures de nationaux</b>				
3.1	Soutien aux candidatures sur les postes du secrétariat	Il est difficile de susciter des candidatures chinoises sur les postes à l'OACI malgré un niveau de rémunération jugé attractif, d'une part en raison d'un vivier insuffisant de candidats potentiels et d'une assez mauvaise maîtrise de l'anglais de ces candidats, d'autre part en raison des difficultés que rencontrent les conjoints des expatriés pour travailler au Canada		Peu d'experts japonais sont recrutés par l'OACI, car la culture de l'expatriation est peu répandue, et les Japonais ont des difficultés pour parler l'anglais. A l'heure actuelle, 6 Japonais sont en poste au siège de l'OACI et 1 au bureau régional de Bangkok.
3.2	Répartition géographique équitable QS : quota théorique pouvant être atteint QA : quota atteint	La Chine n'atteint pas la RGE à laquelle elle pourrait prétendre QS : 6 QA : 5	L'Inde dépasse la RGE qui lui est allouée. Souhaiterait renforcer sa présence au bureau régional de Bangkok et surtout que soit créé un autre bureau régional, que l'Inde a proposé d'héberger sur son territoire, en fournissant bâtiment et personnel (mais Singapour, la Chine et la Corée ont également fait des offres). QS : 2 QA : 3	Le Japon est en dessous du niveau auquel il pourrait prétendre. La RGE pourrait lui permettre d'avoir 12 à 13 personnes à l'OACI. QS : 11 QA : 5
3.3	Politique de mise à disposition d'experts	La Chine met à disposition de l'OACI des experts pour de courtes périodes (1 an généralement, 2 ans maximum) sur des postes de faible niveau (JPO), dans le but essentiel de les former. Cette politique est très récente.	Pas de politique de mise à disposition d'experts pour le moment, mais cela devrait changer.	Pas de politique active de mise à disposition, ni de budget pour ce type d'opérations. 1 JPO a par le passé été mis à disposition et a depuis été recruté par l'organisation. Les JPO japonais n'ont pas la possibilité de retrouver leur emploi au Japon au terme de leur contrat.

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls

05/07/2012

12

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

	Burkina Faso	Ouganda
Nom du RP	Moumouni Dieguimde	John Wycliffe Kabba Twijuke
<b>1. Place de l'Etat au Conseil de l'OACI</b>		
1.1 Sièges au Conseil de l'OACI	oui	oui
1.2 Catégorie d'appartenance	catégorie 3	catégorie 3
1.3 Représentation tournante avec autres Etats	oui, représente plusieurs pays africains (Ghana, Sénégal, Mali, Niger...) mais le groupe n'est pas vraiment structuré.	
1.4 Membre de groupes d'Etats	La coordination avec les autres Etats n'est pas encore vraiment formalisée et devrait l'être, de manière à prévoir des règles claires pour la rotation des représentants au Conseil et la formation du suppléant appelé à remplacer le RP	Appartient à un groupe d'Etats africains informel, ainsi qu'à un forum informel de pays en voie de développement. Ces pays peuvent se mettre d'accord sur des sujets prêtant à controverse (ETS) afin d'exprimer de vues identiques au Conseil.
<b>2. Composition de la RP</b>		
2.1 Ministère d'appartenance du représentant permanent	Origine: aviation civile (ancien DGAC) mais a aussi le statut d'ambassadeur. Le décret de nomination est signé du président, du premier ministre, du ministre des affaires étrangères et du ministre des transports	Aviation civile
2.2 Durée du mandat du RP	3 ans, éventuellement renouvelable. La durée du mandat est calquée sur celle du mandat au Conseil et le RP est désigné pour toute la durée du mandat. Un système doit être mis en place pour former un suppléant.	6 ans en général, parfois 3. Dans ce cas, un suppléant est aussi désigné.
2.3 Financement de la RP	Financement par le ministère des transports du Burkina Faso	Aviation civile

Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
13

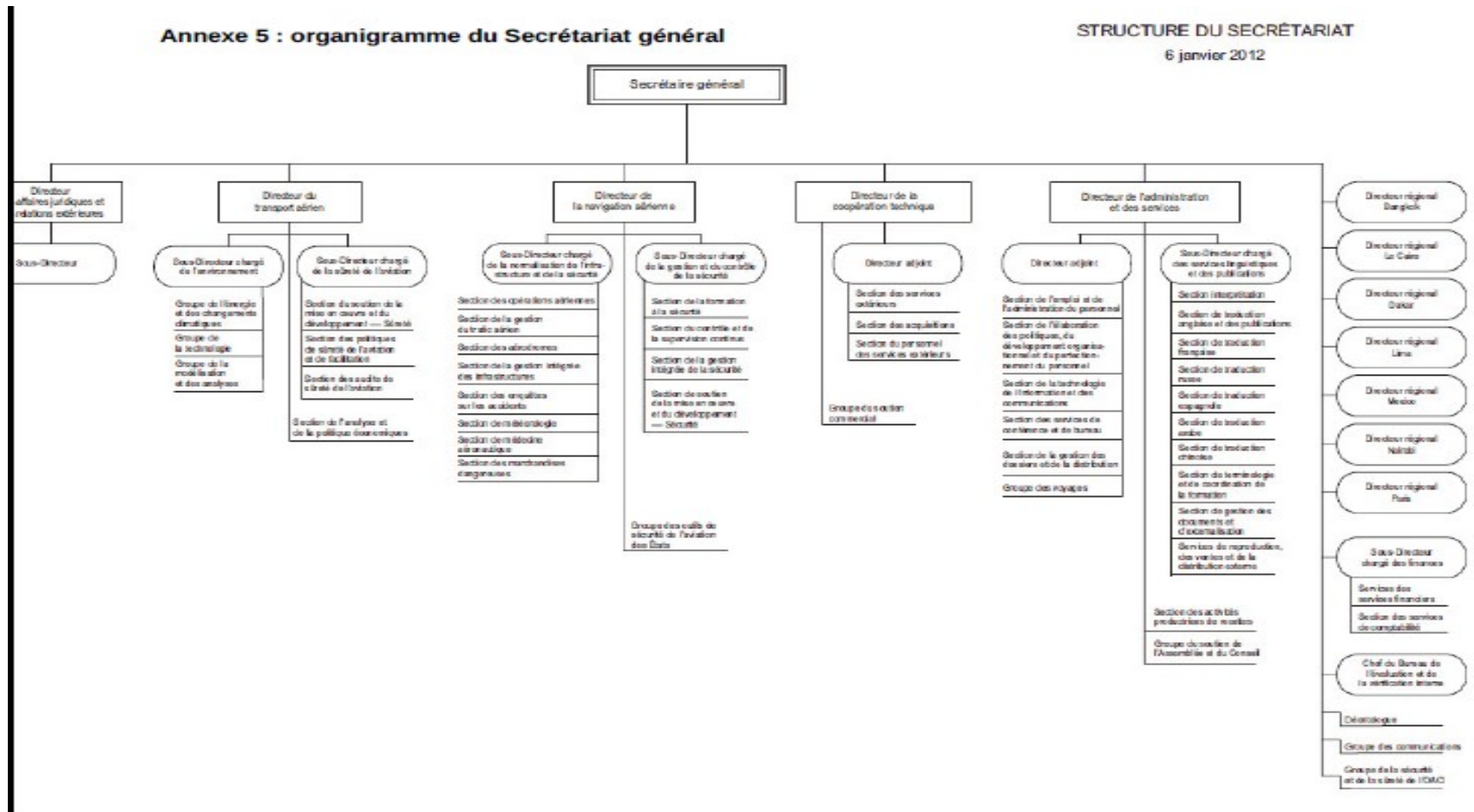


		Burkina Faso	Ouganda
2.4	Nombre de personnes à la RP	1 personne, mais appui des francophones (RP France) et de l'ASECNA qui a un statut d'observateur à la CNA.	1 RP + 1 assistant, nombre jugé insuffisant par le RP
2.5	Echanges avec la ou les administrations d'appartenance		La représentation est totalement autonome sur les sujets techniques. Sur les sujets politiques (budget, élections), elle peut demander ponctuellement des instructions au ministère dont relève l'agence de l'aviation civile en Ouganda. La RP ougandaise n'a aucune relation avec le ministère des affaires étrangères.
3. Politique de mise à disposition d'experts ou de soutien à des candidatures de nationaux			
3.1	Soutien aux candidatures sur les postes du secrétariat		
3.2	Répartition géographique équilibrée QS : quota théorique pouvant être atteint QA : quota atteint	QS : 1 QA : 1	QS : 1 QA : 1
3.3	Politique de mise à disposition d'experts	Pas de politique pour l'instant de mise à disposition d'experts, mais le Burkina prévoit de se coordonner avec d'autres Etats pour mettre en place un fonds qui permettra de financer la mise à disposition d'experts africains auprès de l'OACI	

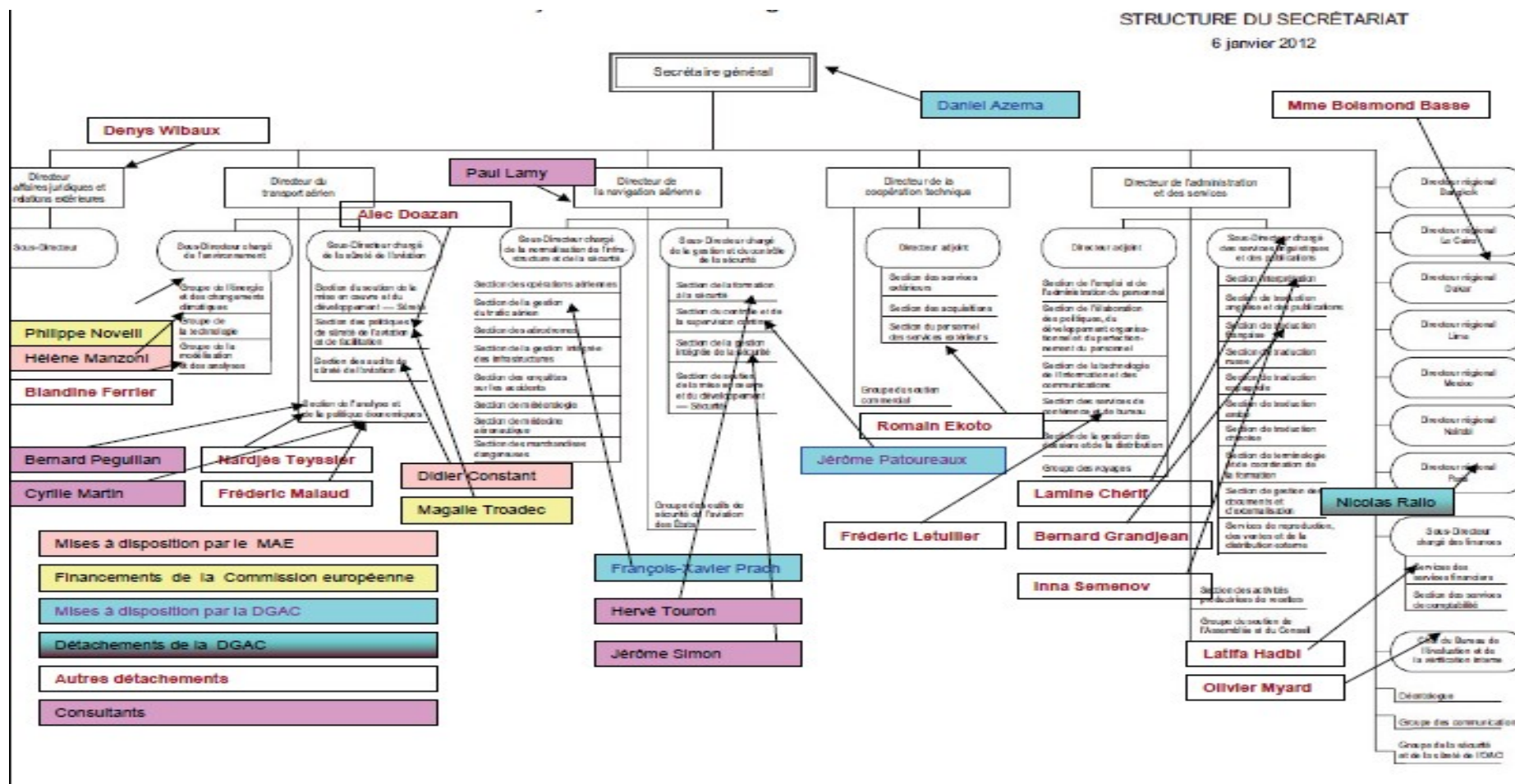
Colonnes en italique : les informations figurant dans ces colonnes ont été recueillies par la RP française et non par la mission au cours d'entretiens

12\_07\_05\_comparaisonRP.xls  
05/07/2012  
14

## 5. Annexe : Organigramme du Secrétariat général



## 6. Annexe : Place des Français au Secrétariat général





## 7. Annexe : Le Conseil et la Commission de navigation aérienne de l'OACI

### 1. Liste des États membres du Conseil de l'OACI à l'issue de la 37<sup>ème</sup> assemblée

1 <sup>ère</sup> catégorie États d'importance majeure dans le transport aérien	2 <sup>ème</sup> catégorie États qui contribuent le plus à fournir des installations et des services pour la navigation aérienne internationale	3 <sup>ème</sup> catégorie États dont la désignation assure une représentation de toutes les grandes régions géographiques
Allemagne * Australie * Brésil * Canada * Chine * Etats-Unis * Fédération de Russie * France * Italie * Japon * Royaume-Uni *	Afrique du Sud * Arabie Saoudite * Argentine * Belgique Colombie Danemark Égypte * Espagne * Inde * Mexique * Nigéria * Singapour *	Burkina Faso Cameroun * Cuba Emirats arabes unis * Guatemala Malaisie * Maroc Ouganda * Paraguay Pérou République de Corée * Slovénie Swaziland

- États réélus

### 2. Liste des membres de la Commission de navigation aérienne de l'OACI (CNA ou ANC)

Expert nommé	Etat d'appartenance de l'expert	
M. R. Monning	Allemagne	Membre
M. A.A. Alharthy	Arabie saoudite	Membre
Mme S. González	Argentine	Membre
M. A. Tiede	Australie	Membre
M. C. Schleifer	Autriche (ABIS) <sup>1</sup>	Membre
M. J.L.F. Alves	B Brésil	Membre
M. J.I. Dow	Canada	Membre
M. F. Tai	Chine	Membre
M. J. Herrero	Espagne	Membre
M. D. C. Behrens	Etats-Unis	Membre
M. A. Korsakov	Fédération de Russie	Membre
M. F. Zizi	France	Membre
M. B. Eckerbert	Suède (Nordica) <sup>2</sup>	Membre
M.. D. Umezawa	Japon	Membre
M.. M. Halidou	Niger	Membre
M. Man-heui Chang	République de Corée	Membre
M. O.R. Nundu	République unie de Tanzanie	Membre
M. P.D. Fleming	Royaume-uni	Membre
<b>M. M. Fernando</b>	<b>Singapour</b>	<b>Président</b>

<sup>1</sup> Représente également la Belgique, l'Irlande, le Luxembourg, les Pays-Bas, le Portugal et la Suisse

<sup>2</sup> Représente également le Danemark, la Finlande, l'Islande et la Norvège

---

## 8. Annexe : Avantages accordés aux personnels employés par l'OACI

Les personnels employés par le secrétariat bénéficient en plus de leur rémunération (qui comprend leur traitement plus un ajustement de poste) d'un certain nombre d'avantages. Ces avantages ne sont accordés qu'aux personnels employés *stricto sensu* par le secrétariat et ni les agents mis à disposition par les Etats ni les consultants ne peuvent en bénéficier.

### 1. Aides à l'installation et au retour

- Pour l'aide à l'installation comme pour le retour, les frais de déménagement sont pris en charge par l'OACI, le cubage autorisé étant fonction du grade,
- L'agent de l'OACI perçoit au moment de l'installation une allocation de 10 000 dollars,
- A la fin de son mandat, l'agent de l'OACI perçoit de nouveau une allocation de 10 000 dollars au titre de la réinstallation.

### 2. Aide au logement

- Sous conditions, jusqu'à 80% du dépassement du plafond autorisé pour le loyer est pris en charge par l'OACI (cf le *Rental subsidy fact sheet*), le taux de prise en charge est dégressif au cours des 4 premières années

### 3. Frais de scolarité

- L'OACI prend en charge 80% des frais de scolarité (*education grant*), y compris à l'université

### 4. Couverture maladie

- Carte d'assurance sociale (RAMQ) et assurance privée sont prises en charge par l'OACI

### 5. Cotisations retraite

**Période d'activité de moins de 5 ans à l'OACI** : à l'issue l'agent reçoit la totalité du montant cotisé (parts employeur et salarié),

**Période d'activité de plus de 5 ans à l'OACI** : à l'issue l'agent a le choix de recevoir la totalité du montant cotisé (parts employeur et salarié) ou de toucher une retraite de l'OACI à l'âge légal.

### 6. Billets de transport aérien pour les congés

L'agent de l'OACI et ses ayants-droit bénéficient d'un billet gratuit tous les 2 ans :

- soit sous l'attribution d'un billet ouvert

---

## 9. Annexe : Liste des acronymes

AESA	Agence européenne de la sécurité aérienne
ASECNA	Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar
CEAC	Conférence européenne de l'aviation civile
CNA	Commission de la navigation aérienne
DGAC	Direction générale de l'aviation civile
DNUOI	Direction des Nations unies et des Organisations internationales
DTA	Direction du transport aérien
IGAE	Inspection générale des affaires étrangères
JPO	<i>Junior professional officer</i>
MAE	Ministère des affaires étrangères
OACI	Organisation de l'aviation civile internationale
RGE	Répartition géographique équitable
RP	Représentation permanente
UE	Union européenne

**Ministère de l'Écologie,  
du Développement durable  
et de l'Énergie**

**Conseil général de  
l'Environnement  
et du Développement durable**

7<sup>e</sup> section – secrétariat général

bureau Rapports et  
Documentation

Tour Pascal B - 92055 La  
Défense cedex  
Tél. (33) 01 40 81 68 73

