OACI

Doc 10136, A40-EX

ASSEMBLÉE
QUARANTIÈME SESSION

Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2019

COMITÉ EXÉCUTIF

RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX

Approuvé par le Comité exécutif de l'Assemblée
et publié sous l'autorité de la Secrétaire générale

OACI

Doc 10136, A40-EX

ASSEMBLÉE
QUARANTIÈME SESSION

Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2019

COMITÉ EXÉCUTIF

RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX

Approuvé par le Comité exécutif de l'Assemblée
et publié sous l'autorité de la Secrétaire générale

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE
999, boul. Robert-Bourassa, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Quarantième session, 2019

Doc 10136, *Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif*

Commande nº : 10136
ISBN 978-92-9265-639-3

© OACI 2021

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

COMITÉ EXÉCUTIF

RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX

TABLE DES MATIÈRES

I. Rapport

Page

Rapport du Comité exécutif 3

Généralités 3

Délégations des États et des observateurs représentées 3

Ordre du jour 6

Point 10 : Arriérés de contributions 6
(Sujet traité dans le rapport verbal à la Plénière ; aucun compte rendu écrit dans la Partie I du présent document)

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018 7

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique 7

Point 13 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue 35

Point 14 : Programmes de facilitation 43

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation 60

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation 83

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) 99

Point 18 : Multilinguisme à l'OACI 112

Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI 114

Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* 119

Point 21 : Programme des Nations Unies à l'horizon 2030— Objectifs de développement durable (ODD) 123

Page

Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires 125

Point 23 : Programme d'assistance technique 128

Point 24 : Coopération technique — Politique et activités 132

Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile 142

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif 147

II. Procès-verbaux

Procès-verbal de la première séance, mercredi, 25 septembre 2019, 9 heures 157

Procès-verbal de la deuxième séance, jeudi, 26 septembre 2019, 9 heures 161

Procès-verbal de la troisième séance, jeudi, 26 septembre 2019, 14 heures 192

Procès-verbal de la quatrième séance, samedi, 28 septembre 2019, 14 h 15 205

Procès-verbal de la cinquième séance, dimanche, 29 septembre 2019, 9 heures 251

Procès-verbal de la sixième séance, dimanche, 29 septembre 2019, 14 h 15 287

Procès-verbal de la septième séance, lundi, 30 septembre 2019, 9 heures 327

Procès-verbal de la huitième séance, lundi, 30 septembre 2019, 14 h 30 365

Procès-verbal de la neuvième séance, mardi, 1er octobre 2019, 9 heures 397

Procès-verbal de la dixième séance, mercredi, 2 octobre 2019, 9 heures 421

Procès-verbal de la onzième séance, mercredi, 2 octobre 2019, 14 heures 435

Procès-verbal de la douzième séance, jeudi 3 octobre 2019, 15 h 30 449

Procès-verbal de la treizième séance, vendredi, 4 octobre 2019, 9 h 25 459

Appendice — Liste des notes de travail examinées par le Comité exécutif 463

CALENDRIER DES DÉBATS DU COMITÉ EXÉCUTIF

DATE ET NUMÉRO DES SÉANCES															
		SEPTEMBRE									OCTOBRE				
POINT DE L'ORDRE DU JOUR		25 AM 1	26 AM 2	26 PM 3	28 PM 4	29 AM 5	29 PM 6	30 AM 7	30 PM 8		1 AM 9	2 AM 10	2 PM 11	3 PM 12	4 AM 13
10.	Arriérés de contributions	X													
11.	Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018		X								X				
12.	Sûreté de l'aviation — Politique			X	X						X				
13.	Programmes d'audits – Méthode de surveillance continue				X						X				
14.	Programmes de facilitation						X				X				
15.	Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation					X						X			
16.	Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation					X	X					X	X	X	
17.	Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)						X						X	X	X
18.	Multilinguisme à l'OACI		X								X				
19.	Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI							X	X			X	X		
20.	*Initiative Aucun pays laissé de côté*		X								X				
21.	Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)		X								X				
22.	Mobilisation des ressources et fonds volontaires		X								X				
23.	Programme d'assistance technique								X			X			
24.	Coopération technique — Politique et activités								X			X			
25.	Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile							X			X				
26.	Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif								X		X	X			

PARTIE I

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF À L'ASSEMBÉE

Généralités

1. Le Comité exécutif de la 40e session de l'Assemblée a tenu 13 séances du 24 septembre au 4 octobre 2019. Les séances se sont tenues sous la présidence du Président de l'Assemblée, M. Nari Williams-Singh (Jamaïque)

Délégations des États et des observateurs représentées

2. Les 184 États membres ci-après se sont fait représenter à toutes les séances du Comité ou à certaines d'entre elles :

Afghanistan
Afrique du Sud
Albanie
Algérie
Allemagne
Andorre
Angola
Antigua-et-Barbuda
Arabie saoudite
Argentine
Arménie
Australie
Autriche
Azerbaïdjan
Bahamas
Bahreïn
Bangladesh
Barbade
Bélarus
Belgique
Belize
Bénin
Bhoutan
Bolivie (État plurinational de)
Bosnie-Herzégovine
Botswana
Brésil
Brunéi Darussalam
Bulgarie
Burkina Faso
Burundi
Cabo Verde
Cambodge
Cameroun
Canada
Chili
Chine
Chypre
Colombie
Comores
Congo
Costa Rica
Côte d'Ivoire
Croatie
Cuba
Danemark
Djibouti
Égypte
El Salvador
Émirats arabes unis
Équateur
Érythrée
Espagne
Estonie
Eswatini
États-Unis
Éthiopie
Fédération de Russie
Fidji
Finlande
France
Gabon
Gambie
Géorgie
Ghana
Grèce
Guatemala
Guinée
Guinée-Bissau
Guinée équatoriale
Guyana
Haïti
Honduras
Hongrie
Îles Cook
Îles Marshall
Îles Salomon
Inde
Indonésie
Iran (République islamique d')
Iraq
Irlande
Islande
Israël
Italie
Jamaïque
Japon
Jordanie
Kazakhstan
Kenya
Kirghizistan
Kiribati
Koweït
La Macédoine du Nord
Lesotho
Lettonie
Liban
Libéria
Libye
Lituanie
Luxembourg
Madagascar
Malaisie
Maldives
Mali
Malte
Maroc

Maurice
Mauritanie
Mexique
Monaco
Mongolie
Monténégro
Mozambique
Myanmar
Namibie
Népal
Nicaragua
Niger
Nigéria
Norvège
Nouvelle-Zélande
Oman
Ouganda
Ouzbékistan
Pakistan
Palaos
Panama
Papouasie-Nouvelle-Guinée
Paraguay
Pays-Bas
Pérou
Philippines
Pologne
Portugal
Qatar
République centrafricaine
République de Corée
République démocratique du Congo
République populaire démocratique de Corée
République démocratique populaire lao
République de Moldova
République dominicaine
République-Unie de Tanzanie
Roumanie
Royaume-Uni
Rwanda
Saint-Kitts-et-Nevis
Sainte-Lucie
Saint-Marin
Saint-Vincent-et-les Grenadines
Samoa
Sénégal
Serbie
Seychelles
Sierra Leone
Singapour
Slovaquie
Slovénie
Somalie
Soudan
Soudan du Sud
Sri Lanka
Suède
Suisse
Tchad
Tchéquie
Thaïlande
Timor-Leste
Togo
Tonga
Trinité-et-Tobago
Tunisie
Turkménistan
Turquie
Tuvalu
Ukraine
Uruguay
Vanuatu
Venezuela (République bolivarienne du)
Viet Nam
Yémen
Zambie
Zimbabwe

3. Ont également assisté à une ou plusieurs séances les observateurs des 55 organisations internationales ci-après :

Académie Internationale de médecine aéronautique et spatiale (AIMAS)
Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)
Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile — Communauté d'Afrique de l'Est (EAC CASSOA)
Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)
Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
Association de droit international (ILA)
Association des organisations africaines de formation aéronautique (AATO)
Association du transport aérien international (IATA)
Association internationale de l'industrie pétrolière pour la conservation de l'environnement (IPIECA)
Association internationale du fret aérien (TIACA)
Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)
Autorités africaines et malgaches de l'aviation civile (AAMAC)
Banque africaine de développement (BAfD)
Bureau de formation des Autorités conjointes de l'aviation (JAA-TO)
Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO)

Comité aéronautique inter-États (CAI)
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)
Conseil international des aéroports (ACI)
Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)
Convention-cadre des Nations Unies pour les changements climatiques (CCNUCC)
Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)
Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (FIVAAF)
Flight Safety Foundation (FSF)
Forum international des transports
Global Express Association (GEA)
Groupe de la Banque mondiale
Groupe de travail aéronautique (AWG)
Hermes – Organisation du transport aérien (Hermes)
International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA)
Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)
Organisation arabe du transport aérien (AACO)
Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO)
Organisation du Groupe de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO)
Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE)
Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO)
Organisation météorologique mondiale (OMM)
Pacific Islands Forum
Programme International Cospas-Sarsat (COSPAS SARSAT)
RTCA, Inc. (RTCA)
Society of Automotive Engineers (SAE) International
Système de supervision de la sécurité et de la sureté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS)
Union économique et monétaire Ouest Africaine (UEMOA)
Union européenne (UE)
Union géographique internationale (UGI)
World Wide Airport Coordinators Group (WWACG)

4. Le Président du Conseil, M. O. B. Aliu, et la Secrétaire générale, Mme Fang Liu, ont aussi assisté à toutes les séances du Comité. M. J. Huang, Directeur des Affaires juridiques et des relations extérieures, était Secrétaire du Comité. M. H. Gourdji a rempli les fonctions de Secrétaire adjoint. M. M. Belayneh, M. S. P. Creamer, Mme T. De Bodt, M. A. Detchou, M. B. Djibo, M. D. Guindon, M. T. Hasegawa, Mme J. Hupe, M. E. Lassooij, M. S. Lefoyer M. R. Macfarlane, M. C. Radu, M. J Vargas et M. J. Wan étaient Secrétaires adjoints. Les procès-verbalistes étaient Mme S. Black, Mme A. Borsallino, Mme S. Browning, Mme J. Park et Mlle Y. Que.

5. Les procès-verbaux des séances ont été publiés sous la cote A40-Min. EX/1-13.

Ordre du jour

6. Les points ci-après ont été renvoyés par la Plénière au Comité exécutif pour examen :

Point 10 : Arriérés de contributions

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

Point 13 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue

Point 14 : Programme de facilitation

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Point 18 : Multilinguisme à l'OACI

Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies – Objectifs de développement durable (ODD)

Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires

Point 23 : Programme d'assistance technique

Point 24 : Coopération technique — Politique et activités

Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

7. Tous les documents et notes de travail examinés par le Comité sont classés par point de l'ordre du jour sur le site web de l'Assemblée de l'OACI https://www.icao.int/Meetings/A40/Pages/wp.aspx.

– – – – – – – – – – – –

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018

11.1 À la deuxième séance du Comité exécutif, le Président du Conseil présente un aperçu général des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018, ainsi que le rapport supplémentaire couvrant les six premiers mois de 2019.

11.2 Au cours de la présentation de l'aperçu par le Président du Conseil, le Comité exécutif est informé que, durant la période à l'étude, le Conseil a été particulièrement actif dans la consolidation des changements transformationnels et des réalisations de l'Organisation durant le triennat, pour ce qui est de tous les objectifs stratégiques et de toutes les stratégies de soutien de l'OACI, ainsi que dans le positionnement de l'OACI pour faire face de façon positive aux défis futurs.

11.3 Enfin, le Comité exécutif note que chaque Commission créée durant la 40e session de l'Assemblée examinera les parties des rapports annuels relevant du domaine de compétence de chacun des organes auxiliaires et que le texte intégral de ces rapports, qui a déjà été diffusé à tous les États membres, peut aussi être consulté sur le site web public de l'OACI.

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

12.1 À ses troisième et quatrième séances, le Comité exécutif examine la question de la politique de la sûreté de l'aviation (AVSEC) sur la base du rapport du Conseil sur la Mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) (WP/25), et des Résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2) (WP/26). Sur la base de ces informations, il examine aussi la proposition du Conseil relative à l'actualisation de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (WP/27), et une proposition visant à actualiser la Résolution sur la cybersécurité dans l'aviation civile et la stratégie correspondante (WP/28). En outre, 44 notes sont soumises par les États et les observateurs (sous les numéros suivants : 112, 141, 148, 165, 171, 172, 178, 219, 221, 243, 248, 250, 251, 253, 254, 283, 285, 286, 315, 328, 344, 348, 355, 357, 373, 386, 394, 395, 400, 405, 427, 466, 473, 489, 490, 491, 494, 495, 517, 528, 532, 543, 567 et 569).

12.2 Dans la note WP/141, le Qatar aborde la question de la différenciation de l'inspection-filtrage des passagers et des non-passagers dans les aéroports et préconise que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) entreprenne davantage de travaux pour mettre en place un système d'inspection-filtrage plus efficace et efficient.

12.3 Dans la note WP/148, les Émirats arabes unis examinent la nécessité et l'importance de renforcer la coopération et la collaboration entre États en ce qui concerne le partage d'informations pertinentes en matière de sûreté de l'aviation.

12.4 La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de ses 54 États membres, présente dans la note WP/165 les difficultés liées à la mise en œuvre mondiale des obligations en matière de contrôle de la qualité AVSEC et propose de renforcer le programme de contrôle de la qualité AVSEC ainsi que sa mise en œuvre effective.

12.5 Les notes WP/171 et WP/355, respectivement présentées par le Kazakhstan et la Fédération de Russie, fournissent des informations sur les travaux accomplis par le Bureau Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) et sur la nécessité de renforcer les effectifs dudit Bureau.

12.6 L'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO) propose dans la note WP/172 que le groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) soit reclassé en groupe d'experts OACI relevant du Conseil de l'OACI, et que le nouveau « Groupe d'étude sur le cadre de

confiance » soit placé sous la supervision de ce nouveau Groupe d'experts sous la forme d'un groupe de travail. Ce nouveau Groupe d'experts sur la résilience, la sûreté et la sécurité cybernétiques (CRSSP) devrait étudier et proposer des normes et pratiques recommandées (SARP) et éléments indicatifs nouveaux ou adaptés pour assurer la cohérence et l'homogénéité de toutes les activités cybernétiques liées à l'aviation au sein des groupes d'experts de l'OACI et d'autres groupes d'experts.

12.7 L'Association du transport aérien international (IATA) présente dans la note WP/178 la nécessité de prendre rapidement des mesures concrètes en vue de la création d'une taxonomie de la sûreté claire, harmonisée et complète et d'outils à jour et pratiques pour le signalement efficace d'incidents de sûreté.

12.8 Dans la note WP/219, le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) préconise la mise en place d'une entité de l'OACI, gouvernée par les États membres et soutenue par l'industrie, qui ne sera pas contrainte par la structure organisationnelle existante de l'OACI. Cette entité devrait assurer la bonne coordination de toutes les activités liées à la cybersécurité dans l'ensemble de l'OACI, ainsi que l'interface avec les autres disciplines concernées, et harmoniser les travaux réalisés par les groupes d'experts et les groupes d'étude existants.

12.9 Dans la note WP/221, les Émirats arabes unis préconisent que la communauté aéronautique travaille de concert pour envisager la cybersécurité. Ils recommandent que l'OACI tienne compte de l'aspect pluridimensionnel de la cybersécurité en créant à cette fin une structure appropriée, en se conformant aux instructions du Conseil de mener une étude de faisabilité et une analyse des lacunes aux fins d'établissement de la structure future du programme des travaux de l'OACI sur la cybersécurité.

12.10 Dans la note WP/243, le Conseil international des aéroports (ACI) affirme qu'à condition d'être doté de ressources suffisantes, un Groupe d'experts de la cybersécurité pourrait éventuellement examiner certaines questions en offrant un éventail plus vaste de compétences techniques et d'expérience parmi les membres du Groupe d'experts, en particulier sur le sujet de la cybersécurité ; une approche globale de l'évaluation des risques qui comprend des méthodologies convenues et bien comprises par toutes les parties prenantes et s'appuie sur l'expérience régionale et nationale ; la capacité de créer des groupes de travail afin d'accorder davantage de temps et d'allouer davantage de ressources à l'élaboration d'éléments indicatifs et de programmes, au renforcement des capacités, à l'assistance et à la formation, selon les besoins ; la possibilité d'examiner les questions relatives à la navigation aérienne, à la sécurité et à la sûreté à un seul endroit.

12.11 Dans la note WP/248, le Canada, au nom de l'Australie, des Émirats arabes unis, des États-Unis, de la Jamaïque, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de la Global Express Association, de l'IATA et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), reconnaît que l'intégration des principes axés sur les résultats et fondés sur les risques dans la trame d'une organisation et ses programmes de sûreté de l'aviation est une entreprise complexe, en évolution perpétuelle. Afin d'appuyer les objectifs prioritaires du GASeP, le partage de telles expériences avec la communauté mondiale et l'établissement de méthodes pratiques pour reconnaître et intégrer ces pratiques, principes et politiques, sont des mesures fondamentales pour encourager un écosystème plus durable et plus innovateur de la sûreté de l'aviation dans le monde.

12.12 Dans la note WP/250, l'ACI indique que l'industrie travaille à apporter des innovations urgentes dans le domaine de la sûreté de l'aviation, des améliorations progressives aux innovations radicales, telles qu'une refonte de l'inspection-filtrage des passagers au moyen de la sûreté intelligente. Reconnaissant que tant les solutions progressives que les solutions radicales nécessitent un climat d'innovation, l'ACI suggère des mesures précises que les États membres et l'OACI peuvent prendre pour aider l'industrie à relever les défis importants de demain.

12.13 Dans la note WP/251, l'Australie, les Émirats arabes unis et le Royaume-Uni encouragent les États à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des ententes de sûreté à guichet unique afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant la répétition inutile des contrôles de sûreté, lorsqu'ils sont réputés équivalents et conformes aux orientations de l'OACI.

12.14 Dans la note WP/253, l'Allemagne, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, les États-Unis d'Amérique, la France, la Gambie, le Ghana, l'Irlande, l'Italie, le Japon, la Jordanie, le Kenya, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, la Macédoine du Nord, les Pays-Bas, le Portugal, le Qatar, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Sierra Leone, Singapour, la Suisse, la Turquie, l'ACI et l'IATA recommandent que les États, l'industrie et l'OACI prennent des mesures concrètes pour intégrer la culture de la sûreté dans l'environnement de l'aviation en conformité avec les résultats prioritaires du GASeP, par exemple par la mise en œuvre de campagnes pour une culture de la sûreté.

12.15 Dans la note WP/254, l'Afrique du Sud fait part de son expérience dans la lutte contre un certain nombre d'infractions affectant des passagers aériens grâce à l'établissement d'une structure collaborative et affirme qu'un organisme ou un département ne peut assumer seul la responsabilité de protéger le système aéronautique contre les menaces.

12.16 Dans la note WP/283, la France fait part de son expérience dans la mise en place d'un mécanisme efficace de coordination de la cybersécurité à travers la création du Conseil pour la cybersécurité du transport aérien, qui fournit déjà des résultats essentiels pour la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques, et fait observer qu'une stratégie de l'OACI dans ce domaine devrait être saluée et encouragée ainsi que la création d'un organe spécial collaboratif et transversal.

12.17 L'Argentine et le Brésil, avec le soutien des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), présentent dans la note WP/285 leur expérience en ce qui concerne la mise en œuvre du GASeP et proposent un mécanisme permettant de suivre la progression de la feuille de route du GASeP. Il est en particulier avancé que la création d'un mécanisme d'échange mondial, qui contiendrait le catalogue de la feuille de route du GASeP, pourrait aider tous les États à trouver des solutions pour se conformer aux normes AVSEC.

12.18 Dans la note WP/286, les États-Unis reconnaissent que des progrès encourageants ont été enregistrés dans le domaine de la sûreté de l'aviation mondiale depuis la 39e session de l'Assemblée, mais proposent que la 40e session de l'Assemblée définisse un programme encore plus ambitieux pour le prochain triennat. Alors que le dernier triennat a défini le cadre grâce à l'élaboration du GASeP et des outils connexes, il faut désormais plus particulièrement se concentrer sur les mesures, la mise en œuvre efficace, le suivi et les améliorations.

12.19 Dans la note WP/315, la Finlande, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres ainsi que des autres États membres de la Conférence Européenne de l'aviation civile (CEAC), attire l'attention sur l'expérience de la mise en œuvre du GASeP dans la région Europe, et prie instamment l'OACI, les États et les organismes de l'aviation de maintenir cette dynamique afin que les objectifs du GASeP puisse rapidement aboutir à des résultats concrets, élevant ainsi la barre de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale.

12.20 Singapour, dans la note WP/328 coparrainée par l'Argentine, l'Arménie, la Belgique, le Brésil, le Cambodge, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, la Fédération de Russie, les Fidji, la France, les Îles Marshall, l'Italie, le Japon, la Jordanie, Nauru, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, le Portugal, la République démocratique

populaire lao, le Royaume-Uni, le Sénégal, la Suisse, la Thaïlande et Trinité-et-Tobago, examine l'importance de la sensibilisation des autres organismes et organisations à la sûreté de l'aviation.

12.21 Dans la note WP/344, la Fédération de Russie présente des informations relatives à une approche intégrée pour améliorer davantage les activités de supervision des États, à l'aide de nouvelles méthodes destinées à empêcher les personnes de contrevenir aux exigences en matière de sûreté de l'aviation et à renforcer la culture de la sûreté chez les passagers.

12.22 Dans la note WP/348, le Venezuela propose que l'OACI conçoive et mette sur pied un réseau de points de contact (PoC) afin d'encourager le développement d'une compréhension commune, par les États membres, des cybermenaces et des cyber-risques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des biens et des systèmes qui doivent être protégés.

12.23 Dans la note WP/357, le Venezuela rappelle la feuille de route régionale pour les régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM) en vue de relever les défis de la mise en œuvre du GASeP, et attire l'attention sur un système d'évaluation mis au point à l'échelle régionale pour déterminer le niveau de mise en œuvre du GASeP.

12.24 Dans la note WP/373, la Chine fait part de son expérience dans la mise en œuvre du GASeP et de la feuille de route régionale pour l'Asie et le Pacifique (PAC) et propose la publication d'un modèle de plan national en matière de sûreté de l'aviation.

12.25 Dans la note WP/394, le Venezuela invite l'Assemblée à reconnaître que les États ont besoin de plus d'informations et d'orientations qui les aideront à mettre en œuvre des normes internationales, à élaborer des stratégies et à mettre en application les meilleures pratiques en matière de protection des systèmes informatiques et de communication critiques contre les actes d'intervention illicite susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation civile.

12.26 Dans la note WP/405, la République dominicaine souligne la nécessité de créer un modèle de matrice afin d'établir la priorité et la fréquence des activités de supervision de la sûreté de l'aviation par les États. Ces matrices serviront à identifier les mécanismes et les méthodologies pour la vérification ordonnée et systématique de la conformité, et à assurer une mise en œuvre efficace du programme national de sûreté de l'aviation civile.

12.27 Dans la note WP/427, les États-Unis recommandent que l'OACI crée un comité technique du Conseil sur la cybersécurité et la résilience pour centraliser la gouvernance et examiner les questions de cybersécurité et de résilience de manière appropriée dans une approche holistique. Ce comité gérera les politiques et l'intégration des normes du secteur tout en évaluant l'élaboration éventuelle de SARP techniques.

12.28 Dans une note d'information (WP/112), la Finlande, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, décrit le régime de supervision de la sûreté de l'UE qui est conforme aux objectifs du GASeP. Elle explique que la législation de l'UE en matière de sûreté de l'aviation, sous la forme du règlement (CE) nº 300/2008 établissant des règles communes dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile et des textes d'application connexes, requiert des États membres de l'UE qu'ils assurent une surveillance régulière de tous les aéroports, les exploitants et les autres entités responsables de la mise en œuvre des normes de sûreté aérienne.

12.29 Dans une note d'information (WP/386), le Comité aéronautique inter-États (CAI) présente le déroulement de la mise en œuvre des dispositions du GASeP et de la feuille de route EUR/NAT relative à la sûreté de l'aviation.

12.30 Dans une note d'information (WP/395), l'IATA présente son avis en ce qui concerne la nécessité de progrès coordonnées, proactifs et tangibles visant à faire connaître et à gérer les risques de la cybersécurité, et considère l'OACI comme l'organisation la plus indiquée pour faire avancer le dialogue et les mesures au niveau mondial.

12.31 Dans une note d'information (WP/400), la République dominicaine présente un récapitulatif des progrès accomplis dans les domaines de la réglementation, de la technologie, du contrôle de la qualité, de la formation de sûreté de l'aviation et de la coopération dans le cadre du système mondial de la sûreté de l'aviation civile, et affirme son intention de soutenir l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).

12.32 Dans une note d'information (WP/466), la République islamique d'Iran souligne qu'il importe que les amendements futurs de l'Annexe 17 intègrent les éléments critiques des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation.

12.33 Dans une note d'information (WP/473), la République islamique d'Iran met en avant la nécessité pour l'OACI d'adopter, dans l'Annexe 17, des règles complètes et contraignantes qui seront mises en œuvre par les États membres, notamment pour faire face aux menaces contre la sûreté que représentent les véhicules aériens non habités.

12.34 Dans une note d'information (WP/489), la République bolivarienne du Venezuela fait état des progrès réalisés par l'aéroport international Maiquetía – Simón Bolívar en matière de mise en œuvre du plan de modernisation de la sûreté de l'aviation.

12.35 Dans une note d'information (WP/490), la République bolivarienne du Venezuela fait part de son expérience relative à l'élaboration d'un plan de travail qui vise à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 17, notamment celles concernant la cybersécurité.

12.36 Dans une note d'information (WP/491), le Cameroun fait part de ses progrès en matière d'élaboration et de mise en œuvre d'outils visant à promouvoir une culture de la sûreté dans les aéroports.

12.37 Dans une note d'information (WP/494), la République dominicaine fait état des mesures adoptées par les États en ce qui concerne l'identification du personnel AVSEC certifié.

12.38 Dans une note d'information (WP/495), la République dominicaine décrit la Loi nº 188-11, qui définit un cadre réglementaire aux fins de la poursuite des crimes et des délits commis à l'encontre de l'aviation civile dominicaine.

12.39 Dans une note d'information (WP/517), l'Indonésie souligne l'accent placé sur la sûreté de l'aviation dans le pays, et fait part de son expérience en matière de mise en œuvre de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

12.40 Dans une note d'information (WP/528), la Finlande, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile ; et l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unies, le Nigéria et le Qatar, présente dans l'Appendice de la note d'information un texte qui pourrait servir de base pour une nouvelle Déclaration sur la sûreté de l'aviation.

12.41 Dans une note d'information (WP/532), le Qatar décrit son approche en matière d'introduction d'orientations et de mesures relatives à la cybersécurité de l'aviation au sein de son programme national de sûreté de l'aviation civile.

12.42 Dans une note d'information (WP/543), Oman illustre son expérience en matière de mise à jour et d'amendement des textes législatifs nationaux conformément aux SARP de l'Annexe 17 et aux dispositions de l'Annexe 9 relatives à la sûreté. Il encourage les États membres à mettre en place un mécanisme interne afin de veiller à la conformité aux engagements pris au niveau international en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation.

12.43 Dans une note d'information (WP/567), l'Inde présente les progrès accomplis en 2018 en matière de mise en œuvre d'un système d'immatriculation et de suivi des aéronefs télépilotés et de leur programme de sûreté.

12.44 Dans une note d'information (WP/569), l'Inde présente des informations sur la mise en œuvre d'un système d'inspection des antécédents à deux niveaux, fondé sur un mécanisme solide d'authentification des données biométriques.

Délibérations

Priorités stratégiques pour le prochain triennat

12.45 Dans la note WP/26, le Secrétariat de l'OACI rend compte des mesures adoptées à la suite des recommandations de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2), qui s'est tenue à Montréal en novembre 2018. Le Comité note avec satisfaction le haut degré de participation des États et de l'industrie à la Conférence et à ses résultats. Les délégués adressent aussi leurs félicitations au Secrétariat de l'OACI pour l'organisation réussie de cette manifestation. Après avoir examiné les résultats et les mesures de suivi de la Conférence, le Comité approuve toutes les recommandations de la Conférence HLCAS/2 et soutient les mesures prises par le Conseil de l'OACI et le Secrétariat. Il invite toutefois à accorder une attention soutenue à certains points toujours en chantier, par exemple à la nécessité d'examiner le mécanisme actuel de coordination de la cybersécurité, à l'établissement de priorités relatives à la sûreté de l'aviation au sein de l'OACI, et à la création éventuelle d'une direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

12.46 Notant avec satisfaction que de nombreux travaux ont été menés à bien par le Secrétariat en ce qui a trait aux points clés de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, le Comité souligne qu'il est important que le Conseil veille à ce que des organes appropriés (comme le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation) continuent d'entreprendre des travaux centrés sur les préceptes de la Résolution 2309, notamment la gestion des risques et les orientations connexes sur les politiques fondées sur les risques et la prise de décision opérationnelle ; les technologies et les techniques novatrices ainsi que le contrôle de la qualité et la supervision. En outre, les délégués expriment le besoin d'examiner le A40-WP/615 P/44 Rapport sur le point 12 de l'ordre du jour 12-7 processus d'élaboration et d'adoption des normes de sûreté et des outils d'appui, notamment la manière dont les politiques sont scrutées, les résultats escomptés en matière de sûreté, formulés, et les incidences, évaluées.

Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde

12.47 Dans la note WP/25, le Secrétariat de l'OACI donne un aperçu des nombreuses activités entreprises pour élaborer et mettre en œuvre les mesures et tâches prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

12.48 Les efforts visant à accélérer le développement du GASeP, comme cela a été demandé par la 39e session de l'Assemblée, sont salués. Il est pris note des divers degrés de mise en œuvre dans les différentes régions et, dans ce contexte, le Comité prie instamment les États de continuer à agir en faveur d'améliorations, notamment pour réaliser les objectifs mondiaux, et reconnaît l'importance du Programme

universel d'audits de la sûreté et de ses réformes en cours destinées à mesurer la mise en œuvre avec efficacité.

12.49 S'agissant de la mise en œuvre du GASeP, les délégués saluent les expériences communiquées par les États à ce sujet. De nombreuses propositions sont formulées pour que l'OACI envisage la création d'un système destiné à rendre compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre des actions, mesures et tâches prioritaires convenues au titre du GASeP et mettre en évidence les avancées vers les cibles du GASeP, par exemple au moyen d'un répertoire sur le GASeP, accessible depuis le portail sécurisé, dont les informations seront mises à jour à mesure que de nouvelles données et de nouveaux éléments sont disponibles. Le Comité souligne aussi l'importance d'associer les activités existantes de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation aux SARP applicables de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et aux méthodes d'attaque recensées dans l'État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile de l'OACI (Doc 10108). Les délégués insistent aussi sur le rôle important que jouent les bureaux régionaux et félicitent ces derniers pour le soutien volontariste qu'ils apportent aux États membres en ce qu'ils favorisent la réalisation des objectifs mondiaux et régionaux par la mise en œuvre effective du GASeP.

12.50 S'agissant de l'évolution future du GASeP, le Comité reconnaît qu'en tant que « document évolutif », le GASeP sera révisé lorsque cela est nécessaire et approprié, et soutient une révision triennale. Ces révisions peuvent porter sur la manière de mieux lier le GASeP aux SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté*, le cas échéant. Le Comité estime toutefois que la proposition visant à incorporer dans la prochaine édition de la feuille de route du GASeP les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté devra faire l'objet de plus amples discussions.

Politique de réglementation

12.51 Rappelant les conclusions de la Conférence HLCAS/2, et en gardant à l'esprit les résultats prioritaires du GASeP et les résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI, ainsi que la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, le Comité convient que la communauté mondiale peut tirer parti de l'échange de connaissances en matière d'intégration des pratiques, des principes et des politiques qui mènent à un processus décisionnel fondé sur les faits et axé sur les risques. À cette fin, il prie le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'envisager l'élaboration de méthodes tangibles pour reconnaître et intégrer ces principes dans les processus décisionnels le cas échéant, afin de renforcer davantage l'efficacité, l'efficience et la durabilité de la sûreté de l'aviation dans le monde. Le Comité prend acte des mesures proposées dans la note WP/248 et reconnaît que ce type de pratiques, de principes et de politiques devraient contribuer à l'élaboration de propositions d'amendement des dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et des meilleures pratiques connexes.

12.52 En outre, le Comité manifeste un large soutien pour la promotion de l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et appelle les États membres à se coordonner avec les partenaires de l'industrie pour faciliter les essais opérationnels de technologies nouvelles et de techniques innovantes. Plus particulièrement, le sujet de la différenciation des passagers dans l'application des mesures d'inspection-filtrage a été évoqué comme une évolution possible des activités d'inspection-filtrage en vue d'envisager une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur les risques et axée sur les résultats. Toutefois, le Comité souligne que, si des moyens alternatifs de mise en conformité existent, dont certains figurent dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973), la mise en œuvre de mesures de sûreté de base reste essentielle à l'établissement d'un système de sûreté de l'aviation solide.

Cybersécurité

12.53 Soucieux de favoriser davantage une approche concertée et cohérente pour la gestion des cybermenaces et des cyberrisques, le Conseil, dans la note WP/28, propose un projet de résolution sur la meilleure façon de traiter les questions de cybersécurité dans l'aviation civile. La résolution vise à traiter de la cybersécurité selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle, en réaffirmant l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces. Elle cherche également à obtenir un engagement mondial des États membres et des parties prenantes de l'industrie, de manière à prendre des mesures pour s'attaquer systématiquement et de façon collaborative aux problèmes de cybersécurité dans l'aviation civile et atténuer les menaces et risques connexes.

12.54 Les délégués se félicitent des travaux accomplis par l'OACI et son groupe d'étude sur la cybersécurité (SSGC) concernant la cybersécurité dans l'aviation civile. Plus particulièrement, l'Assemblée salue et approuve la Stratégie de cybersécurité de l'OACI, et insiste sur l'importance d'élaborer un plan d'action global durable pour la mise en œuvre de cette stratégie, et de poursuivre les travaux relatifs à la mise au point d'un cadre de cybersécurité fiable. Soucieux de favoriser davantage une approche harmonieuse et cohérente de la gestion des cybermenaces et des cyberrisques, le Comité convient d'adopter la Résolution de l'Assemblée telle qu'elle figure dans l'Appendice A de la note A40-WP/28. Cette résolution remplacera la Résolution A39-19, *Cybersécurité dans l'aviation civile*. Le Comité convient de soumettre la résolution à la Plénière pour adoption.

Résolution A40-12/1 : *Cybersécurité dans l'aviation civile*

L'Assemblée,

Considérant que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré constitué de technologies de l'information et des communications essentielles à la sécurité et à la sûreté des vols d'aviation civile,

Notant que le secteur de l'aviation dépend de plus en plus de la disponibilité des systèmes de technologies de l'information et des communications, ainsi que de l'intégrité et de la confidentialité des données,

Consciente que la menace représentée par les cyberincidents pour l'aviation civile évolue rapidement et continuellement, que les responsables de ces menaces sont animés d'intentions malveillantes et concentrent leurs efforts sur la perturbation de la continuité des activités et le vol d'informations pour des motivations politiques, financières ou autres, et que cette menace peut facilement évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

Reconnaissant que tous les problèmes de cybersécurité qui compromettent la sécurité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels, et devraient donc être traités par l'application de systèmes de gestion de la sécurité,

Reconnaissant la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et solutions en matière de cybersécurité, et notant que les cyberrisques peuvent simultanément toucher une vaste gamme de domaines et s'étendre rapidement,

Réaffirmant les obligations qu'impose la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) de garantir la sécurité, la sûreté et la continuité de l'aviation civile,

Considérant que la Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale (Convention de Beijing) et le Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Protocole de Beijing) renforceraient le cadre juridique mondial visant à considérer les cyberattaques contre l'aviation civile internationale comme des crimes, et qu'en conséquence la ratification à grande échelle de ces instruments par les États découragerait et punirait de telles attaques où qu'elles se produisent,

Réaffirmant l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces,

Considérant la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné permettant aux parties prenantes de l'aviation civile de relever les défis en matière de cybersécurité, et de prendre des mesures à court terme pour renforcer la résistance du système mondial de l'aviation aux cybermenaces qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile,

Reconnaissant le travail accompli par le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité, qui a grandement contribué au format de la stratégie de sécurité et aux caractéristiques de sûreté de la cybersécurité,

Reconnaissant qu'il est nécessaire d'harmoniser la cybersécurité dans l'aviation aux échelons mondial, régional et national afin de promouvoir une cohérence mondiale et d'assurer la pleine interopérabilité des mesures de protection et des systèmes de gestion du risque,

Reconnaissant la valeur des initiatives, plans d'action, publications et autres médias conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et approfondie,

1. *Prie instamment* les États membres et l'OACI de promouvoir l'adoption et la mise en œuvre universelles de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et du *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) comme moyen de viser les cyber-attaques dirigées contre l'aviation civile ;

2. Invite les États et les parties prenantes de l'industrie à prendre les mesures suivantes pour contrer les cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :

a) mettre en œuvre la stratégie de sécurité ;

b) déterminer les menaces et les risques associés aux éventuels cyberincidents contre les vols et les systèmes critiques de l'aviation civile, et les graves conséquences que peuvent entraîner de tels incidents ;

c) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité dans l'aviation civile ;

d) encourager le développement d'une compréhension commune entre les États membres pour ce qui est des cybermenaces et des cyberrisques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des ressources et des systèmes qui nécessitent une protection ;

e) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité dans l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;

f) développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation ;

g) sur la base d'une compréhension commune des cybermenaces et des cyberrisques, adopter une approche souple et fondée sur les risques pour la protection des systèmes critiques d'aviation grâce à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la cybersécurité ;

h) encourager une solide culture générale de cybersécurité dans les organismes nationaux et dans l'ensemble du secteur de l'aviation ;

i) promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de normes, stratégies et meilleures pratiques internationales relatives à la protection des systèmes critiques de technologies de l'information et des communications utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile ;

j) établir des politiques et affecter des ressources, au besoin, afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient résistants ; les méthodes de transfert de données soient sécurisées, assurant ainsi l'intégrité et la confidentialité des données ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;

k) collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la navigation aérienne, la communication, la surveillance, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

3. *Charge* le Secrétaire général :

a) d'élaborer un plan d'action pour appuyer les États et l'industrie dans l'adoption de la stratégie de cybersécurité ;

b) de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité soient examinées et coordonnées de façon transversale au moyen des mécanismes appropriés dans l'esprit de la stratégie.

– – – – – – – – – – – –

12.55 Reconnaissant qu'il est nécessaire de poursuivre les travaux du SSGC d'une manière plus formalisée, et d'assurer ainsi une coordination structurée d'autres groupes d'experts de l'OACI, le Comité salue les différentes propositions relatives aux structures de gouvernance de la cybersécurité qui visent à coordonner efficacement les activités de cybersécurité à tous les niveaux de l'OACI, à assurer une approche pluridisciplinaire de la cybersécurité, et à encourager le partage d'informations. Le Comité débat des critères pertinents susceptibles d'étayer une structure de gouvernance, notamment : la transparence dans tous les domaines de l'aviation ; la mise en place d'une structure globale qui regrouperait les travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) et ceux du Groupe d'étude sur le cadre de confiance (TFSG) ; la cohérence de toutes les Annexes pertinentes de la Convention relative à l'aviation civile internationale ; une gestion assurée par les États, en veillant à la participation des parties prenantes

de l'industrie ; et le maintien du nombre de spécialistes à un niveau raisonnable. En conséquence, il charge l'OACI de réaliser rapidement une étude de faisabilité et une analyse des lacunes à soumettre au Conseil pour examen, afin de déterminer la structure de gouvernance et le mécanisme de coordination de la cybersécurité les plus appropriés, en tenant compte des critères ci-dessus.

12.56 Le Comité se félicite des expériences de mise en œuvre communiquées par les États et l'industrie, et reconnaît qu'il importe que toutes les parties prenantes partagent des informations et des orientations. L'OACI devrait donc poursuivre l'établissement du réseau des points de contact sur la cybersécurité qui est actuellement en cours de développement, et assurer la tenue à jour régulière du Répertoire « Cybersécurité ».

Collaboration et coopération

12.57 Alors qu'il examine la nécessité d'accroître la coopération et la collaboration entre États, comme le préconisent certains États membres, le Comité soutient la conclusion de la Conférence HLCAS/2 selon laquelle les arrangements pour un contrôle unique de sûreté entre des États aux vues similaires, sur la base de la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté, peuvent produire des avantages pour le système de sûreté de l'aviation en occasionnant une efficacité accrue et une utilisation plus efficace des ressources. Le Comité encourage donc les États à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des ententes de sûreté à guichet unique, afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant la répétition inutile des contrôles de sûreté, lorsqu'ils sont conformes aux éléments indicatifs prévus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973) et dans l'évaluation des risques pertinente.

12.58 S'il peut être difficile pour certains États de s'engager dans des arrangements pour un contrôle unique de sûreté, le Comité reconnaît que d'autres approches existent pour parvenir à une plus grande efficacité en matière de sûreté de l'aviation. Ces approches passent notamment par une collaboration rapprochée entre États, et entre organismes gouvernementaux et parties prenantes de l'aviation, au moyen d'accords de partage d'informations, d'accords multilatéraux (par ex. memoranda d'entente) et de mécanismes de coopération. À cet égard, le Comité salue l'initiative d'un État membre, et encourage d'autres États à étudier plus avant des approches et des arrangements de collaboration similaires.

Culture de la sûreté

12.59 Compte tenu du deuxième objectif prioritaire du GASeP – développer une culture de la sûreté et des capacités humaines, le Comité estime qu'il est indispensable de forger une culture de la sûreté forte et globale pour la mise en œuvre effective et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation sur le long terme. Les facteurs humains jouent un rôle déterminant dans l'atténuation des menaces qui pèsent sur l'aviation civile. La promotion d'une culture de la sûreté positive permet de sensibiliser le personnel aux menaces contre la sûreté de l'aviation et à leurs incidences et aide à atténuer les menaces tant internes qu'externes, à mesure que le personnel réfléchit et agit de manière plus soucieuse de la sûreté et détecte et signale les comportements ou activités préoccupants. Il en résulte que tout le personnel du secteur aéronautique civil a le sentiment de jouer un rôle essentiel dans un régime de sûreté. Le Comité reconnaît que pour construire avec succès une culture de la sûreté, les parties prenantes doivent promouvoir la sûreté de l'aviation auprès de tous les organismes concernés par l'aviation civile, appuyant ainsi les initiatives avancées par plusieurs États membres, qui encouragent les États et les organisations de l'industrie à établir des programmes de sensibilisation à la culture de la sûreté à l'intention de toutes les parties prenantes de l'aviation civile. En outre, pour construire une culture de la sûreté, il faut aussi compter sur le soutien et l'impulsion des hauts dirigeants afin d'inscrire les principes de la sûreté de l'aviation dans tous les aspects des activités de l'aviation civile.

12.60 Le Comité reconnaît aussi que le soutien politique en faveur d'une culture de la sûreté doit se traduire par des actions concrètes et il salue les diverses initiatives signalées par les États membres pour mettre au point et en place des campagnes pratiques qui soulignent l'importance de la sûreté à l'aéroport et dans ses environs. S'appuyant sur la recommandation de la Conférence HCLAS/2 appelant les États et l'industrie à prendre des mesures concrètes pour élaborer des programmes axés sur une culture de la sûreté, comme des campagnes médiatisées, le Comité est favorable à la création de brochures et d'affiches, à la mise en place d'ateliers, de séances d'information et à la distribution de polycopiés, entre autres outils de communication ciblée pour inscrire la sensibilisation à la sûreté de l'aviation dans toutes les opérations de l'aviation civile. En outre, il note l'importance tant des outils pratiques permettant de signaler des incidents de sûreté que des formations périodiques visant à sensibiliser à la sûreté, tels que présentés par les États et l'industrie. Il demande à l'OACI de poursuivre les travaux concernant l'élaboration d'outils visant à renforcer la sensibilisation à la sûreté et la culture de la sûreté, en faisant de cette question une priorité et en désignant 2020 comme l'« Année de la culture de la sûreté »

Activités de supervision des États

12.61 Le Comité souligne l'importance critique du contrôle de la qualité pour assurer la durabilité de la sûreté de l'aviation. Étant donné les améliorations requises dans le domaine du contrôle de la qualité, tel qu'il ressort des audits du Programme universel d'audits de la sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), les délégués s'accordent largement à dire que les États devraient être encouragés à consacrer de façon prioritaire des ressources suffisantes et à mettre en place une organisation appropriée pour assurer la mise en œuvre efficace des activités de contrôle de la qualité.

12.62 En outre, le Comité prend note de la nécessité d'aider les États à déterminer l'ordre de priorité et la fréquence des activités de supervision et recommande que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation envisage d'ajouter à son programme des travaux l'élaboration d'éléments indicatifs sur cette question.

Renforcement de la mise en œuvre régionale

12.63 L'Assemblée reconnaît le rôle important que joue les bureaux régionaux de l'OACI en ce qu'ils aident les États membres à surmonter des problèmes et des défis communs dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté*, du GASeP, et des plans d'actions correctives, en facilitant des missions d'assistance, en soutenant des régions de groupes régionaux, et en contribuant à résoudre d'autres difficultés propres à chaque région de l'OACI. En ce qui concerne le niveau des effectifs dans les bureaux régionaux de l'OACI, l'Assemblée établit que ce niveau devrait se fonder sur les besoins et être laissé à la discrétion du Secrétaire général qui prendra en considération les niveaux de mise en œuvre dans chaque région.

Résolutions de l'Assemblée et Déclaration sur la sûreté de l'aviation

12.64 Dans la note WP/27, le Conseil propose d'apporter des modifications à la Résolution A39-18 pour tenir compte des faits nouveaux en matière de sûreté de l'aviation depuis la dernière Assemblée et fournir des orientations générales sur la sûreté de l'aviation aux États membres et à l'OACI pour le prochain triennat. Le texte révisé de la Résolution fait l'objet d'un large soutien et il est estimé qu'il peut être adopté, à la suite de quoi il sera encore revu par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation en amont de la 41e session de l'Assemblée.

12.65 Le Comité examine le projet de Déclaration sur la sûreté de l'aviation, proposé par certains États membres, notamment les États membres de l'Union européenne (UE), et ceux de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), comme moyen de démontrer la volonté politique des États de

renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde. Les délégués trouvent important que le projet de Déclaration reflète les faits nouveaux importants intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation au cours des trois dernières années, et qu'il tienne compte du rôle crucial de l'OACI dans l'effort mondial pour engager la communauté de l'aviation civile internationale dans le renforcement plus poussé de la sûreté de l'aviation.

12.66 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter à la Plénière, pour adoption, une version révisée de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation en tenant compte des observations reçues. Il remercie aussi l'Afrique du Sud pour sa conduite des travaux du groupe de rédaction des « Amis du Président », qui a été chargé par le Comité de peaufiner le texte de la Déclaration mondiale sur la sûreté de l'aviation qui remplace désormais la précédente déclaration adoptée à la 37e session de l'Assemblée de l'OACI (2010). Cette nouvelle déclaration figure en tant que Résolution A40-12/3 après la Résolution A40-12/2.

Résolution A40-12/2 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

Considérant que, dans la Résolution A39-18, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation qui figure dans la Résolution A39-18, Appendices A à H inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 40e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation, telle qu'elle existe à la clôture de la 40e session de l'Assemblée ;

2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation ;

3. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A39-18.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

Considérant que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile sont devenus la menace principale contre son développement sûr et ordonné,

Considérant que la nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes croissantes, a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale constituent une infraction grave au droit international,

Rappelant que les Résolutions A27-12 et A29-16 restent en vigueur,

Reconnaissant que le secteur de l'aviation est utilisé pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes,

Rappelant la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée en sa 37e session,

Rappelant les Communiqués conjoints publiés par les Conférences conjointes OACI-Organisation mondiale des douanes (OMD) sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation, tenues à Singapour en juillet 2012, à Manama (Bahreïn) en avril 2014 et à Kuala Lumpur (Malaisie) en juillet 2016,

Consciente des résolutions 2309 (2016), 2395 (2017) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies relatives aux menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes,

Reconnaissant que des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) ont abouti avec succès à l'adoption du Plan par le Conseil en novembre 2017,

Reconnaissant l'appui solide dont bénéficie le GASeP et les efforts continus consentis par les États afin de mettre en œuvre le Plan, depuis qu'il a été approuvé en vue de sa mise en œuvre,

Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre et de la promotion, tant par l'OACI que par les États membres, de pratiques de sûreté à l'échelle mondiale basées sur le risque, appropriées et proportionnelles à la menace,

Consciente des feuilles de route régionales adoptées aux Conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en Égypte, au Panama, au Portugal et en Thaïlande entre 2017 et 2018,

Rappelant le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en novembre 2018, ainsi que les conclusions et les recommandations de la Conférence,

Rappelant l'importance pour les États de dresser un panorama exhaustif de la sûreté et d'autres disciplines de l'aviation et de maintenir une coordination efficace entre leurs différents organes afin de veiller à ce que toutes les informations utiles soient examinées et à ce que les conséquences de toute mesure sur les activités de l'aviation civile, notamment sur la sécurité de l'aviation, soient évaluées,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;

2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils, notamment de toute attaque contre des aéroports civils par des missiles balistiques ou des drones et de toute utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;

3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;

4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;

5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;

6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;

7. *Invite* l'OACI et ses États membres à mettre en œuvre les résolutions 2309, 2395 et 2396 du Conseil de sécurité des Nations Unies, dans leurs domaines de compétence respectifs, et à assumer collectivement le rôle de chef de file mondial de l'OACI dans la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

8. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, demande au Conseil d'assurer la durabilité à long terme du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le contexte du budget-programme ordinaire ;

9. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation grâce à des contributions volontaires sous la forme de ressources humaines et financières, autres que celles prévues au budget du programme ordinaire ;

10. *Exprime sa gratitude* au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'avoir élaboré le GASeP dans les délais les plus brefs et de l'avoir présenté au Conseil pour approbation en consultation avec les États membres ;

11. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASeP lorsqu'il affinera le Plan, en s'assurant qu'il reflète des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation et qu'il est doté d'indicateurs concrets et mesurables pour guider l'OACI, les États et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;

12. *Prie instamment* tous les États membres de participer activement aux efforts entrepris aux niveaux mondial et régional visant à réaliser les objectifs, les cibles et les priorités du GASeP aux niveaux national et régional.

APPENDICE B

Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile

a) *Instruments internationaux du droit aérien*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale*, complémentaire à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par *la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010)[1], par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010), par le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal, à la Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronef* (Montréal, 2014)[2] ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties aux instruments de droit aérien mentionnés ci-dessus, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de ces instruments, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États qu'il importe de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal,* au *Protocole de 2010 complémentaires à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs,* le *Protocole de 2014 visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs,* ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection,* et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

---

1 La *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) est entrée en vigueur en 2018.

2 Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int, rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

b) *Promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés*

L'Assemblée,

Considérant que la promulgation par les États membres de lois pénales nationales punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile contribuerait beaucoup à leur dissuasion,

1. *Appelle* les États membres à accorder une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier à inclure, dans leur législation, des règles prévoyant des peines sévères pour de tels acte ;

2. *Appelle* les États membres à prendre des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités et en concluant des accords appropriés prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale.

APPENDICE C

Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige de l'Organisation et des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures concrètes de protection,

Considérant qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et des colis exprès, ainsi qu'à la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les menaces pesant sur les zones côté ville des aéroports et les attaques menées ou facilitées par des gens à l'interne,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine renforcent la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui permettent de vérifier l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine permettent une coopération de haut niveau entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, et l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine et autres outils d'information sur les passagers peuvent être utilisés à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour repérer les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

Considérant que les menaces pesant sur les systèmes de fret aérien et de poste aérienne dans leur ensemble exigent une approche globale de l'élaboration et de la mise en œuvre d'exigences de sûreté et de bonnes pratiques, notamment la coopération avec des organisations internationales telles que l'Organisation

mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation maritime internationale (OMI),

Considérant que la responsabilité de s'assurer que les mesures de sûreté sont appliquées par les organismes gouvernementaux, les autorités aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs incombe aux États membres,

Considérant que l'application effective des mesures de sûreté préconisées par l'OACI constitue un moyen efficace de prévention des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

Considérant qu'un large éventail de stratégies et d'outils de gestion des risques doit être employé pour aligner les mesures de sûreté avec le risque pour la sûreté afin de garantir l'efficacité et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation,

Considérant que les contre-mesures de protection de l'aviation civile ne peuvent être efficaces que si l'on emploie un personnel de sûreté hautement formé, en plus des vérifications des antécédents, de la certification et du contrôle de la qualité,

Considérant que l'intégration d'une solide culture de la sûreté pour tous les personnels, tant dans des fonctions liées à la sûreté que dans des fonctions non liées à la sûreté, à tous les niveaux, est impérative pour le développement et la stabilité d'un environnement de sûreté efficace,

Considérant que des innovations en matière de technologie et de processus et une formation adaptée sont requises pour mettre en place des mesures de facilitation et de sûreté de l'aviation efficaces et efficientes et pour définir l'avenir des régimes d'inspection-filtrage de sûreté.

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite qui soient fondées sur les risques, viables sur le plan opérationnel et proportionnelles à la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque;

2. *Prie instamment* le Conseil d'adopter des normes destinées à renforcer la lutte contre les menaces internes ;

3. *Prie instamment* tous les États, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et, en particulier, les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 ainsi que celles recommandées par le Conseil ;

4. *Réaffirme* la responsabilité qu'ont tous les États de mettre en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation efficaces dans leur territoire, en tenant compte de la menace qui évolue ;

5. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

6. *Encourage* les États membres à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;

7. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces ;

8. *Encourage* les États membres et les organisations de l'industrie à prendre des dispositions pratiques pour élaborer et organiser des campagnes visant à mettre en œuvre une culture de la sûreté et des programmes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté en vue de renforcer la lutte contre les menaces internes, et à mettre en œuvre ces programmes en partenariat avec toutes les parties prenantes dans l'environnement aéronautique ;

9. *Encourage* les États membres et les organisations de l'industrie qui investissent dans l'élaboration de stratégies de cybersécurité à poursuivre la mise au point d'une stratégie complète en matière de cybersécurité ainsi que des mécanismes de repérage et de gestion des risques, notamment le partage d'informations pertinentes relatives à la cybersécurité ;

10. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;

11. *Encourage* les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile ;

b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir les techniques de filtrage et d'inspection, la détection des explosifs, la détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, le filtrage et l'accréditation du personnel aéroportuaire, le développement des ressources humaines, et la recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;

c) utiliser des techniques modernes pour détecter des matières interdites et empêcher qu'elles soient emportées à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;

d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace basées sur le risque, efficaces, efficientes, multicouches, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers et sur le commerce légitime ;

e) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne :

1) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien solide, durable et résistant ;
2) en mettant en œuvre de manière efficace et durable des normes de sûreté solides ;
3) en adoptant une approche, exhaustive de la chaîne logistique pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, s'il y a lieu ;

4) en mettant en place et en renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
5) en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes logistiques correspondantes ;
6) en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
7) en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;

f) prendre en compte les éventuelles utilisations abusives des RPAS et appliquer des mesures de sûreté afin de prévenir leur utilisation dans des actes d'intervention illicite ;

g) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et dans l'espace aérien soient effectuées et que les États communiquent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l'aviation civile aux parties prenantes concernées ;

h) contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aérogares, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :

1) maintenir un équilibre pratique entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
2) mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
3) éviter, dans la mesure du possible, de créer des vulnérabilités dues à des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aérogare ;
4) entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ;

i) assurer la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces ;

j) faire face aux risques internes résultant de l'exploitation du personnel aéroportuaire et de leur accès privilégié aux zones réglementées et à des informations de sûreté sensibles.

12. *Appelle* les États membres à améliorer leur utilisation des mécanismes d'échange de renseignements, notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les données des dossiers passagers (PNR) fournis par les transporteurs aériens, afin de renforcer la sûreté de l'aviation et de réduire les risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés publiques ;

13. *Appelle* les États membres à appuyer les travaux de l'OACI portant sur l'élaboration et la mise en œuvre d'une norme PNR, conformément à la Résolution 2396 du Conseil de sécurité des Nations Unies, et à y contribuer ;

14. *Appelle* les États membres, tout en respectant leur souveraineté, à réduire au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d'une interprétation non homogène des normes, en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;

15. *Appelle* les États membres, lorsqu'ils demandent à un autre État d'appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs qui volent à destination de son territoire, à tenir pleinement compte des mesures de sûreté déjà en place dans l'État qui reçoit la demande et, s'il y a lieu, à reconnaître ces mesures comme équivalentes ;

16. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :

a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;

b) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection-filtrage des passagers et du fret ;

c) de continuer d'appuyer les activités du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées ;

d) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté, qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats, conformes aux exigences de l'Annexe 17, et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;

e) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment les menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques qui pèsent sur les zones côté ville des aéroports et sur la sûreté de la gestion du trafic aérien, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ;

17. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973) et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile;

18. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et au Secrétaire général de veiller à la mise à jour continue de l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108), qui fournit une méthodologie d'évaluation du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure des évaluations fondées sur les risques dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

19. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général et au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de veiller à ce que des spécialistes des domaines appropriés participent à l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'à l'élaboration des SARP, spécifications, éléments indicatifs et des autres moyens de résoudre les questions de sûreté de l'aviation, y compris la coordination avec les autres groupes d'experts ;

20. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'évaluer en permanence son mandat et ses principales méthodes de travail pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation.

APPENDICE D

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A39-18, Appendice E,

Considérant que l'un des objectifs de l'Organisation reste de veiller à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux normes de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

Considérant que l'établissement par les États d'un système efficace de supervision de la sûreté appuie la mise en œuvre de normes et pratiques recommandées internationales (SARP) relatives à la sûreté de l'aviation et contribue à cet objectif,

Rappelant que la responsabilité d'assurer la sûreté de l'aviation civile incombe en dernier ressort aux États membres,

Considérant que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le Programme continue à bénéficier du soutien des États, servant de catalyseur pour les efforts qu'ils consentent en permanence pour satisfaire à leurs obligations internationales dans le domaine de la sûreté de l'aviation,

Considérant que les résultats de l'audit USAP-Méthode de surveillance continue (CMA) contribuent de manière considérable à la compréhension de l'état de la sûreté à l'échelle mondiale, de la région et de chaque État ; et que le GASeP a recours aux données compilées de l'USAP-CMA pour évaluer la conformité des États aux niveaux de sûreté ciblés,

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'actions correctives des États visant à remédier aux carences détectées durant les audits de l'USAP constitue une partie intégrante et cruciale du processus de surveillance pour atteindre l'objectif général de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde,

Reconnaissant l'importance d'un niveau limité de divulgation pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, conciliant le besoin des États d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté,

Considérant l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) en temps opportun,

Reconnaissant l'importance d'une stratégie coordonnée pour faciliter l'assistance aux États par l'intermédiaire de la Commission de haut niveau du Secrétariat chargée de l'examen du suivi et de l'assistance,

Reconnaissant que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir une confiance mutuelle entre les États membres dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

Considérant que la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA a débuté le 1er janvier 2015,

Rappelant qu'à sa 39e session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note avec satisfaction* que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;

2. *Exprime sa reconnaissance* aux États membres pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ainsi que d'experts à long terme pour remplir les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP ;

3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États à mettre en œuvre de manière durable leurs systèmes de sûreté de l'aviation, le respect des normes de l'OACI portant sur la sûreté et dans la mise en œuvre des plans d'actions correctives des États ;

4. *Prend note* des travaux exécutés par le Secrétariat de l'OACI, en consultation avec les États membres, afin d'examiner la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA ;

5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de mettre en œuvre des améliorations afin d'assurer une interprétation uniforme des normes de l'Annexe 17, de rendre plus opérationnelle l'orientation du programme USAP-CMA, en remédiant aux graves carences en temps utile, et en appliquant une approche fondée sur les risques à la hiérarchisation des audits, ce qui permet d'assurer l'efficacité des comptes rendus sur l'approche fondée sur les risques et axée sur les résultats en matière de conformité des États membres aux objectifs de sûreté pertinents ; et d'évaluer la mise en œuvre de ces améliorations ;

6. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de sûreté de l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;

7. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :

   a) en signant le protocole d'entente concernant l'USAP-CMA ;

   b) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;

   c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;

   d) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;

   e) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;

8. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses activités dans le budget-programme ordinaire dès que possible et dans la mesure du possible ;

9. *Prie instamment* tous les États membres de partager selon qu'il convient et conformément à leur souveraineté, les résultats des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État soumis à audit ;

10. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

APPENDICE E

Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale nécessite des ressources financières et la formation de personnel,

Considérant que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, ne disposent pas d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation et éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de mettre à profit l'influence dont jouit l'Organisation pour soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une l'assistance et un soutien techniques coordonnés aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté de l'aviation, notamment par la mise sur pied d'un cadre international de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation coordonné, ciblé et efficace ;

2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;

3. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement – Sûreté soient consacrées dans leur totalité aux activités de ce Programme ;

4. *Prie instamment* les États qui en sont capables d'aider à fournir un renforcement des capacités, de la formation et autres ressources financières de manière efficace et ciblée, de l'assistance technique, des transferts de technologie et des programmes technologiques, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États de parvenir à un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;

5. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI à fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctrices et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17, ainsi que de la capacité de l'OACI à faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et

de cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;

6. *Invite* les États membres à envisager aussi de demander l'aide d'autres organisations internationales et régionales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;

7. *Prie instamment* l'OACI, les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;

8. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des renseignements sur ces initiatives ;

9. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de contrôler et d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI et de rendre compte régulièrement de l'utilisation des ressources financières et en nature et des incidences mesurées de ces contributions ;

10. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de devenir partenaires pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, en documentant les engagements pris par chacune des parties ;

11. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;

12. *Prie instamment* les États membres de contribuer aux initiatives de formation à la sûreté de l'aviation de l'OACI ;

13. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI afin de garantir que les normes de formation soient maintenues et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;

14. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté.

APPENDICE F

Action du Conseil en vue d'une coopération multilatérale et bilatérale dans différentes régions du monde

L'Assemblée,

Considérant que les droits et obligations des États prévus par les instruments juridiques internationaux sur la sûreté de l'aviation et par les SARP relatives à la sûreté de l'aviation adoptées par le Conseil pourraient être complétés et renforcés dans la coopération multilatérale et bilatérale entre les États,

Considérant que les accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport commercial international des passagers, des bagages, du fret et de la poste par la voie aérienne,

Considérant que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens,

Considérant que l'accent mis sur les résultats de sûreté, sur la reconnaissance de l'équivalence et sur un contrôle unique de sûreté, ainsi que le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords multilatéraux et/ou bilatéraux sur les services aériens sont des principes de politique dont la mise en œuvre peut grandement contribuer à la pérennité de la sûreté de l'aviation,

1. *Reconnaît* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États membres ;

2. *Prie instamment* tous les États membres d'insérer dans leurs accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;

3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants pour garantir qu'une coopération efficace entre les États en matière de sûreté de l'aviation favorise davantage la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation :

   a) respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;

   b) reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ;

   c) concentration sur les résultats en matière de sûreté ;

4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC), créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;

5. *Prie instamment* le Conseil de demander au Secrétaire général de promouvoir des initiatives permettant la création de plates-formes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

6. *Demande* au Conseil de continuer :

   a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;

   b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;

   c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;

7. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE G

Coopération internationale et régionale dans le domaine de la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Reconnaissant que la menace à laquelle l'aviation civile est confrontée requiert la mise au point d'une riposte efficace au niveau mondial par les États et les organisations internationales et régionales concernées,

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNCTITF), le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (UNOCT), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), la Commission arabe de l'aviation civile, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération internationale des Associations de Transitaires et Assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2. *Charge* le Conseil de tenir compte de l'Initiative pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) du G8 et de poursuivre sa collaboration avec ce groupe et d'autres groupes d'États appropriés, notamment l'Initiative pour le commerce sûr dans la région Asie-Pacifique (STAR) lancée par la Coopération économique Asie-Pacifique, dans ses travaux liés à l'élaboration de contre-mesures pour faire face à la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) et pour encourager leur mise en application par tous les États membres ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme.

– – – – – – – – – – – –

Résolution A40-12/3 : Déclaration sur la sûreté de l'aviation — Affirmer l'engagement mondial en faveur du renforcement de la mise en œuvre

Reconnaissant qu'il est nécessaire de renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde en raison de la menace qui pèse continuellement sur l'aviation civile depuis la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par la 37e session de l'Assemblée de l'OACI, notamment les sabotages du vol 7K9268 de Metrojet et du vol DA0159 de Daallo Airlines, survenus respectivement le 31 octobre 2015 et le 2 février 2016, et les attaques armées commises à l'aéroport de Bruxelles le 22 mars 2016 et à l'aéroport Ataturk d'Istanbul le 28 juin 2016 ; *reconnaissant* l'importance de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, adoptée le 22 septembre 2016, et de l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), approuvé par le Conseil de l'OACI le 15 novembre 2017 ; et *notant* avec satisfaction la tenue de conférences régionales sur la sûreté de l'aviation visant à promouvoir la mise en œuvre du GASeP, accueillies par l'Égypte, le Panama, le Portugal et la Thaïlande, ainsi que la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en 2018, l'Assemblée *prie instamment* les États membres et les parties prenantes, par la présente, de prendre les mesures ci-dessous afin d'améliorer la sûreté et de renforcer la coopération internationale visant les menaces contre l'aviation civile :

1) redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les Résolutions 2309, 2341, 2395, 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies en fonction des compétences correspondantes et affirmer le rôle de chef de file de l'OACI sur des questions touchant à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2) mieux faire connaître les menaces et les risques qui pèsent sur l'aviation civile en assurant un échange d'informations entre les États et avec les parties prenantes, et en portant une attention constante à l'*État du contexte de risque mondial* (Doc 10108) de l'OACI (Doc 10108) ;

3) renforcer et promouvoir davantage l'élaboration, l'adoption et l'application effectives des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 17 — *Sûreté* ;

4) continuer d'élaborer et de partager des approches nouvelles et novatrices pour renforcer la sûreté de l'aviation et contrer les menaces et les risques courants et émergents ;

5) veiller à la mise en œuvre rapide de la Résolution A40-12/2 de l'Assemblée — *Cybersécurité dans l'aviation civile* ;

6) prendre des dispositions pratiques visant à promouvoir une culture de la sûreté et des programmes de sensibilisation à la sûreté, en partenariat avec toutes les parties prenantes du milieu aéronautique ;

7) encourager la coordination et la coopération efficaces entre le domaine de la sûreté de l'aviation et d'autres disciplines afin de veiller à ce que les questions de sûreté de l'aviation, de facilitation et de sécurité soient traitées selon une approche coordonnée et globale, de façon à garantir la solidité des systèmes aéronautiques nationaux et mondiaux ;

8) participer activement aux efforts mondiaux et régionaux destinés à réaliser pleinement les objectifs, les buts, et les cibles et priorités ambitieuses du GASeP aux niveaux national et régional, et communiquer à l'OACI des expériences et des enseignements tirés de la mise en œuvre de ces mesures ;

9) veiller à la mise en œuvre effective des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté ;

10) mettre en œuvre les obligations relatives à l'utilisation des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, conformément aux objectifs des Résolutions 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies ;

11) apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en matière de financement, de renforcement des capacités et d'accès aux technologies, qui soit durable et qui réponde efficacement aux menaces et aux risques qui pèsent sur l'aviation civile, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* ;

12) soutenir l'Organisation dans ses efforts visant à consolider davantage la coopération et la coordination avec d'autres organismes des Nations Unies afin de contribuer au renforcement des initiatives mondiales dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;

13) au moyen d'une participation accrue et d'une mobilisation active, renforcer les capacités et les moyens de l'Organisation permettant de répondre efficacement aux menaces et aux risques qui pèsent sur la sûreté de l'aviation dans le monde, entre autres, en hiérarchisant les priorités touchant à la sûreté de l'aviation tant au siège que dans les bureaux régionaux ;

14) appuyer les travaux des bureaux régionaux de l'Organisation afin de promouvoir le renforcement de la sûreté de l'aviation et la collaboration entre États membres et parties prenantes en la matière.

Point 13 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue

13.1 À sa quatrième séance, le Comité exécutif examine la mise en œuvre des programmes universels d'audits — Méthode de surveillance continue, leur évolution et des faits nouveaux les concernant, en se fondant sur le *Rapport du Conseil sur l'évolution du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA)* (A40-WP/11), le rapport sur la *Mise en œuvre des programmes d'audits — Méthode de surveillance continue (CMA)* (A40-WP/23) de l'OACI et le *Rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)* (A40-WP/32).

Analyse

Mise en œuvre des programmes d'audits — Méthode de surveillance continue (CMA) de l'OACI

13.2 Le Comité note avec satisfaction la mise en œuvre de l'USOAP CMA et de l'USAP-CMA réalisée durant le triennat 2016-2018 et prie instamment les États de continuer à s'engager à fond dans ces programmes et à les soutenir. Le Comité se félicite de la coordination entre les programmes et lance un appel pour de meilleures synergies et le partage des meilleures pratiques et des leçons apprises.

Évolution de l'USOAP CMA

13.3 Le Comité reconnaît la pertinence de l'USOAP CMA, les améliorations de sécurité qu'il apporte et l'évolution, avec l'échéancier, proposée dans la note A40-WP/11, qui vise à maintenir le statut de l'USOAP CMA en tant que système aéronautique mondial utilisé pour suivre les capacités des États

membres de l'OACI en matière de supervision de la sécurité et d'enquête sur les accidents et les incidents ainsi que leur degré d'avancement dans la mise en œuvre de leurs programmes nationaux de sécurité. Il note les travaux effectués par le Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP CMA (GEUSR) et l'état d'application de ses recommandations. Le Groupe consultatif ad hoc USOAP CMA (USOAP-AG) établi par le Conseil est reconnu comme un moyen d'exécuter une autre suite de travaux dans l'évolution de l'USOAP CMA. Les mesures prises par l'OACI pour améliorer son organisation interne afin de soutenir l'évolution du programme, de même que son fonctionnement efficace, efficient et durable, sont également prises en note. Le Comité manifeste de l'intérêt pour trois axes de travaux dans le cadre de l'évolution de l'USOAP CMA. Il est informé qu'un compte rendu sur l'avancée des travaux sera fourni dans le Rapport annuel du Conseil et, probablement, à la Conférence de haut niveau sur la sécurité prévue en 2021.

13.4 Le Comité appuie la note A40-WP/114, présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres[3] et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile[4], EUROCONTROL et la Nouvelle-Zélande. Cette note demande que l'USOAP CMA évolue vers un système de surveillance souple, réactif, fondé sur les risques et robuste, et propose d'examiner certains aspects de haut niveau pour l'évolution future du programme, comme les bases de données, la fertilisation croisée et les interfaces avec d'autres programmes et les techniques et méthodes d'audits appliquées. Le Secrétariat informe le Comité qu'il est répondu à certains des domaines d'intérêt en matière d'évolution par la mise en œuvre des recommandations du GEUSR et d'activités organisationnelles, notamment la planification d'activités, d'indicateurs et de la formation, ainsi que par le cadre, les bases de données et les outils en ligne de l'USOAP.

13.5 Le Comité appuie la note A40-WP/133 présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande, coparrainée par Singapour, le Royaume-Uni et la Finlande au nom de l'Union européenne et de ses États membres, qui soutient l'évolution de l'USOAP CMA et propose d'accélérer la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, en donnant la priorité à celles du Groupe A [révision structurée des questions de protocole (PQ)] et du Groupe B (PQ prioritaires). Le Comité note que le Secrétariat a établi un plan d'action détaillé qui cadre avec l'échéancier présenté dans la note A40-WP/11 englobant chaque groupe de recommandations du GEUSR, et que l'exécution de ce plan est prise en compte dans le budget qui a été présenté à l'approbation de l'Assemblée.

13.6 Dans la note A40-WP/259, le Venezuela présente des renseignements sur le suivi et le contrôle des événements qui peuvent aider à définir des améliorations de sécurité. Le Comité prend note de ces renseignements et demande au Secrétariat de les communiquer aux groupes d'experts compétents pour examen.

13.7 Le Comité examine la note A40-WP/324, présentée par les Émirats arabes unis, qui appuie l'évolution de l'USOAP CMA et apporte des renforcements supplémentaires au programme. Le Comité note que les propositions visant à rendre les PQ objectives plutôt que prescriptives et à renforcer les synergies entre les Coordonnateurs nationaux de surveillance continue (NCMC) peuvent être avantageuses pour les États membres, tout en reconnaissant qu'elles sont actuellement traitées par la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, en particulier celles des Groupes A, B, E et F. Il note également que les PQ font l'objet d'un processus d'élaboration minutieux prévoyant une vaste coordination au sein du Secrétariat qui tient compte des objectifs des dispositions adoptées sur lesquelles les États ont déjà été consultés.

3. Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.
4. Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

En outre, le Comité recommande aux États de continuer à formuler des observations sur les PQ afin de soutenir leur amélioration continue.

13.8 Le Brésil présente la note A40-WP/326, qui appelle l'attention sur les avantages de l'auto-évaluation de l'USOAP et de son évaluation par les pairs, et décrit l'expérience de cet État en la matière. Le Comité reconnaît les avantages de ces types d'initiatives et encourage les États à se lancer dans les évaluations par les pairs et à prendre des initiatives pour les promouvoir, en vue de renforcer les systèmes de supervision de la sécurité des États. Il est également noté que grâce à la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, les États auront davantage d'orientations et une plus grande formation sur les autoévaluations, qui peuvent favoriser ce type d'initiative par les États [mesure b)]. Les avantages de ces initiatives et le renforcement des orientations et de la formation seront pris en compte dans les résultats de l'USOAP comme suite aux efforts faits par les États pour tenir leurs autoévaluations à jour.

13.9 Le Comité examine la note A40-WP/337, présentée par la République dominicaine, qui demande que la certification d'un « pourcentage d'aérodromes » soit considérée comme suffisante pour que les PQ correspondantes soient jugées satisfaisantes, au lieu d'exiger que tous les aérodromes soient certifiés, comme le veut la pratique actuelle. Le Comité note que l'Annexe 14 — *Aérodromes* exige la certification de tous les aérodromes internationaux. Il note également que la détermination d'un pourcentage approprié d'aérodromes certifiés permettant de considérer que la norme est respectée serait contraire aux principes d'universalité et d'uniformité étant donné que certains États n'ont qu'un seul aérodrome alors que d'autres en ont des centaines.

13.10 Le Comité se penche sur la note A40-WP/433, présentée par le Qatar, qui propose à l'USOAP de mener des activités distinctes pour évaluer les capacités des États en matière d'enquêtes sur des accidents ou des incidents, et de présenter séparément les résultats statistiques dans ce domaine de ceux des autres domaines. Le Comité note que les capacités AIG des États sont évaluées au moyen d'un ensemble de PQ conçues à cet effet et que les résultats peuvent être obtenus par le biais du système iSTARS ou du cadre en ligne de l'USOAP (OLF). Le Comité est informé que les renseignements présentés dans la note de travail seront pris en compte dans l'amélioration de la visibilité des résultats par domaine technique dans les outils de compte rendu de l'USOAP et recommande de les communiquer aux groupes d'experts compétents, pour examen.

13.11 Le Pérou présente la note A40-WP/438, parrainée par le Belize, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela. Faisant part de l'expérience de cet État, la note demande le soutien d'États pour l'élaboration d'un cadre régional de coopération et de collaboration permettant de faire face aux problèmes de sécurité opérationnelle et aux risques, et invite l'Assemblée à évaluer d'autres moyens de mesurer la mise en œuvre effective pour que les résultats soient mis à jour plus rapidement une fois que les États auront mis en œuvre leurs plans d'action. Le Comité note que les recommandations du GEUSR créent déjà des moyens supplémentaires et des occasions pour les États de mesurer l'état de leurs systèmes de supervision de la sécurité et de valider les mesures correctives prises pour remédier aux carences.

13.12 Le Comité examine la note A40-WP/439, présentée par le Pérou et parrainée par le Belize, la Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela, qui propose de renforcer la normalisation des critères dont se servent les auditeurs de navigabilité de l'USOAP chargés d'examiner les qualifications et l'expérience des inspecteurs de navigabilité auxquels des pouvoirs sont délégués en vertu d'un accord signé par un État avec d'autres États de sa région. Le Comité note que les renseignements fournis dans la note de travail seront utilisés lors des mises à jour régulières des outils de l'USOAP et serviront à améliorer la formation des auditeurs, et contribuer à l'évaluation des tâches effectuées par les

organisations régionales de supervision de la sécurité pour le compte des États; ces mesures devraient renforcer la normalisation.

13.13 Le Venezuela présente la note A40-WP/440, parrainée par le Belize, la Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay, qui expose les enjeux et les stratégies relatifs à l'intégration durable des systèmes nationaux de supervision de la sécurité dans les programmes nationaux de sécurité (PNS) qui devraient être pris en compte dans l'élaboration et l'application du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et les activités axées sur sa mise en œuvre efficace. Le Comité demande que cette information soit transmise aux groupes d'experts compétents pour examen.

13.14 Le Pérou présente la note A40-WP/448, parrainée par le Belize, la Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela, qui fait part de son expérience des activités USOAP. Deux mécanismes sont proposés : l'un pour évaluer l'efficacité des activités USOAP, l'autre pour valider les améliorations de la sécurité réalisées par les États pour lesquels une activité USOAP n'est pas prévue. S'agissant du premier mécanisme, le Comité note que l'USOAP bénéficie de la certification ISO 9001, qui permet d'évaluer le retour d'information des États sur leur expérience de l'audit. Ce retour d'information, ainsi que d'autres sources d'information, nourrissent l'amélioration permanente de l'USOAP CMA. Le Comité observe également que l'alinéa c) de la suite à donner est pris en compte dans la mise en œuvre des recommandations du GEUSR (A40-WP/11).

13.15 Le Comité appuie la note A40-WP/463, présentée par le Pérou et parrainée par le Belize, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela, qui expose notamment les observations formulées au moment de répondre au questionnaire d'analyse des écarts du système iSTARS et aux questions de protocole (PQ) dans le cadre de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS). Le Comité est informé que l'USOAP CMA a élaboré et est en train de mettre en œuvre un plan pour évaluer et mesurer la mise en œuvre effective des PNS. Ce plan englobe les PQ du PNS. La série initiale de ces PQ est mise à disposition sur le cadre en ligne (OLF) et sera complétée par un modèle à maturité et les éléments indicatifs connexes à appliquer à chaque PQ. L'ensemble complet de PQ du PNS, y compris le modèle à maturité et les éléments indicatifs, sera pleinement développé et intégré à l'OLF pour les auto-évaluations et les activités de supervision en janvier 2021. Les applications pertinentes du système iSTARS devront être modifiées en fonction de l'évolution de l'USOAP CMA. Le Comité recommande que les renseignements soient communiqués aux groupes d'experts compétents, pour examen, et que l'élaboration des éléments indicatifs connexes soit appuyée s'il y a lieu.

13.16 En résumé, le Comité approuve les mesures de l'OACI visant à soutenir l'évolution de l'USOAP CMA et à en assurer la gestion efficace et efficiente, et le fonctionnement durable. Il prend acte de l'état de la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, qui prennent déjà en compte certaines initiatives évoquées par l'Assemblée. Il prend également acte des travaux qui seront prochainement entrepris par l'USOAP-AG conformément au mandat qui lui a été confié à cet égard par la Treizième conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13, 2018), des améliorations sur le plan organisationnel et du calendrier de la réalisation de l'évolution de l'USOAP CMA, comme l'indiquent les sections 2.2, 2.3, 2.4 et l'Appendice B de la note A40-WP/11. Le Comité convient de recommander que toutes les propositions se rapportant à l'USOAP au titre du présent point de l'ordre du jour qui ne sont pas déjà prises en compte dans les recommandations du GEUSR ou les améliorations organisationnelles de l'OACI soient transmises aux groupes d'experts compétents pour examen.

13.17 Le Comité convient de présenter la résolution ci-après à l'adoption de la Plénière, en remplacement de la Résolution A37-5 de l'Assemblée.

Résolution 13/1 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA)

L'Assemblée,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité de l'aviation civile internationale à l'échelle mondiale,

Considérant que l'article 37 de la Convention exige de chaque État contractant qu'il prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les pratiques, les procédures et l'organisation concernant toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilitera et améliorera la navigation aérienne,

Considérant que la supervision de la sécurité, et la sécurité de l'aviation civile internationale en général, sont la responsabilité des États membres, tant collectivement qu'individuellement, et qu'elles dépendent également de la collaboration active de l'OACI, des États membres, de l'industrie et de toutes les autres parties prenantes à la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP),

Considérant que la Conférence DGCA/06 a formulé des recommandations visant à ce que le public puisse accéder aux informations appropriées des audits de supervision de la sécurité et à ce qu'un mécanisme supplémentaire soit établi pour résoudre rapidement les préoccupations significatives de sécurité (SSC) détectées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI,

Considérant que la Conférence de haut niveau sur la sécurité de 2010 (HLSC 2010) a formulé des recommandations visant à ce que l'OACI élabore des critères pour la communication des SSC aux parties prenantes intéressées et évalue comment l'information sur les SSC pourrait être communiquée au public sous une forme qui lui permettrait de prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien,

Considérant que la Conférence HLSC de 2010 a formulé des recommandations pour que l'OACI conclue de nouveaux accords et amende les accords en vigueur concernant la communication des renseignements confidentiels sur la sécurité aux entités et organisations internationales afin de réduire le fardeau que font peser sur les États des audits ou des inspections répétitifs et de réduire le chevauchement des activités de surveillance,

Considérant que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a formulé des recommandations, que le Conseil a approuvées, pour continuer à faire évoluer la méthodologie, les processus et les outils de l'USOAP et faire en sorte que la surveillance continue des États reste solide, pertinente et à jour,

Rappelant qu'à sa 32e session ordinaire, l'Assemblée a décidé que soit créé un programme universel d'audits de supervision de la sécurité portant sur la réalisation par l'OACI d'audits de supervision de la sécurité réguliers, obligatoires, systématiques et harmonisés,

Considérant qu'à sa 39e session ordinaire, l'Assemblée est convenue que l'OACI établisse un groupe indépendant chargé de procéder à un examen structuré afin de déterminer les ajustements à apporter à l'USOAP CMA en vue de l'évolution et du renforcement du programme, en tenant compte de l'évolution de la stratégie de sécurité de l'OACI et des progrès des États dans la mise en œuvre de l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité, en particulier des dispositions concernant le PNS, et que le Conseil a approuvé avec certaines réserves les recommandations découlant de cet examen pour assurer l'évolution de l'USOAP CMA,

Considérant que la mise en œuvre de l'USOAP a été une réalisation majeure pour la sécurité de l'aviation qui répond avec succès au mandat confié par les Résolutions A32-11 et A35-6 et qui offre les moyens d'évaluer les capacités de supervision des États membres et de déterminer les domaines à améliorer,

Rappelant que la Résolution A33-8 a demandé au Conseil d'assurer la durabilité financière à long terme de l'USOAP en transférant graduellement l'ensemble de ses activités au Budget-Programme ordinaire,

Rappelant les objectifs de l'USOAP, qui vise à faire en sorte que les États membres s'acquittent comme il convient de leurs responsabilités en matière de supervision de la sécurité,

Reconnaissant qu'il est essentiel que l'USOAP continue à couvrir toutes les dispositions liées à la sécurité qui figurent dans les Annexes afin de favoriser l'application adéquate des normes et pratiques recommandées relatives à la sécurité,

Reconnaissant que le Secrétaire général a pris des mesures appropriées pour assurer l'établissement d'un mécanisme indépendant d'assurance de la qualité afin de contrôler et d'évaluer la qualité du programme,

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'action des États est essentielle pour renforcer la sécurité globale de la navigation aérienne mondiale,

Reconnaissant les contributions à l'amélioration de la sécurité qui résultent des audits, des inspections, des examens et/ou des évaluations réalisés par des organismes internationaux et régionaux, notamment ceux qui ont un accord avec l'OACI, tels que l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), l'Association du transport aérien international (IATA), la Commission européenne (CE), le Conseil international des aéroports (ACI), la Flight Safety Foundation (FSF) et l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL),

Reconnaissant que la transparence et le partage des informations sur la sécurité sont au nombre des principes fondamentaux d'un système de transport aérien sûr,

Reconnaissant que les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) jouent un rôle important dans l'USOAP CMA et que, là où il existe un cadre juridique habilitant, il faut comprendre que le mot « États » inclut les RSOO,

1. *Exprime* sa satisfaction au Secrétaire général pour la mise en œuvre réussie de l'USOAP — Méthode de surveillance continue (CMA) ;

2. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faire évoluer l'USOAP vers un programme davantage fondé sur des données probantes, tenant compte des risques et orienté sur les résultats, qui sera appliqué de façon universelle afin d'évaluer l'efficacité et la durabilité des systèmes de supervision de la sécurité des États, ainsi que les progrès réalisés par les États dans la mise en œuvre des exigences en matière de gestion de la sécurité, en particulier les programmes nationaux de sécurité (PNS) ;

3. *Charge* le Secrétaire général de mettre en place les améliorations d'ordre organisationnel nécessaires afin de réussir la gestion des changements découlant de l'évolution à long terme du programme, conformément aux recommandations du GEUSR adoptées par le Conseil et de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) ;

4. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'USOAP CMA maintienne en tant qu'éléments essentiels les dispositions clés relatives à la sécurité contenues dans l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*, l'Annexe 11 —

Services de la circulation aérienne, l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* ;

5. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'USOAP CMA respecte les principes d'indépendance, d'universalité, de normalisation et de transparence, entre autres, afin de renforcer davantage l'acceptation mondiale du programme et de ses résultats ;

6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller au maintien du mécanisme d'assurance de la qualité établi pour contrôler et évaluer la qualité du programme, ainsi que la transparence de tous les aspects du processus de surveillance continue ;

7. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faire part des SSC, conformément aux procédures établies en matière de partage des informations de sécurité, aux parties prenantes intéressées et au public pour leur permettre de prendre une décision éclairée au sujet de la sécurité du transport aérien ;

8. *Charge* le Secrétaire général de mettre à la disposition de tous les États membres tous les renseignements liés à la supervision de la sécurité issus de l'USOAP CMA, sur le site web à accès restreint de l'OACI ;

9. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP CMA et les programmes d'audit d'autres organisations liés à la sécurité de l'aviation, en vue du partage de renseignements confidentiels sur la sécurité, afin de réduire le fardeau qu'imposent aux États des audits ou inspections répétitifs, de réduire le chevauchement des efforts et de trouver des synergies pour renforcer l'efficacité de l'USOAP CMA;

10. *Charge* le Secrétaire général de continuer à faciliter le partage des renseignements critiques pour la sécurité avec les États membres, l'industrie et d'autres parties prenantes, par l'entremise de sites web sécurisés appropriés ;

11. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir l'OACI en ce qui concerne l'évolution de l'USOAP CMA et, pour ceux qui sont en mesure de le faire, de détacher auprès de l'Organisation, pour des périodes longues ou courtes, des experts qualifiés et expérimentés pour permettre à l'Organisation de poursuivre avec succès l'exécution du programme ;

12. *Prie instamment* tous les États membres de soumettre à l'OACI, en temps opportun, et de tenir à jour tous les renseignements et documents demandés par l'OACI, afin d'assurer l'exécution efficace de l'USOAP CMA ;

13. *Prie instamment* tous les États membres de coopérer avec l'OACI et d'accepter, dans toute la mesure possible, les activités USOAP CMA, notamment les audits, les missions de validation, les activités de validation hors site et les évaluations de la mise en œuvre du PNS, afin de faciliter le bon fonctionnement de l'USOAP CMA ;

14. *Prie instamment* tous les États membres de mettre en œuvre des plans d'actions correctives afin de donner suite aux constatations recensées pendant les activités USOAP CMA ;

15. *Prie instamment* tous les États membres de communiquer aux autres États membres les informations de sécurité critiques pouvant avoir une incidence sur la sécurité de la navigation aérienne internationale et de faciliter l'accès à toutes les informations de sécurité pertinentes ;

16. Encourage les États membres à utiliser pleinement les informations sur la sécurité disponibles lorsqu'ils exécutent leurs fonctions de supervision de la sécurité, notamment pendant les inspections prévues à l'article 16 de la Convention ;

17. *Rappelle* aux États membres la nécessité d'une surveillance de toutes les opérations aériennes sur leur territoire, y compris celles qui concernent les aéronefs étrangers, et de prendre les mesures nécessaires pour préserver la sécurité ;

18. *Charge* le Conseil d'accorder la priorité aux travaux sur l'évolution de l'USOAP CMA, de s'atteler à mettre des ressources humaines et financières suffisantes à la disposition du programme et de présenter un rapport sur l'évolution et la performance de l'USOAP CMA à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée ;

19. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-5.

13.18 Des notes d'information présentées par la Bolivie (A40-WP/435) et la République de Corée (A40-WP/447) sont notées.

Examen de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA

13.19 Le Comité se félicite des excellents travaux effectués par le Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) sur l'USAP-CMA et présentés dans la note WP/32, notamment les 26 recommandations formulées pour l'amélioration du programme. Il est souligné que ces recommandations doivent être centrées sur la mise en œuvre opérationnelle des normes de l'Annexe 17 et être mises en application dans les meilleurs délais, afin d'améliorer la confiance à l'égard du système de sûreté de l'aviation internationale et de renforcer la conformité locale, régionale et mondiale aux normes de l'Annexe 17. À cet effet, le Conseil est chargé d'accorder la priorité aux recommandations proposées et d'assurer que des ressources suffisantes sont allouées à l'USAP. L'USAP-CMA doit aussi prendre en compte les meilleures pratiques pertinentes des États et de l'industrie.

13.20 Dans la note A40-WP/187, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) exprime au nom de ses 54 États membres les préoccupations relatives à la mise en œuvre de l'USAP-CMA, plus précisément en ce qui concerne la méthodologie utilisée pour sélectionner les États en vue des activités d'audit ; la pénurie de chefs d'équipe d'audit, qui limite la mise en œuvre effective du Programme ; l'opportunité de faciliter les réévaluations des performances de sûreté de l'aviation des États en continu au moyen d'un mécanisme de surveillance technologique ; et la nécessité de prévoir des programmes ou des ateliers de formation complémentaires pour les coordonnateurs nationaux. Bien que nombre de ces propositions soient déjà traitées dans les recommandations qui figurent dans la note WP/32, le Comité convient qu'elles doivent être soumises au SSG, pour examen complémentaire. Il est noté que, par le passé, la création pour l'USAP d'un cadre OLF similaire à celui utilisé par l'USOAP n'a pas été appuyée en raison de considérations liées à la sécurité des données et de la charge de travail qu'elle imposerait aux États et au Secrétariat de l'OACI.

13.21 Dans la note A40-WP/390, Cuba expose ses préoccupations concernant la mise en œuvre de l'USAP-CMA, demandant que l'on précise ce qui est attendu des États en améliorant la formation sur la méthodologie du Programme, en détaillant davantage les plans d'audit afin d'optimiser la préparation et la coordination des audits au niveau national, en favorisant une interprétation uniforme des normes et en poursuivant la révision des questions du protocole USAP-CMA afin d'en assurer la clarté et une compréhension commune chez l'auditeur et l'audité. Le Comité convient que les propositions formulées par Cuba devraient être examinées par le SSG afin d'améliorer davantage le programme, et la participation aux travaux du SSG de tout État désireux d'apporter son expertise devrait être encouragée.

13.22 Le Comité se dit en faveur de la réforme et l'amélioration permanente du Programme grâce à une consultation suivie avec le SSG et appelle les États à soutenir l'USAP-CMA en signant le protocole d'accord, en acceptant les audits tels qu'ils sont programmés et en affectant des ressources financières et humaines suffisantes pour permettre la mise en œuvre et l'évolution continue du Programme, afin que celui-ci mette à disposition des auditeurs bien qualifiés, évalue la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté, traite des lacunes graves en temps opportun et applique une approche basée sur les risques à l'établissement des priorités des audits.

Point 14 : Programmes de facilitation

14.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine l'évolution intervenue relativement au Répertoire de clés publiques (RCP), à la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), à l'Annexe 9 — Facilitation, ainsi qu'à l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation, en se fondant sur les rapports du Conseil présentés dans les notes WP/5, 6, 8, 60 et 61 respectivement. De plus, 11 notes sont présentées par des États et des observateurs : WP/127, 134, 284, 297, 301, 305, 322, 346, 389, 399 et 471. Les notes d'information suivantes sont également été présentées au titre du présent point de l'ordre du jour : WP/7, 462, 509, 524, 530, 533 et 550.

14.2 Le Comité exécutif examine les notes de travail relatives au présent point de l'ordre du jour correspondant aux sujets ci-après.

Répertoire OACI de clés publiques

14.3 Le Conseil, dans la note WP/6, rend compte des faits nouveaux concernant le répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et son utilisation depuis la 39e session de l'Assemblée de l'OACI, et propose les priorités du programme des travaux sur le RCP de l'OACI au cours du prochain triennat en précisant les résultats escomptés.

14.4 Le Comité fait l'éloge de l'OACI pour ses travaux visant à élaborer le RCP dont la note de travail rend compte, et approuve avec enthousiasme le programme des travaux relatif à ce répertoire, tel qu'il est présenté dans la note. Il prie instamment tous les États membres d'adhérer au RCP et de le mettre en œuvre pour la validation et l'authentification des passeports électroniques. Une délégation indique notamment qu'il importe d'améliorer le processus d'échange du RCP dans le cadre de la stratégie TRIP de l'OACI.

Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)

14.5 Dans la note WP/8, le Conseil, mettant en évidence le mandat et les priorités actuelles de la stratégie TRIP de l'OACI, rend compte des faits nouveaux concernant le Programme intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée. Il conclut en proposant les priorités des travaux concernant la stratégie TRIP de l'OACI en en précisant les résultats attendus au cours du prochain triennat.

14.6 S'agissant du paragraphe 2.6 de la note WP/8 qui porte sur l'élaboration d'une feuille de route pour l'établissement d'une norme sur les passeports électroniques, certaines délégations estiment que la mise en place d'un passeport électronique pourrait ne pas être viable sur le plan économique pour certains petits États, et le Comité du transport aérien se penchera sur ces préoccupations dans le cadre de ses travaux sur la feuille de route. Une correction technique est apportée à l'Appendice B de la note WP/8. Le Comité est invité à prendre note de l'information contenue dans la note d'information WP/550, des États-Unis, qui fait le point sur l'utilité des dossiers passagers (PNR) pour la sûreté et la facilitation. À l'issue des délibérations, le Comité approuve les priorités proposées pour les travaux concernant la stratégie TRIP

de l'OACI et les résultats attendus au cours du triennat 2020-2022, qui figurent à l'Appendice A de la note WP/8.

14.7 Dans la note WP/301, l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI) rendent compte de leur projet conjoint One ID, qui tend vers une expérience sans papier, reposant uniquement sur l'utilisation de données biométriques, qui permettra aux passagers de voyager en toute sécurité.

14.8 S'agissant de la proposition présentée dans la note WP/301, le Comité approuve le projet One ID de l'IATA, qui met en avant les avantages de la reconnaissance biométrique pour sécuriser et faciliter le processus de contrôle des passagers, et certaines délégations soulignent l'importance de mettre en place des politiques rigoureuses en matière de protection des données. Une délégation attire l'attention sur les informations présentées dans la note WP/533 sur la coopération bilatérale entre le Canada et les Pays-Bas sur le projet du Forum économique mondial (FEM) appelé « identité numérique des voyageurs dignes de confiance » (Known Traveller Digital Identity ou KTDI).

Annexe 9 — Facilitation

14.9 Le Conseil, dans la note WP/5, rend compte des progrès réalisés depuis la 39e session de l'Assemblée, dans le cadre de la collaboration avec l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), sur l'élaboration d'orientations sur la prévention de la propagation, par l'aviation internationale, de maladies causées par les moustiques et autres vecteurs, et sur la mise en œuvre de la Résolution A39-28. Le Comité note que la note WP/5, *Rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle*, présenté au titre des points 14 et 26 de l'ordre du jour, sera examinée au titre du point 14.

14.10 À la suite de la discussion sur ce sujet, le Comité, prenant acte des travaux en cours sur la question, notamment de la coopération en place entre l'OACI et l'OMS, convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la Plénière, en remplacement de la Résolution A39-28 :

Résolution 14/1 : Atténuation de la propagation des maladies, notamment par la désinsectisation des aéronefs et la lutte antivectorielle, et importance du CAPSCA [Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)] pour la mise en œuvre

L'Assemblée,

Considérant que l'article 14 de la Convention relative à l'aviation civile internationale demande aux États membres de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation de maladies transmissibles dans le cadre de la navigation aérienne,

Considérant que l'Annexe 9 — *Facilitation* contient des dispositions relatives aux flambées de maladies transmissibles, aux plans nationaux pour l'aviation, à la désinsectisation des aéronefs, à la mise en œuvre du Règlement sanitaire international et aux installations nécessaires pour la mise en œuvre des mesures de santé publique, et que le *Manuel de la facilitation* (Doc 9957) donne des orientations sur la désinsectisation des aéronefs, les mesures de santé publique et les programmes de facilitation,

Considérant que les flambées les plus récentes de maladies à transmission vectorielle ont poussé les États contractants à imposer des exigences de désinsectisation chimique des aéronefs,

Considérant que l'Organisation mondiale de la Santé n'a pas formulé de recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques,

Considérant qu'il existe de solides éléments probants montrant que les produits chimiques deviennent de plus en plus inefficaces contre les maladies à transmission vectorielle, à mesure de l'accroissement de la résistance des insectes à ces produits,

Considérant qu'en l'absence de méthodes de désinsectisation non chimiques recommandées par l'Organisation mondiale de la Santé, les États continuent de n'exiger que des méthodes chimiques de désinsectisation,

Considérant que, malgré le fait qu'à ses sessions antérieures, l'Assemblée ait encouragé, de concert avec l'Organisation mondiale de la Santé, l'établissement de critères basés sur les performances pour les exigences de désinsectisation, les progrès enregistrés à cet égard sont insuffisants,

Considérant qu'il y a un risque accru de propagation mondiale de maladies transmissibles,

Considérant que diverses réunions et conférences internationales ont indiqué que la prévention et la gestion des urgences de santé publique nécessitent un échange d'informations et une collaboration entre secteurs,

1. *Charge* le Conseil de continuer à solliciter la collaboration de l'Organisation mondiale de la Santé afin d'établir :

   a) des critères basés sur les performances pour l'évaluation de toutes les méthodes de désinsectisation, notamment les moyens de désinsectisation non chimiques ;

   b) des recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques ;

   c) des orientations sur les éléments d'un modèle d'évaluation de risques à base scientifique que les États contractants pourront utiliser pour déterminer s'il convient d'appliquer des mesures de lutte antivectorielle incluant, sans s'y limiter, la désinsectisation des aéronefs ;

2. *Invite instamment* les États contractants :

   a) à adhérer à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;

   b) à participer au programme CAPSCA et à tout autre programme lié que pourrait lancer l'OACI ;

   c) à soutenir l'OACI et l'OMS dans la mise en œuvre de la présente résolution en prenant en considération les recommandations contenues dans les publications et les éléments indicatifs de l'OACI, de l'OMS et du CAPSA ;

   d) à exiger la mise en place de programmes de lutte antiparasitaire aux alentours des aéroports et des installations connexes, afin de réduire la nécessité d'imposer la désinsectisation des aéronefs ;

   e) à encourager les aéroports à communiquer des informations au Registre OACI de lutte anti-vectorielle dans les aéroports et de les tenir à jour ;

3. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session, de la mise en œuvre de la présente Résolution ;

4. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution A39-28.

– – – – – – – – – – – –

14.11 Le Conseil, dans la note WP/60, rend compte des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée et fait état des priorités actuelles des travaux sur l'Annexe 9 du programme FAL. En conclusion, il propose des priorités pour les travaux relatifs à l'Annexe 9, en en précisant les résultats attendus au cours du prochain triennat.

14.12 Le Comité approuve les priorités proposées pour le Programme FAL qui concernent l'Annexe 9 — *Facilitation* et les résultats attendus au cours du triennat 2020-2022, tels qu'ils figurent à l'Appendice A de la note WP/60. Un délégué exprime des réserves sur l'ajout éventuel de normes à l'Annexe 9 sur les aspects des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) liés à la facilitation.

14.13 L'ACI, dans la note WP/399, qui fournit des informations sur les domaines dans lesquels l'industrie aéronautique mène des initiatives technologiques, telles l'automatisation et la reconnaissance biométrique, attire l'attention sur les domaines qui offrent aux autorités nationales d'importantes possibilités d'encourager l'innovation et suggère qu'il serait possible de progresser en décloisonnant la sûreté de l'aviation (qui fait l'objet de l'Annexe 17) et la gestion des frontières (qui est traitée dans l'Annexe 9).

14.14 Le Comité n'appuie pas les propositions formulées dans la note WP/399 ; un État notamment évoque le fait que les éléments des passeports et des procédures frontalières relatifs à la sûreté ne sauraient être séparés des aspects liés aux frontières et aux passeports qui font l'objet de réglementations dans l'Annexe 9. Commentant les notes d'information présentées, une délégation indique que la note WP/462 contient un certain nombre de propositions et qu'il devrait être envisagé d'inscrire le sujet dans le programme des travaux de l'OACI ; plusieurs délégations attirent l'attention sur les travaux que mène actuellement l'Union européenne (UE) sur le PNR, dont fait état la note WP/530 ; et une autre délégation signale la note WP/509, qui présente des avis sur des questions relatives aux SARP de l'Annexe 9 concernant les « mineurs non accompagnés ».

Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

14.15 Dans la note WP/127, l'Espagne, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et EUROCONTROL soulignent qu'il est hautement souhaitable d'assurer une mise en œuvre accrue des plans d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et d'aller vers l'harmonisation des pratiques des États en la matière.

14.16 Dans la note WP/297, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et de leurs familles (ACVFFI) note que depuis que l'OACI a commencé, en 2001, à diffuser des éléments indicatifs sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, le traitement accordé aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles a fait beaucoup de progrès, qui ne sont pas reflétés dans les données compilées dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

14.17 Faisant siennes les propositions exposées dans les notes WP/127 et 297, l'écrasante majorité du Comité convient : a) que la Résolution A39-27 de l'Assemblée soit rappelée aux États et que ceux-ci soient priés instamment de prendre les mesures adaptées afin de mettre en œuvre dans les meilleurs délais, les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et, ce faisant, de tenir dûment compte des Docs 9998 et 9973 ; b) que les États soient priés instamment, quand ils adoptent ces mesures, d'inclure une formation psychosociale adaptée et spécialisée des exploitants d'aéronefs et d'aéroports, ainsi que de tous les intervenants dans l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ; c) qu'il soit demandé au Conseil d'envisager l'élévation de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale et d'envisager d'introduire une nouvelle pratique recommandée dans l'Annexe 9 afin que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans adaptés destinés à porter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs

familles et d'en faire part à l'OACI. Afin de souligner l'importance de cette transposition de la pratique recommandée 8.46 en norme, une délégation rappelle la manifestation tenue en marge de la treizième Conférence de navigation aérienne, qui a mis en évidence le large consensus parmi les États pour que l'OACI fasse progresser tout ce qui contribue à sa mise en œuvre mondiale, tandis qu'un autre État fait remarquer qu'une telle norme internationale viendrait étayer l'engagement de la communauté internationale auprès des personnes concernées. S'agissant de la note d'information WP/297, à la suite d'une demande verbale de l'ACVFFI, le Comité estime aussi que le Conseil devrait proclamer une journée spéciale de l'année (par ex. le 20 février) « Journée internationale des victimes d'aviation et de leurs familles ».

14.17.1 Si elle appuie la note WP/127, une délégation fait observer au sujet du paragraphe 4.1, alinéa b), que l'OACI devrait prier instamment les États d'élaborer des programmes complets, au-delà de la formation psychosociale, pour tenir compte des préoccupations fondamentales des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, et de la manière dont différents organismes et organisations peuvent collaborer pour répondre à ces préoccupations. Il est aussi mentionné qu'une formation initiale et une formation périodique devraient être prévues. Une autre délégation remarque que cette question concerne plusieurs Annexes et qu'elle devrait être examinée par un groupe distinct. Une organisation internationale, à l'appui de cette dernière intervention, invite l'Assemblée à prendre note des orientations de l'ACI disponibles à ce sujet, et indique que les aéroports sont d'ores et déjà soumis à l'obligation d'élaborer des plans d'intervention en cas d'urgence, lesquels contiennent des dispositions concernant l'assistance aux victimes.

Traite des personnes dans l'aviation

14.18 Dans la note WP/305, les États-Unis font remarquer que le personnel aéronautique et les voyageurs peuvent jouer un rôle important dans la détection et la fin de la traite des personnes si on leur fournit les moyens d'en reconnaître les indices et si on les informe de la façon de notifier les cas suspects aux autorités compétentes. L'Assemblée est ainsi invitée à appuyer une résolution, figurant dans l'Appendice A de la note, qui souligne le rôle de l'aviation dans la lutte contre la traite des personnes et encourage l'OACI à poursuivre ses efforts pour aider les États dans leurs initiatives en la matière.

14.19 Le Comité convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la Plénière :

Résolution 14/2 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes

L'Assemblée,

Considérant que le Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, adopté en novembre 2000 par l'Assemblée générale des Nations Unies et entré en vigueur le 28 janvier 2004, fournit un cadre international qui a été ratifié par la majorité des pays,

Considérant que la Circulaire 352, Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes, publiée conjointement en mai 2018 par l'OACI et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme souligne le rôle important de l'aviation internationale dans la lutte contre la traite des personnes,

Considérant que dispenser aux employés et aux autres membres du personnel aéronautique qui sont en contact avec la clientèle une formation pour les aider à identifier les cas soupçonnés de traite des personnes et y réagir peut aider à stopper ce crime,

Considérant que la pratique recommandée 8.47 de l'Annexe 9 encourage les États contractants à prendre des mesures pour veiller à la mise en place de procédures de lutte contre la traite des personnes, notamment des systèmes de notification clairs et des points de contact pertinents des autorités compétentes pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs,

Considérant que la pratique recommandée 8.48 de l'Annexe 9 encourage les États contractants à prendre des mesures pour veiller à ce que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoive une formation de sensibilisation à la traite des personnes,

Considérant que la réalisation de campagnes de sensibilisation auprès du personnel aéronautique et du public voyageur peut aider à accroître la détection et la notification des cas soupçonnés de traite des personnes,

Considérant que l'OACI devrait favoriser l'élaboration de lignes directrices claires sur la traite des personnes à mettre en œuvre par chaque État, notamment des modèles de protocole de notification et un mode d'application de la loi centré sur les victimes et tenant compte des traumatismes subis,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les pratiques recommandées 8.47 et 8.48 de l'Annexe 9 ;

2. *Demande* aux États membres de prêter l'attention voulue à la Circulaire 352 — Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes, lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;

3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la lutte contre la traite des personnes soient actuels et adaptés aux besoins des États membres.

– – – – – – – – – – – –

14.20 Dans la note WP/134, l'ACI et l'IATA, détaillant le travail accompli pour soutenir leurs membres dans la lutte contre la traite des personnes, font remarquer que les cas suspects devraient être communiqués aux autorités compétentes à temps pour qu'elles puissent intervenir. Les États devraient s'assurer que des systèmes de signalement clairs soient en place et indiquer aux aéroports et aux exploitants aériens les points de contact au sein desdites autorités. Une délégation mentionne le travail remarquable mené par l'ACI et l'IATA en matière d'intégration de la formation dans les programmes de formation opérationnelle.

14.21 Le Comité, prenant note du travail accompli par ces organisations sur la question de la traite des personnes, fait sienne la proposition selon laquelle les États devraient être encouragés à mettre en œuvre la pratique recommandée 8.47 de l'Annexe 9 — *Facilitation* dans les meilleurs délais.

Personnes handicapées/Accessibilité en aviation

14.22 Dans la note WP/389, la République dominicaine, rendant compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation du transport aérien et des dispositions connexes dans des domaines comme l'accessibilité et la conception universelle de ses aérogares, invite l'Assemblée à prier instamment l'OACI de tenir compte des recommandations du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, et de la section H du chapitre 8 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et de les traduire en normes.

14.23 La République dominicaine présente également la note WP/471, qui fait état de plusieurs initiatives relatives à l'accessibilité et à la conception universelle qu'elle a engagées en vue de mettre en œuvre de la Résolution A39-20 et ainsi de se conformer au Doc 9984, et qui invite en outre l'Assemblée : a) à prier instamment l'OACI de conduire des études et de compiler des informations de base utiles aux États pour déterminer s'il serait utile de mettre à jour le Doc 9984 ; et b) à prier instamment l'OACI d'intégrer une partie du contenu du Doc 9984 dans l'Annexe 9 sous forme de normes ou de pratiques recommandées.

14.24 Dans son examen des notes WP/389 et WP/471, le Comité convient qu'il devrait être demandé au Conseil d'envisager d'entreprendre une étude en vue de la mise à jour du Doc 9984. Pour ce qui est de la recommandation selon laquelle le Conseil devrait envisager l'intégration de certains éléments du Doc 9984 dans l'Annexe 9 — *Facilitation* sous forme de normes ou de pratiques recommandées, le Conseil estime qu'il est prématuré de déterminer s'il est nécessaire d'aller plus loin en ce qui concerne les SARP, et que ce n'est qu'après une approche au cas par cas et après des délibérations entre spécialistes qu'il conviendra de proposer d'élever des pratiques recommandées de l'Annexe 9 au rang de normes

14.25 Dans la note WP/284, le Canada, au nom de l'Australie, de l'ACI et de l'IATA, note que les progrès de la médecine et l'émergence de nouvelles technologies d'assistance et autres facilitent de plus en plus les déplacements des personnes handicapées, notamment par voie aérienne, et que des services aériens exempts d'obstacles jouent un rôle important en ce qu'ils permettent à ces personnes de vivre dans l'indépendance et la dignité. Afin de réduire ces obstacles, l'Assemblée est invitée : a) à reconnaître l'importance de renforcer la sensibilisation et de poursuivre la collaboration afin de promouvoir l'accessibilité en aviation ; et b) à encourager les États membres à fournir à l'OACI des informations pour appuyer l'établissement d'un recueil de règlements, de statuts et de politiques portant sur l'accessibilité en aviation.

14.26 Le Comité, reconnaissant l'importance de renforcer la sensibilisation et de poursuivre la collaboration afin de promouvoir l'accessibilité en aviation, fait sienne la proposition selon laquelle les États membres devraient être encouragés à fournir à l'OACI des informations pour appuyer l'établissement d'un recueil de règlements, de statuts et de politiques portant sur l'accessibilité en aviation.

14.27 Dans la note WP/322, le Brésil, au nom des États membres de la CLAC, fait part de son Manuel de procédures normalisées pour l'assistance aux passagers handicapés ou à mobilité réduite (MPN-PHMR), axé sur les expériences qui ont eu cours dans les principaux aéroports du Brésil lors des Jeux paralympiques de 2016 à Rio.

14.28 Le Comité, prenant note des informations fournies par le Brésil sur son expérience relative à la mise en œuvre de mesures d'accessibilité fondées sur le Doc 9984, convient des propositions selon lesquelles : a) les États membres devraient être encouragés à soumettre au Groupe d'experts de la facilitation leurs procédures concernant l'accessibilité, en vue d'une publication ultérieure ; et b) il devrait être demandé au Conseil de promouvoir, s'il y a lieu, l'échange d'expériences et de pratiques optimales aux fins de l'application du Doc 9984.

14.29 Dans la note WP/346, l'IATA fait part du fait que le secteur aéronautique constate la prolifération constante de politiques nationales et régionales en matière de handicap qui ne sont pas harmonisées ou qui sont en contradiction entre elles, en dépit des dispositions de l'Annexe 9 en la matière, et indique qu'elle a formulé un ensemble de principes de base (figurant dans l'Appendice A de la note), qui soutient la mise en œuvre harmonisée des mesures et des textes législatifs relatifs au handicap.

14.30 Dans son examen de la note WP/346, le Comité reconnaît qu'une approche harmonisée des travaux portant sur l'accessibilité en aviation contribue à la poursuite des objectifs de développement durable de l'ONU (ODD) et convient que, le cas échéant, les États membres devraient être invités à tenir

compte des principes de base de l'IATA concernant les passagers handicapés lors du développement et de la mise en œuvre de réglementations dans ce domaine. Le Comité appuie les objectifs mondiaux présentés dans la note WP/346.

14.31 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité examine les propositions de révision de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation* présentées dans la note WP/61, qui contient une version révisée d'un projet de résolution soumis à l'Assemblée pour adoption (Résolution 14/2).

14.32 Après examen de la version révisée du projet de résolution, et amendement de l'Appendice D, le Comité convient de recommander à la Plénière l'adoption de la résolution ci-après, qui devrait remplacer la Résolution A39-20 :

Résolution 14/3 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 9 — *Facilitation*, a été établie comme moyen d'exposer clairement les obligations imposées aux États membres par les articles 22, 23 et 24 de la Convention, ainsi que les procédures de normalisation relatives à la satisfaction des exigences normatives dont il est question aux articles 10, 13, 14, 29 et 35 ;

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

Considérant qu'il est essentiel que les États membres continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale et la sûreté des vols de passagers et de fret,

Considérant que les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies soulignent que les travaux de l'OACI sur la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage dans la lutte continuent d'être importants pour la lutte contre le terrorisme,

1. *Décide* que les Appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 40e session de l'Assemblée :

Appendice A — Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation
Appendice B — Mesures nationales et internationales visant à garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières
Appendice C — Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation
Appendice D — Systèmes d'échange de données sur les passagers

2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif relatif à la facilitation et de conseiller l'Assemblée si des modifications sont nécessaires ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A39-20, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liée à la facilitation.

APPENDICE A

Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que la Convention relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif, qui ont été adoptés en décembre 2006 par l'Assemblée générale des Nations Unies, sont entrés en vigueur le 3 mai 2008,

Considérant que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité des autorités chargées de l'immigration et des contrôles aux frontières,

Considérant que l'élaboration d'une série de signes normalisés en vue d'améliorer l'utilisation des aérogares par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

Considérant que la mise en accessibilité du transport aérien à tous les passagers constitue une contribution clé à la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine renforcent le processus de gestion des contrôles aux frontières et la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui permettent de vérifier l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

Considérant que l'Assemblée de l'OACI, à sa 38e session, en 2013, a décidé que les États membres devraient être encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui a été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de compte rendu et de recherche des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) et remplacer les mécanismes existants sur support papier,

Consciente des éléments de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui appuient à la fois les objectifs de la gestion des frontières et ceux de la sécurité des frontières qui font l'objet d'audits du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP),

Rappelant le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en novembre 2018 et les conclusions et recommandations de la conférence relatives à la gestion des contrôles aux frontières,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, dans leur mise en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;

3. *Demande* au Conseil d'élaborer un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif à cet égard ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États membres et à leurs obligations pertinentes à l'égard des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies en ce qui concerne la gestion du contrôle aux frontières et la sécurité des documents de voyage, en plus de leurs exigences relativement à l'administration du fret et des passagers, ainsi que les avancées technologiques liées à cette administration, la facilitation du fret, l'attitude à adopter et les interventions en cas d'événements d'ordre médical ou autres événements perturbateurs pour l'aviation, et les mineurs non accompagnés ;

5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;

6. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la gestion des contrôles aux frontières et celles de l'Annexe 17 — *Sûreté*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;

7. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des éléments indicatifs et des pratiques optimales actuels en matière d'orientation et de signalisation, notamment le Doc 9636 — Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes, dans la mesure où il est encore applicable ;

8. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que tous les services et agences qui jouent un rôle dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, notamment les administrations de l'aviation civile, les autorités chargées de l'immigration, des douanes, de la santé, des quarantaines, de la délivrance des documents de voyage, du contrôle de la circulation aérienne et de l'application de la loi, ainsi que les autorités postales, la police des frontières et les autorités chargées des affaires étrangères, aient un accès approprié au système de notification électronique des différences (EFOD) pour que la liste de contrôle de conformité liée à l'Annexe 9 soit établie de manière exhaustive ;

9. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter les programmes de facilitation comme une question de la plus haute priorité et qu'ils devraient accorder à cette question des ressources appropriées ;

10. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de facilitation de l'Organisation au moyen de contributions volontaires sous forme de ressources humaines et financières autres que celles qui sont inscrites au budget au titre du programme ordinaire ;

11. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la facilitation, demande au Conseil et au Secrétaire général d'assurer la durabilité à long terme des programmes de facilitation de l'OACI, en prenant des mesures pour tenir compte des exigences de financement dans le Budget-Programme ordinaire, au plus tôt et dans la mesure du possible.

APPENDICE B

Mesures nationales et internationales visant à garantir l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières et à renforcer la sûreté

L'Assemblée,

Considérant que les États membres reconnaissent la pertinence de la gestion de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières pour l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation,

Considérant que les États membres reconnaissent que la capacité d'identifier expressément des personnes nécessite une approche holistique et coordonnée qui lie les cinq éléments interdépendants ci-après de gestion de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières en un cadre cohérent :

a) les documents, outils et méthodes de base nécessaires pour garantir une preuve authentique d'identité ;

b) la conception et la fabrication de documents lisibles à la machine (DVLM) normalisés, en particulier des passeports électroniques, conformes aux spécifications de l'OACI définies dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine ;*

c) les procédures et protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;

d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;

e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

Considérant que les États membres doivent pouvoir identifier expressément les personnes et ont besoin des outils et mécanismes disponibles pour établir et confirmer l'identité des voyageurs,

Considérant que la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP OACI) constitue le cadre mondial permettant de tirer le maximum de profit des documents de voyage et des contrôles aux frontières en réunissant les éléments de la gestion de l'identification des voyageurs,

Considérant que les États membres des Nations Unies ont résolu, dans la résolution 70/1 entérinée le 25 septembre 2015, d'adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de développement durable (ODD) reposant sur 169 cibles, la cible 16.9 consistant à fournir à tous une identité juridique, notamment grâce à l'enregistrement des naissances, d'ici à 2030 ;

Considérant que le Conseil de sécurité des Nations Unies, dans les résolutions 1373 (2001), 2178 (2014) et 2396 (2017), oblige tous les États membres à empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage,

Considérant que l'authenticité et la validité des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) dépendent de leur lisibilité et de leur protection, des mesures physiques de sûreté y contribuant, et des mesures électroniques de sûreté les garantissant,

Considérant que la limitation du nombre d'états civils pour une personne dépend de la documentation utilisée pour établir l'identité, confirmer la citoyenneté ou la nationalité et évaluer le droit du demandeur de passeport (à savoir la documentation « source »),

Considérant que le passeport est le document de voyage officiel principal qui atteste de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

Considérant que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

Considérant que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes cherchant à entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

Considérant que la fourniture sans délai à INTERPOL (Organisation internationale de police criminelle) d'informations exactes relatives aux documents de voyage délivrés par les États membres qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD), est une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI,

Considérant que la sûreté de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières dépend d'un solide système de gestion de l'identification et de l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage,

Considérant qu'une coopération de haut niveau entre États membres est nécessaire pour intensifier la lutte contre la fraude en matière de passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les États membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour renforcer la sûreté de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

Considérant qu'une coopération renforcée et intensifiée est nécessaire entre États membres pour combattre et éviter les fraudes en matière d'identification et de documents de voyage,

Considérant que les activités criminelles à l'échelle mondiale s'orientent de plus en plus de la fraude concernant les documents de voyage vers la fraude en matière d'identité,

Considérant que les titres de voyage prévus par la Convention (CTD) sont des documents de voyage que les États parties à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés (« la Convention de 1951 ») et à la Convention de 1954 relative aux statuts des apatrides (« la Convention de 1954 ») délivrent aux réfugiés ou aux apatrides résidant régulièrement sur leur territoire (voir l'article 28 de chacune des conventions), et qu'ils constituent donc des documents de voyage prévus dans deux conventions internationales destinées aux personnes bénéficiant d'un statut reconnu internationalement,

Considérant que l'OACI a créé le Répertoire de clés publiques (RCP) pour vérifier, valider et authentifier les passeports lisibles à la machine (PLM) biométriques, appelés aussi passeports électroniques, renforçant ainsi leur sûreté et l'intégrité des contrôles aux frontières,

Considérant que les États membres attendent des programmes de l'OACI une assistance technique et un soutien pour le renforcement des capacités afin de renforcer leurs processus d'identification des voyageurs et de gestion des contrôles aux frontières,

Considérant que la coopération sur les questions de traite de personnes entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes intéressées dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre la traite de personnes,

1. *Prie instamment* les États membres d'identifier les personnes de manière univoque, dans le cadre de la gestion des documents de voyage et des contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de facilitation et de sûreté de l'aviation, notamment pour éviter les actes d'intervention illicite et autres menaces visant l'aviation civile ;

2. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des processus et outils rigoureux pour préserver l'intégrité et la sûreté des documents sources, notamment en appliquant des principes de preuve d'identité qui garantissent que l'identité existe et correspond à une personne vivante, par la vérification d'au moins deux sources différentes de données, que le postulant est lié à l'identité et est unique pour le système, par l'établissement de la fiabilité de son « empreinte sociale », c'est-à-dire la façon dont la personne interagit avec les parties prenantes de la société durant le cycle de vie, et la vérification d'un dossier d'agence ou l'association du dossier avec une ou plusieurs caractéristiques biométriques ;

3. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de gestion de l'identification pour préserver la sûreté et l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage ;

4. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de vérification de l'intégrité des passeports électroniques, en particulier par la lecture de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;

5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir à jour la feuille de route pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP OACI afin d'aider les États membres à identifier expressément les personnes, et pour renforcer la sûreté et l'intégrité de leurs documents de voyage et de leurs contrôles aux frontières ;

6. *Demande* aux États membres d'intensifier leurs efforts pour garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières, et de s'aider mutuellement dans ces domaines ;

7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303;

8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;

9. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les documents de voyage délivrés aux réfugiés et aux personnes apatrides (les « titres de voyage prévus par la Convention (TVC) ») soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ;

10. *Rappelle* aux États membres d'établir des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés ;

11. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficients et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;

12. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les spécifications et éléments indicatifs du Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, restent à jour compte tenu des progrès technologiques ;

13. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs processus de gestion des contrôles aux frontières comme l'ont demandé également les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies, en mettant en œuvre les normes connexes de l'Annexe 9 — Facilitation ;

14. *Exhorte* les États membres à mettre en œuvre des solutions technologiques en vue de renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé, comme l'utilisation conjointe des postes de contrôle frontalier automatisé (CFA) et le répertoire de clés publiques de l'OACI lorsqu'ils vérifient les passeports électroniques ;

15. *Demande* au Secrétaire général de continuer de chercher des solutions technologiques visant à renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé ;

16. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer davantage l'intégrité de l'identification des voyageurs et de la gestion des contrôles aux frontières ainsi que la sûreté, et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;

17. *Prie instamment* le Conseil de chercher à intensifier l'assistance et le soutien au renforcement des capacités des États membres dans les domaines de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières, notamment en s'assurant que l'OACI joue un rôle proactif de chef de file pour ce qui est de faciliter et de coordonner cette assistance dans la communauté internationale ;

18. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI et d'utiliser les informations disponibles sur ce répertoire pour valider les DVLM électroniques aux points de contrôle ;

19. *Prie instamment* les États membres qui ne le font pas déjà de fournir sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents qu'ils ont délivrés et qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;

20. *Exhorte* les États membres qui ne le font pas déjà de vérifier, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;

21. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficients et efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation ;

22. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes concernées un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention de la traite de personnes ;

23. *Demande* au Secrétaire général d'assurer l'élaboration d'éléments indicatifs pertinents sur les procédures à mettre en œuvre pour lutter contre la traite de personnes afin d'appuyer les États membres dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* portant sur la traite de personnes.

APPENDICE C

Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

Considérant que l'institution et l'intervention active de programmes et comités nationaux de facilitation du transport aérien sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

Considérant que la coopération en matière de facilitation entre États membres et avec les différentes parties nationales, régionales et internationales intéressées par les questions de facilitation, a été avantageuse pour toutes les parties en cause,

Considérant qu'une telle coopération est devenue essentielle compte tenu de la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers, qui compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien, et des demandes croissantes des autorités de contrôle frontalier relatives à l'échange de données passagers,

Considérant qu'à l'échelle mondiale, la menace de transmission des maladies transmissibles passant par le transport aérien a augmenté au cours des dernières années,

Considérant que l'Annexe 9 couvre la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

1. *Prie instamment* les États membres d'instituer et d'utiliser des programmes et des comités nationaux de facilitation du transport aérien, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisin ;

2. *Prie instamment* les États membres de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation du transport aérien d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;

3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires, par le truchement de programmes et comités nationaux de facilitation du transport aérien ou par d'autres moyens appropriés :

   a) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
      1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
      2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;

   b) pour prendre l'initiative des mesures d'application nécessaires ;

c) pour faire en sorte qu'une coordination appropriée soit en place en vue de la mise en œuvre effective de la stratégie TRIP OACI.

4. *Prie instamment* les États membres d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs programmes et comités nationaux de facilitation et d'autres programmes et comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;

5. *Prie instamment* les États membres limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils seraient susceptibles d'avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;

6. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroport de continuer de coopérer intensivement en vue de :

a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;

b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;

7. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs et d'aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les marchandises aux aérogares internationales ;

8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 en vue de faciliter l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;

11. *Demande* au Conseil d'envisager l'élévation de la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale et l'introduction d'une nouvelle Pratique recommandée dans l'Annexe 9, destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, sur l'élaboration de plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, ces plans devant être communiqués à l'OACI ;

10. *Prie instamment* les États et les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d'approvisionnement internationale ;

11. Prie instamment les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux, régionaux et internationaux liés aux contrôles aux frontières et à la sûreté, concernant leurs obligations à l'égard de l'Annexe 9 — *Facilitation* et des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies ;

12. *Demande* au Secrétaire général de s'assurer que l'OACI poursuive ses travaux sur la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage dans la lutte contre le terrorisme, et de renforcer sa coopération et sa collaboration avec les organismes pertinents des Nations Unies (ONU), comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC).

APPENDICE D

Systèmes d'échange de données sur les passagers

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle ;

Considérant que le Conseil de sécurité de l'ONU, dans la résolution 2396 (2017), se félicitant que l'OACI ait décidé d'établir une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* relative à l'utilisation par ses États membres de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et reconnaissant que nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée, a décidé, au paragraphe 11, qu'en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI, ses États membres doivent, entre autres, mettre en place des systèmes RPCV et exiger des compagnies aériennes effectuant des vols sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes ;

Considérant que le Conseil de sécurité de l'ONU, également dans la résolution 2396, au paragraphe 12, a décidé que les États membres renforceront leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données PNR et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, demande aussi aux États membres, à l'Organisation des Nations Unies et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, encourage les États membres à communiquer les données PNR aux États membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015), et prie instamment l'OACI de collaborer avec ses États membres pour établir une norme en matière de collecte, d'utilisation, de traitement et de protection des données des dossiers passagers ;

Considérant que, dans sa résolution 2482 (2019), le Conseil de sécurité de l'ONU a demandé aux États membres de faire respecter les obligations de recueillir et analyser les RPCV et de se doter des moyens de recueillir, traiter et analyser, en application des normes et pratiques recommandées de l'Organisation de l'aviation civile internationale, les données PNR et de s'assurer que ces données sont communiquées aux autorités nationales compétentes et utilisées par elles, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ce qui aidera les autorités chargées de la sûreté à repérer les connexions entre les individus associés à la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, et les terroristes, afin d'empêcher les terroristes de voyager et afin de poursuivre devant les tribunaux le terrorisme et la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, y compris grâce à des programmes de renforcement des capacités ;

Considérant que les données RPCV et les données PNR mentionnées dans la stratégie TRIP OACI peuvent aussi être utilisées à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour détecter les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement ;

1. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant des renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;

2. *Prie instamment* les États membres de s'assurer que, dans l'utilisation des systèmes électroniques d'échange de données sur les passagers, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées à cet effet par les institutions compétentes du système des Nations Unies, et d'assurer la sécurité, le traitement équitable et la préservation de ces données dans le plein respect des droits de l'homme ;

3. *Prie instamment* les États membres de s'aider entre eux et de partager des meilleures pratiques, selon le cas, pour mettre en place des systèmes d'échange de données sur les passagers ;

4. *Demande* aux États membres qui ne l'ont pas déjà fait de renforcer leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données PNR et de veiller à ce que ces données soient partagées avec toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

15.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'avancement présentés par le Conseil concernant les travaux de l'Organisation portant sur les dispositions générales, le bruit des aéronefs et la qualité de l'air locale (WP/54 et 57). Sur la base de ces rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A39-1, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale (WP/57). En outre, 15 notes sont soumises par les États et les observateurs : WP/81, 103, 104, 140, 175, 225, 226, 260, 261, 354, 372, 374, 409, 412 et 474.

15.2 Suite à la demande formulée par l'Assemblée à sa 39e session, le Conseil présente la note WP/54, qui rend compte de la dernière actualisation de l'évaluation des tendances environnementales mondiales de l'OACI en vue de l'incidence actuelle et future du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation. De 2015 à 2045, si l'on s'attend à ce que le trafic aérien international soit 3,3 fois plus élevé, la consommation de carburant ne devrait cependant augmenter que de 2,2 à 3,1 fois d'ici la fin de la même période. Il ressort de l'évaluation de plusieurs scénarios que le carburant d'aviation durable (SAF) pourrait représenter jusqu'à 2,6 % du carburant consommé d'ici 2025, et que d'ici 2050 il serait matériellement possible de satisfaire 100 % de la demande de carburéacteurs de l'aviation internationale par le recours à ce carburant, ce qui se traduirait par une réduction de 63 % des émissions. Cependant, ce niveau de production de carburant ne pourrait être réalisé qu'au moyen de très grandes immobilisations dans l'infrastructure de production SAF, et moyennant la mise en place d'un important cadre réglementaire. En ce qui concerne le bruit et les émissions des aéronefs qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale, on s'attend à ce que l'incidence de l'aviation sur l'environnement continue à augmenter, mais à un rythme plus lent que celui de la croissance du trafic. Pour ce qui est du bruit des aéronefs, il se peut qu'à partir d'environ 2030, il n'augmente plus en parallèle avec la croissance du trafic. Pour que ce scénario puisse être réalisé, les États membres auraient à entreprendre un certain nombre de mesures ambitieuses.

15.3 Le Comité reconnaît qu'une base d'informations unique et robuste est importante pour de bonnes délibérations et de bonnes décisions. Il recommande que les tendances environnementales soient approuvées comme base pour les décisions sur les questions environnementales et qu'une mise à jour sur

cette question soit présentée à l'Assemblée à sa prochaine session. Deux États proposent que soit renforcée la transparence des travaux techniques qui sous-tendent l'élaboration des tendances environnementales de portée mondiale de l'OACI.

15.4 Le Conseil présente un rapport (WP/57) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 39e session de l'Assemblée sur les questions liées à l'aviation civile et l'environnement. Cette note présente les nouvelles normes concernant la masse et le nombre de particules non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs figurant dans l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation*, et contient des renseignements sur l'examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants ainsi que sur les derniers développements concernant les travaux de l'OACI en matière de bruit des aéronefs. En ce qui concerne les améliorations opérationnelles, la note mentionne les travaux concernant une collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement, l'analyse de la réduction de la consommation de carburant et de la réduction des émissions de CO_2 attribuables à la mise en œuvre des modules pertinents du Bloc 0 (B0) et du Bloc 1 (B1) de l'ASBU d'ici 2025, et les aspects de la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) liés à l'engagement auprès de la communauté. Des renseignements sont également fournis sur la coopération de l'OACI avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le Groupe de la gestion de l'environnement (EMG) des Nations Unies, et l'Initiative mobilité durable pour tous (SUM4ALL) des Nations Unies.

15.5 Le Comité reconnaît les progrès importants accomplis par l'OACI dans l'atténuation des incidences du bruit et des émissions pendant le triennat. Il reconnaît aussi qu'il est important pour l'OACI de suivre étroitement les technologies novatrices soucieuses de l'environnement et d'autres technologies susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement, notamment les nouvelles sources d'énergie pour l'aviation, en évaluant leurs incidences sur le bruit et les émissions, et en tenant à jour et en élaborant des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs pertinents en matière d'environnement, s'il y a lieu. Suivant la proposition d'un État, le Comité convient de faire une correction rédactionnelle au texte de la Résolution A39-1 de l'Assemblée afin de tenir compte du titre du Doc 10127 de l'OACI : *Independent Expert Integrated Technology Goals Assessment and Review for Engines and Aircraft [Évaluation et examen intégré par le Groupe d'experts indépendants (IEIR) des objectifs technologiques pour les moteurs et les aéronefs]*.

15.6 Dans la note WP/57, le Conseil présente également une proposition de révision de la Résolution A39-1 de l'Assemblée, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale, à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la 39e session de l'Assemblée. Les révisions en question, présentées ci-dessous au § 15.26, découlent principalement des activités du Secrétariat et des travaux menés par le CAEP.

15.7 Dans la note WP/103, présentée par la Suisse au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, tout en reconnaissant l'importance des innovations technologiques, tient à souligner qu'il importe que la création d'avions supersoniques civils ne sape pas les efforts considérables déployés depuis de nombreuses années pour réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement et éviter ses incidences disproportionnées sur la sécurité, la capacité et les opérations. La note propose de réviser les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI afin de tenir compte des problèmes et incidences qui pourraient découler de la mise en service des nouveaux avions supersoniques, en élaborant s'il y a lieu des mesures d'atténuation correspondantes. Elle propose aussi de veiller à ce que l'exploitation d'avions civils supersoniques, à des vitesses supersoniques aussi bien que subsoniques, ne crée aucune situation inacceptable pour le public.

15.8 Dans la note WP/104, présentée par la Pologne au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC, souligne que l'amélioration de la performance environnementale de l'aviation est un élément crucial pour atteindre les objectifs environnementaux de l'OACI en matière de bruit et de qualité de l'air et, partant, gérer les incidences environnementales au voisinage des aéroports. Cette note souligne que l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs élaborée par l'OACI doit être convenablement mise en œuvre et que chacun de ses quatre piliers doit être maintenu à jour pour que sa contribution soit assurée dans le cadre de l'approche globale. À cet égard, la note propose de nouvelles actualisations de la Résolution A39-1, Appendice E, « Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit » sur la base de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, Chapitre 4. En outre, la note préconise d'élaborer une approche complète pour la gestion de la qualité de l'air au voisinage des aéroports. Tout en appuyant la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de particules non volatiles (nvPM) du fait qu'elle renforce le contrôle des émissions à la source, la note souligne que la mise en œuvre des systèmes de gestion environnementale aux aéroports constitue aussi un processus essentiel pour le traitement des problèmes relatifs à la qualité de l'air.

15.9 Dans la note WP/226, l'Australie et la Nouvelle-Zélande reconnaissent les progrès réalisés par l'OACI en ce qui concerne les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), particulièrement en ce qui concerne la sécurité de l'aviation, la navigation aérienne et la sûreté de l'aviation. Cette note présente des préoccupations relatives aux questions émergentes des incidences acoustiques de l'exploitation des RPAS sur les collectivités, en particulier dans les zones bâties et résidentielles. À cet égard, elle encourage les États à partager leur expérience dans le traitement des problèmes liés au bruit des RPAS.

15.10 Dans la note WP/412, parrainé par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le Costa Rica rend compte des progrès réalisés par les États latino-américains dans le domaine de l'environnement, en ce qui concerne le bruit et la qualité de l'air locale, conformément à l'Annexe 16 et à la Résolution A39-1. Cette note indique que les États membres de la CLAC ont appuyé proactivement les initiatives visant, entre autres, à améliorer les performances environnementales en prenant des mesures de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air locale, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de planification d'installations aéroportuaires, ce qui s'est traduit par des règlements aéronautiques et des activités importantes qui ont été couronnées de succès.

15.11 Dans la note WP/140, le Qatar propose de créer des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre pour la protection de l'environnement en aviation (AEPPIRG), ce qui permettrait de disposer d'une plate-forme de coopération régionale pour faire face aux évolutions actuelles et aux défis futurs dans le domaine de l'environnement en aviation. Cette note indique que l'on assurerait ainsi une élaboration et une mise en œuvre cohérentes des programmes de protection de l'environnement en aviation ainsi que de la documentation internationale et régionale pertinente, sous une forme qui soit harmonisée au sein des régions et conforme aux SARP de l'OACI.

15.12 Dans la note WP/261, les États-Unis s'engagent à faire progresser le développement des avions supersoniques dans le cadre de leurs efforts généraux visant à soutenir l'innovation dans les transports. Cette note reconnaît également les travaux du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) visant à élaborer des normes de certification acoustique pour l'atterrissage et le décollage des avions supersoniques, et elle indique qu'il est essentiel que les progrès accomplis récemment dans ce domaine se poursuivent. Les politiques et réglementations concernant le bruit et les émissions des moteurs des avions supersoniques sont en train d'être examinées, et la note estime que les discussions techniques du CAEP doivent se poursuivre en vue de l'élaboration de normes et de pratiques recommandées sur le bruit à l'atterrissage et au décollage afin de permettre à l'industrie de poursuivre le développement de ses avions. Elle indique qu'il est essentiel qu'un processus axé sur les données soit entrepris pour l'élaboration des SARP concernant le bruit des avions supersoniques.

15.13 Dans la note WP/374, la Fédération de Russie note les travaux effectués sous l'égide de l'OACI concernant l'élaboration en temps utile de normes internationales applicables à tous les types d'aéronefs civils, en particulier les avions de transport supersonique (SST). Elle note également que plusieurs entreprises ont déjà fait de grands progrès dans le développement de tels avions. Vu la nécessité d'une coordination étroite et efficace des équipes d'experts du CAEP et de la Commission de navigation aérienne, il a été suggéré au Conseil d'envisager la possibilité de donner priorité à l'élaboration de SARP de l'OACI visant les SST. La note souligne aussi que la Fédération de Russie participe activement à des travaux de recherche approfondis sur les SST futurs et leurs systèmes de propulsion et qu'elle fournira des ressources, si nécessaire, pour appuyer cette activité de l'OACI.

15.14 Dans la note WP/260, le Conseil international des aéroports (ACI) et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) présentent leur point de vue sur la gestion du bruit aux aéroports et notamment sur la pertinence des facteurs non acoustiques pour définir des stratégies de gestion du bruit et élaborer des politiques appropriées relatives aux niveaux d'exposition au bruit et à la nuisance sonore causée par les aéronefs. Cette note propose aussi l'ajout de l'engagement de la communauté comme élément transversal de l'Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'OACI.

15.15 Dans la note WP/175, l'Association du transport aérien international (IATA) parle de la nécessité d'adopter une approche cohérente et uniforme dans l'élaboration des normes et politiques mondiales pour faire en sorte que l'incidence de l'aviation sur l'environnement soit prise en compte. Elle souligne la nécessité pour l'OACI de continuer à assurer l'intégrité et l'indépendance des processus et des critères techniques qui peuvent apporter un contexte à ses décisions politiques, et elle invite l'Assemblée à réitérer son soutien à l'approche équilibrée de l'OACI à la gestion du bruit des aéronefs. Elle s'inquiète également de la prolifération des taxes environnementales, qui ne règle pas efficacement l'incidence environnementale de l'aviation.

15.16 Dans la note WP/225, l'ACI reconnaît les progrès accomplis par l'OACI et accueille avec satisfaction l'étude exploratoire menée par le CAEP sur les avions supersoniques pour donner des renseignements sur les incidences et émissions potentielles. Elle présente aussi son point de vue sur les caractéristiques acoustiques des nouveaux venus sur le marché supersonique civil et leur conformité aux SARP existantes et futures sur le bruit et les émissions qui s'appliquent aux avions subsoniques. Elle aborde aussi la question du bang sonique, les incidences des vols d'avions supersoniques sur le grand public et l'intégration opérationnelle du trafic.

15.17 Le Comité prend note du fait que cinq notes de travail ont été soumises pour information. Elles ne sont pas présentées au Comité, mais sont résumées ci-dessous.

15.18 Dans la note WP/81, la Corporation des services de navigation et d'Amérique centrale (COCESNA) présente les travaux qu'elle mène pour améliorer l'environnement, établissant ainsi les orientations intitulées « Livre vert ». La portée de ce document se base sur les Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies qui concernent la gestion de l'environnement, l'énergie, l'eau, le traitement intégral des déchets et la gestion des matières.

15.19 Dans la note WP/372, l'Inde fait état de son engagement à l'égard d'une croissance inclusive et durable du secteur de l'aviation en Inde, ainsi que de son intention et de ses efforts en matière d'élaboration de la politique nationale sur l'aviation verte, de la vision, de la mission, des objectifs stratégiques et des secteurs clés de politique. Elle insiste sur le fait que sa politique vise à atténuer les incidences de la croissance de l'aviation sur l'environnement et à garantir le développement durable du secteur aéronautique au moyen d'une approche globale portant sur les questions environnementales actuelles et prévues pour le futur.

15.20 Dans la note WP/409, l'Afrique du Sud rend compte des activités qu'elle a entreprises à l'appui des travaux environnementaux de l'OACI : contribution aux activités du CAEP, État hôte de la réunion du Groupe directeur du CAEP de décembre 2019, et contribution aux activités de renforcement des capacités de l'OACI concernant la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (cf. point 17 de l'ordre du jour).

15.21 Dans la note WP/474, le Chili reconnaît qu'il importe de cibler l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable dans l'infrastructure aéroportuaire pour réaliser des normes carboneutres. Le Chili prie instamment les autres États de concevoir et de mettre en œuvre les technologies existantes pour transformer l'infrastructure aéroportuaire de façon durable afin de réduire l'incidence de la pollution de l'environnement local.

15.22 Dans la note WP/354, l'ACI donne des renseignements généraux sur les aéroports, présente ses vues sur la protection de l'environnement, y compris la qualité de l'air locale, le bruit et la durabilité, et souligne le fait qu'elle appuie les travaux de protection de l'environnement de l'OACI accomplis par l'entremise du CAEP et par d'autres moyens.

15.23 En ce qui concerne les travaux de l'OACI visant l'élaboration de normes sur les avions supersoniques, le Comité recommande que l'Assemblée invite le Conseil à demander au CAEP de poursuivre ses travaux en cours sur les avions supersoniques, en accordant la priorité à l'étude exploratoire. Un État propose que le CAEP, dans le cadre de cette étude exploratoire, examine les vols d'avions supersoniques dans les régions densément peuplées. Le Comité note également les points de vue divergents concernant l'approche d'élaboration des normes et le lien entre les normes subsoniques existantes et la base d'élaboration des nouvelles normes sur les avions supersoniques, ainsi que la question d'acceptation du public et la nécessité de prendre en compte d'autres aspects, comme la sécurité et la navigation aérienne.

15.24 S'agissant de l'« Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs », le Comité prend acte des points de vue divergents concernant la nécessité d'actualiser les « restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit », définies dans l'Appendice E de la Résolution A39-1, à la lumière de l'objectif des normes sur le bruit énoncé dans l'Annexe 16, Volume I. Le Comité note que l'étude des facteurs non acoustiques est déjà prévue dans le programme des travaux du CAEP pour le prochain triennat, qui a déjà été approuvé par le Conseil. Il est noté que les propositions relatives à l'engagement auprès de la communauté sont bien prises en compte par le Conseil dans sa proposition de mise à jour de l'Appendice C de la Résolution A39-1, dans la note WP/57.

15.25 En ce qui concerne les problèmes liés au bruit des RPAS, le Comité recommande que l'Assemblée demande au Conseil de charger le CAEP d'examiner ces questions, en invitant les États à partager leur expérience dans le traitement des problèmes liés au bruit des RPAS, et d'utiliser l'ensemble de ces expériences pour l'élaboration possible d'orientations sur les meilleures pratiques à l'intention des États.

15.26 Le Comité convient de recommander à l'Assemblée d'adopter la résolution suivante :

Résolution 15/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A39-1, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la Résolution A39-1 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers, mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 39e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec les Résolutions A40-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A40-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 40e session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

Appendice B — Élaboration de normes, de pratiques recommandées et de procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

Appendice C — Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

Appendice D — Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

Appendice E — Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

Appendice F — Planification et gestion de l'utilisation des terrains

Appendice G — Avions supersoniques — Problème du bang sonique1

Appendice H — Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. *Déclare* que la présente résolution, conjointement avec les Résolutions A40-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A40-19 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale* (CORSIA), remplacent les Résolutions A39-1, A39-2 et A39-3.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la Convention relative à l'aviation civile internationale que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension (…) » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et (…) de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à (…) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant que beaucoup des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, du recyclage des aéronefs, de l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable, de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodromes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains, d'un engagement auprès de la communauté et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que tous les États membres de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi de maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

Considérant que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

Considérant que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent donc être prises rapidement pour garantir que cette croissance soit compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

Reconnaissant que le travail effectué par l'Organisation sur l'environnement contribue à 14 des 17 objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU,

Considérant que des renseignements fiables et de la meilleure qualité possible sur les effets environnementaux de l'aviation sont indispensables pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États membres,

Reconnaissant que des progrès notables ont été accomplis en ce qui concerne la lutte contre les effets de l'aviation sur l'environnement et que les aéronefs produits aujourd'hui ont un rendement du carburant 80 % plus élevé et sont 75 % plus silencieux que ceux des années 1960,

Reconnaissant que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, et que l'OACI devra entreprendre de nombreux travaux pour ne pas prendre de retard en ce qui concerne la certification environnementale de ces nouvelles technologies en temps voulu, selon qu'il convient,

Considérant que dans la mesure où il existe des interdépendances reconnues des incidences de l'aviation sur l'environnement telles que le bruit et les émissions des moteurs, celles-ci doivent être prises en compte lors de la définition de politiques de contrôle des sources et d'atténuation opérationnelle,

Considérant que la gestion et la conception de l'espace aérien peuvent jouer un rôle pour combattre les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale, et que les questions économiques et institutionnelles corrélatives doivent être traitées par les États, individuellement ou collectivement sur une base régionale,

Considérant que la coopération avec d'autres organisations internationales est importante pour faire avancer la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et pour élaborer les politiques appropriées afin de combattre ces incidences,

Reconnaissant l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants d'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement, en ce qui concerne aussi bien la qualité de l'air locale que le climat mondial,

Notant l'importance d'informations actualisées sur les incidences présentes et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation telles qu'elles figurent dans les tendances mondiales de l'OACI en matière d'environnement, pour soutenir la prise de décisions relatives à des questions environnementales,

1. *Déclare* que l'OACI, en tant qu'institution des Nations Unies qui est le chef de file pour les questions relatives à l'aviation civile internationale, a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera de s'en occuper et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses États membres, d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'OACI et ses États membres s'efforceront :

   a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;

   b) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

   c) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale ;

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI continue à jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile internationale liées à l'environnement et demande au Conseil de garder l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions qui reconnaissent la gravité des défis auxquels le secteur est confronté ;

3. *Demande* au Conseil de continuer d'évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation et de continuer à créer des outils à cette fin ;

4. *Demande* au Conseil de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu, selon qu'il convient ;

5. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;

6. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;

7. *Demande* au Conseil de diffuser des informations sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit, la consommation de carburant des aéronefs, le rendement du carburant du système de l'aviation et les émissions de particules de matières et de NOx des moteurs d'aviation, en tenant compte des travaux de l'Organisation, des plans d'action soumis par les États, du Plan mondial de navigation aérienne et des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi que de sa politique et de ses éléments indicatifs dans le domaine de l'environnement, de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers, y compris au travers de la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ;

8. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et *prie instamment* les États membres d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;

9. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information et les données scientifiques nécessaires pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;

10. *Encourage* le Conseil à continuer à coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;

11. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

APPENDICE B

Élaboration de normes, pratiques recommandées et procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement

L'Assemblée,

Considérant que le problème du bruit des aéronefs au voisinage d'un grand nombre d'aéroports du monde, qui continue à susciter l'inquiétude du public et qui limite l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire, exige que les mesures nécessaires soient prises,

Considérant que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées aux incidences environnementales des émissions des aéronefs aux échelles locales et mondiales, que cette incidence reste préoccupante et qu'elle nécessite des mesures appropriées,

Reconnaissant qu'il y a des interdépendances liées à la technologie, à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

Considérant que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour qu'il contribue à l'élaboration de nouvelles normes, pratiques recommandées et procédures et/ou de nouveaux éléments indicatifs sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume I, *Bruit des aéronefs*, qui contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques (à l'exception des avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical) et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions pour les moteurs d'aviation et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume III, *Émissions de CO_2 des avions*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions de CO_2 pour les avions et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Reconnaissant les recommandations du CAEP relatives à une nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de particules non volatiles (nvPM) qui, une fois adoptée, fera partie de l'Annexe 16, Volume II,

Reconnaissant que la norme de certification des émissions de nvPM et la norme de certification des émissions de CO_2 sont des paramètres techniques de comparaison des technologies aéronautiques conçus pour être utilisés dans les processus de certification respectifs, et qu'ils ne sont pas destinés à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions,

Considérant que des orientations de politique de l'OACI sur des mesures pour répondre à des préoccupations environnementales concernant le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation ont été élaborées, amendées et publiées,

Reconnaissant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

Reconnaissant que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, notamment les aéronefs hybrides et électriques,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 1er janvier 2006 ;

2. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique plus contraignante, devenue applicable le 31 décembre 2017, et qui deviendra applicable le 31 décembre 2020 ou après pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;

3. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, devenue applicable le 1er janvier 2018 ;

4. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2017, d'une nouvelle norme pour les émissions de CO_2 des avions qui deviendra applicable le 1er janvier 2020 ou après pour les nouveaux types d'avion, à l'exception de ceux ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 60 tonnes

et une capacité maximale de 19 sièges ou moins, norme dont la date d'application serait le 1er janvier 2023 ou après 2023 ;

5. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2017, de la nouvelle norme pour les émissions de CO_2 des avions qui deviendra applicable le 1er janvier 2023 ou après pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1er janvier 2028 ;

6. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par le Conseil, en mars 2017, de la norme initiale sur la masse des émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN et pour lesquels la date de production de chaque moteur est le 1er janvier 2020 ou après, ainsi que le développement, par le CAEP, de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN, qui sera applicable le 1er janvier 2023 ;

7. *Prie instamment* les États de reconnaître que les normes de certification des émissions de CO_2 et de nvPM n'ont pas été élaborées pour sous-tendre l'introduction de restrictions d'exploitation ou de prélèvements liés aux émissions ;

8. *Demande* au Conseil de poursuivre énergiquement, avec l'assistance et la coopération d'autres entités de l'Organisation et d'autres organisations internationales, le travail ayant trait à l'élaboration de normes, de pratiques et de procédures recommandées et/ou d'éléments indicatifs sur l'impact de l'aviation sur l'environnement ;

9. *Demande* au Conseil de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu, selon qu'il convient ;

10. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le CAEP poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;

11. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;

12. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;

13. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § 8 du dispositif du présent appendice ;

14. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec d'autres organisations internationales dans ce domaine.

APPENDICE C

Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a pour objectif de promouvoir le plus haut degré possible d'uniformité dans l'aviation civile internationale, notamment des règlements environnementaux,

Considérant que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux visant à atténuer le bruit des aéronefs pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique,

Considérant que la gravité du problème du bruit des aéronefs à de nombreux aéroports a entraîné des mesures qui limitent l'exploitation des aéronefs et qu'elle a suscité une opposition vigoureuse à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

Considérant que l'OACI s'est engagée à mettre tout en œuvre pour porter à un niveau maximal la compatibilité entre le développement sûr, économique, efficace et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, et qu'elle poursuit activement l'idée d'une « approche équilibrée » pour réduire le bruit des aéronefs et d'éléments d'orientation de l'OACI sur la façon dont les États pourraient suivre une telle approche,

Considérant que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible,

Considérant que l'évaluation des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs est un outil indispensable pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États membres,

Considérant qu'il appartient aux États membres de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI,

Considérant que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, met en lumière le rôle de l'engagement auprès de la communauté en tant que composante essentielle d'une vaste politique de gestion du bruit,

Considérant que les orientations de l'OACI produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée [*Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829)] ont ensuite été actualisées,

Reconnaissant que les solutions à apporter aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux caractéristiques propres à l'aéroport auquel ces solutions seront appliquées, ce qui appelle la recherche des solutions aéroport par aéroport, et que des solutions identiques peuvent être appliquées si les mêmes problèmes de bruit sont constatés à des aéroports,

Reconnaissant que les mesures prises pour atténuer le bruit peuvent avoir des incidences de coût marquées pour les exploitants aériens et les autres parties prenantes, en particulier ceux des pays en développement ;

Reconnaissant que les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinentes qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'« approche équilibrée » de l'OACI,

Reconnaissant que certains États peuvent aussi avoir des politiques de gestion du bruit plus générales,

Considérant que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des aéronefs plus silencieux devraient être préservées compte tenu du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiétement urbain incompatible autour des aéroports;

Notant que l'analyse des tendances du bruit des aéronefs effectuée par le CAEP montre que, dans le cadre d'un scénario d'améliorations de technologies avancées, une augmentation de l'exploitation des aéronefs pourrait ne plus se traduire par une augmentation de la zone de la courbe de bruit après 2030, si un certain nombre d'actions ambitieuses sont menées par les États membres de l'OACI pour réaliser ce scénario,

1. *Invite* tous les États membres de l'OACI et les organisations internationales à reconnaître le rôle de premier plan qui revient à l'OACI lorsqu'il s'agit de traiter des problèmes du bruit des aéronefs ;

2. *Accueille avec satisfaction* les progrès accomplis à ce jour dans la recherche de solutions au problème du bruit des aéronefs et encourage les États, les fabricants et les exploitants à continuer de participer au travail de l'OACI en la matière et de mettre en œuvre des technologies et des politiques permettant de réduire l'impact de ce bruit dans les communautés voisines des aéroports ;

3. *Prie instamment* les États :

a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;

b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :

1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;

2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;

3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;

4. *Encourage* les États :

a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens, en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;

b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiétement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;

c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;

d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;

5. *Demande* aux États :

a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;

b) de travailler avec les communautés de manière opportune et systématique, conformément aux principes définis dans la Circulaire 351 de l'OACI ;

c) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;

d) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;

6. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;

7. *Demande* au Conseil :

a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;

b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;

c) de veiller à ce que des orientations appropriées, et à jour, relatives à l'engagement auprès de la communauté soient communiquées aux États ;

d) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;

8. *Appelle* les États à appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

APPENDICE D

Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives aux niveaux de bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice, le retrait progressif est défini comme étant un retrait du service international d'une catégorie d'aéronefs fondée sur le bruit à tous les aéroports d'un ou de plusieurs États,

Considérant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a conclu qu'un retrait général des aéronefs du Chapitre 3 par tous les pays qui ont imposé un retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 n'est pas justifié du point de vue des coûts-avantages et qu'il avait entrepris les travaux qui ont mené à la recommandation relative à une nouvelle norme de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, étant entendu qu'il ne faudrait pas envisager un nouveau retrait progressif,

Considérant que certains États ont imposé ou entrepris d'imposer le retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou envisagent de le faire,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visent pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

Reconnaissant que les restrictions d'exploitation des avions actuels pourraient augmenter les coûts des compagnies aériennes et imposer un lourd fardeau économique, en particulier aux exploitants d'aéronefs qui ne disposent peut-être pas des ressources financières nécessaires pour se rééquiper, tels que ceux de pays en développement,

Considérant que la solution des problèmes liés au bruit des avions doit être fondée sur la reconnaissance mutuelle des difficultés rencontrées par les États et sur un équilibre entre leurs diverses préoccupations,

1. *Prie instamment* les États de n'imposer aucun retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 avant d'avoir examiné :

   a) si l'attrition normale des flottes existantes de ces avions ne permet pas d'assurer la protection nécessaire de l'environnement sonore aux abords des aéroports ;

   b) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par une réglementation qui empêcherait leurs exploitants d'ajouter de tels avions à leurs flottes, que ce soit par achat, location, affrètement ou banalisation, ou bien par des incitations à accélérer la modernisation des flottes ;

   c) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par des restrictions limitées aux aéroports et aux pistes dont ils auront déterminé et déclaré que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit, ainsi qu'aux périodes où les nuisances sont les plus grandes ;

   d) les incidences de toute restriction sur les autres États concernés, en les consultant et en leur donnant un préavis raisonnable quant à leurs intentions ;

2. Prie instamment les États qui, malgré le § 1, décident d'imposer le retrait progressif des avions qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3 :

a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;

b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;

c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1 ;

d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposes ;

3. *Encourage vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et inter-régional en vue :

a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions ;

b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée ;

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant aux Chapitres 3 et 4, Volume I, de l'Annexe 16, ou un autre chapitre plus récent ;

5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution ;

6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives au bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice une restriction d'exploitation est définie comme étant toute mesure liée au bruit, qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport,

Considérant que l'Appendice C à la présente résolution demande aux États d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit lorsqu'ils cherchent à résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux,

Considérant que de futures réductions du bruit à la source sont attendues suite à l'adoption de nouvelles normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, et du fait de l'assimilation de la technologie de réduction du bruit dans la flotte,

Considérant qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiétement urbain se poursuive dans certains cas,

Considérant que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, qu'à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États,

Considérant qu'il existe des différences régionales marquées dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le bruit des aéronefs pose problème pendant les deux prochaines décennies et que, pour cette raison, certains États ont envisagé d'imposer des restrictions d'exploitation à certains aéronefs conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16,

Considérant que si l'exploitation des aéronefs du Chapitre 3 est frappée de restrictions à certains aéroports, elles devront être fondées sur une approche équilibrée et sur les orientations pertinentes de l'OACI (Doc 9829) et être adaptées aux besoins particuliers de l'aéroport touché,

Considérant que ces restrictions pourraient avoir des répercussions économiques graves sur les investissements que font les exploitants d'aéronefs d'États autres que ceux qui imposent les restrictions,

Reconnaissant que ces restrictions vont au-delà de la politique établie à l'Appendice D à la présente résolution et d'autres éléments d'orientation pertinents élaborés par l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI n'oblige pas les États à imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent seulement à la certification,

Reconnaissant en particulier que les États ont des obligations juridiques, des lois, des arrangements existants et des politiques établies qui dictent peut-être la gestion des problèmes de bruit à leurs aéroports et qui pourraient influer sur l'application du présent appendice,

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;

2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, avant :

a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;

b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

3. *Prie instamment* les États qui, malgré le § 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 :

a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;

b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;

c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;

d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple les services long-courriers) ;

e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;

f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;

g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;

h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;

i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposes ;

4. *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

Considérant que la planification et la gestion de l'utilisation des terrains constituent ensemble un des quatre principaux éléments d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit,

Considérant que le nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs dépend de la façon dont l'utilisation des terrains avoisinant un aéroport est planifiée et gérée, et en particulier du degré de contrôle exercé sur le développement résidentiel et les autres activités sensibles au bruit,

Considérant que l'activité peut augmenter nettement à la plupart des aéroports et que la croissance future risque d'être freinée par des utilisations inappropriées des terrains au voisinage des aéroports,

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés au Chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

Considérant qu'il est indispensable de préserver ces améliorations dans toute la mesure possible pour le bien des collectivités locales,

Reconnaissant que la norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donne plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

Reconnaissant que lorsqu'elle sera mise en œuvre, la norme du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer les aéronefs de leur flotte par des aéronefs plus silencieux,

Reconnaissant que, même si elle comporte des activités de planification qui peuvent relever principalement des autorités locales, la gestion de l'utilisation des terrains influe sur la capacité de l'aéroport et, par voie de conséquence, elle a des incidences sur l'aviation civile,

Reconnaissant que la mise à jour des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figure dans le Manuel de planification d'aéroport (Doc 9184), Partie 2 — *Utilisation des terrains et gestion de l'environnement*,

Reconnaissant que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage,

Reconnaissant la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement comme une source de référence utile en matière de politiques de gestion respectueuses de l'environnement viables aux aéroports et alentour,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiétements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;

3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :

   a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;

   b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;

   c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;

   d) de promulguer des lois, d'établir des orientations ou de mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;

   e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;

4. *Demande* au Conseil :

   a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et répondent aux besoins des États ;

   b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir, notamment par l'entremise de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement.

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème du bang sonique

L'Assemblée,

Considérant que, depuis la mise en service commercial d'avions supersoniques, il a été pris des mesures pour éviter de créer des situations inacceptables pour la population du fait du bang sonique, comme la perturbation du sommeil et les effets nocifs, sur les personnes et les biens, sur terre et sur mer, résultant de l'amplification de ce bang sonique,

Considérant que les États qui ont entrepris la construction de ces avions supersoniques, ainsi que d'autres États, continuent à faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques du bang sonique,

Reconnaissant la valeur des travaux menés actuellement pour élaborer une nouvelle norme pour les futurs avions supersoniques et des travaux visant à comprendre l'état actuel de la connaissance du bang sonique, de la recherche et des projets d'avions supersoniques,

Reconnaissant qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025, et qu'il est nécessaire d'effectuer une étude exploratoire afin de mieux comprendre les incidences du bruit aux aéroports découlant de la mise en service des avions supersoniques,

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que le bang sonique des avions supersoniques ne créera pas de situations inacceptables pour la population ;

2. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement le bang sonique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de de ce bang sonique, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression « situations inacceptables pour la population » et sur l'établissement des limites correspondantes ;

3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

APPENDICE H

Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant qu'il y a de plus en plus de préoccupations au sujet de l'incidence de l'aviation sur l'atmosphère en ce qui concerne la qualité de l'air locale et les incidences corrélatives sur la santé et le bien-être des personnes,

Considérant que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO_x et de particules de matière (PM) provenant des moteurs d'aviation,

Reconnaissant que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées à l'incidence des émissions de NO_x et de PM provenant des moteurs d'aéronef sur le climat à l'échelle mondiale,

Reconnaissant qu'il y a des interdépendances liées à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

Reconnaissant que l'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures d'exploitation qui ont significativement réduit la dégradation de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

Reconnaissant les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs mené par des experts indépendants et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

Considérant que nombre de matières polluantes, telles que la suie et les hydrocarbures non brûlés, provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

Considérant que les progrès dans le domaine des procédures d'exploitation, telles que les opérations en descente continue, se sont traduits par d'autres réductions des émissions provenant des aéronefs,

Considérant qu'une évaluation des tendances des émissions de NOx et de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation montre des valeurs croissantes pour les émissions à l'échelle mondiale,

Considérant que les incidences des émissions de NO_x, de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

Reconnaissant les solides progrès réalisés dans la compréhension des incidences des éléments non volatils des émissions de PM alors que les travaux scientifiques et techniques se poursuivent en vue de mieux évaluer les éléments volatils des émissions de PM,

Considérant que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

Considérant que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

Considérant que l'article 15 de la Convention relative à l'aviation civile internationale contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de la non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États membres en matière de redevances [Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne (Doc 9082)], qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit et sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution dans laquelle il recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de

taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

Notant que le Conseil de l'OACI a publié des renseignements sur les systèmes de gestion de l'environnement (SGE) qui sont utilisés par des parties prenantes en aviation,

Notant que le Conseil de l'OACI a élaboré un Manuel sur la qualité de l'air aux aéroports, qui a été actualisé par la suite,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NO_x et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

3. *Demande* au Conseil de continuer de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;

4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que soient dûment prises en compte les interdépendances entre les mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale ainsi que sur le climat à l'échelle mondiale ;

5. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques intégrés à moyen terme et à long terme en vue de réduire la consommation de carburant, le bruit et les émissions de NO_x et de nvPM des moteurs d'aviation ; et d'objectifs opérationnels en vue de réduire la consommation de carburant ;

6. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

7. *Encourage* les États membres, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;

8. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports ;

9. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

10. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, demande au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États membres de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

11. *Prie instamment* les États membres de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation

16.1 À ses cinquième, sixième, dixième, onzième et douzième séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil concernant les travaux de l'Organisation en matière d'aviation internationale et des changements climatiques (notes WP/55 et 58). Sur la base de ces mêmes rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A39-2 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* (WP/58). Vingt-et-une autres notes de travail ont été présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes 80 Révision n° 1, 81, 102, 176, 194, 266, 269, 273, 274, 277, 323, 354, 411, 413, 510, 525, 526, 531, 560 Révision n° 1, 561 et 605.

16.2 Le Conseil a présenté un rapport (WP/55) sur les progrès réalisés par l'OACI concernant le panier de mesures d'atténuation des émissions de CO_2 en rapport avec la technologie des aéronefs et les normes, les améliorations opérationnelles et les carburants d'aviation durables, ainsi que des mises à jour des plans d'action des États et des projets connexes d'assistance de l'OACI réalisés en partenariat avec d'autres organisations internationales.

16.3 Par exemple, la note WP/55 souligne l'adoption de la nouvelle norme sur les émissions de CO_2 des avions qui constitue le texte de la nouvelle Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume III – Émissions de CO_2 des avions. Cette note résume aussi les constats clés découlant de l'analyse des avantages potentiels de la réduction de CO2 réalisée grâce à la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) – modules du Bloc 0 et du Bloc 1, ainsi que les résultats de la première analyse de l'efficacité horizontale des vols dans le monde. Elle rappelle aussi la convocation de séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement dont l'objectif est l'échange d'informations sur les meilleures pratiques en matière de services d'assistance en escale, de mobilité côté ville et côté piste, d'énergie renouvelable, d'engagement de la communauté et de communication d'informations sur le développement durable. Les résultats de la deuxième Conférence OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) y sont aussi soulignés, en particulier la Vision 2050 de l'OACI pour les carburants d'aviation durables en vue de remplacer une proportion notable de carburant d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050, ainsi que la convocation du premier Séminaire bilan de l'OACI en 2019.

16.4 La note WP/55 contient aussi une mise à jour de l'initiative de l'OACI concernant les plans d'action des États. L'OACI a continué de travailler en collaboration avec les États membres pour les aider à élaborer et à actualiser leurs plans d'action et, à ce jour, 116 États membres avaient volontairement soumis leurs plans d'action à l'OACI. À cet égard, la note souligne les diverses activités de renforcement des capacités qui ont été réalisées, notamment la convocation de sept séminaires de l'OACI et la mise à jour du Doc 9988 intitulé Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO_2. La note rend aussi compte du succès de deux projets d'assistance de l'OACI entrepris en partenariat avec l'Union européenne (UE) et avec le Programme des Nations Unies pour le développement et le Fonds pour l'environnement mondial (PNUD-FEM).

16.5 Le Comité est informé du fait que l'OACI poursuit sa coopération avec d'autres organisations internationales qui s'emploient à formuler des politiques en matière de changement climatique, notamment la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). À cet égard, le Comité note aussi que le Sommet des Nations Unies sur l'action pour le climat 2019 a été convoqué le 23 septembre 2019 en vue de relever le niveau mondial d'ambition et de galvaniser la mesure visant à s'attaquer aux changements climatiques, et constate que l'OACI a participé à ce sommet.

16.6 Le Comité constate les progrès accomplis depuis la 39e session de l'Assemblée en ce qui concerne chacun des éléments du panier de mesures visant à réduire les émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale, et convient qu'il faudrait soutenir l'Organisation en ce qui a trait à la coordination, à la facilitation et au suivi des mesures prises pour réduire les émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale, et à la notification des progrès accomplis d'ici la prochaine Assemblé.

16.7 Le Comité convient aussi que l'Assemblée peut encourager l'OACI à poursuivre la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales, en fournissant des informations sur les activités actuelles et futures, notamment sur les émissions de CO_2, et en assurant le rôle de chef de file de l'OACI pour toutes les questions liées à l'aviation civile internationale.

16.8 Dans la note WP/58, le Conseil formule une proposition de révision de la Résolution A39-12 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, qui fait suite aux faits nouveaux survenus depuis la 39e Session de l'Assemblée, qui sont décrits dans la note WP/55 concernant l'aviation internationale et les changements climatiques.

16.9 Dans la note WP/80, Révision no 1, le Costa Rica, au nom des États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA), décrit les travaux d'actualisation du plan d'action centraméricain visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale. Cette note contient une estimation des émissions générées par les exploitants d'aéronefs dont le permis d'exploitation aérienne (AOC) a été délivré par l'un des États de la région, et elle identifie l'application potentielle d'une série de mesures qui seront introduites graduellement dans la région.

16.10 La note WP/102, présentée par la France au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), appuie le panier de mesures défini par l'OACI, reconnaissant que l'utilisation de carburants d'aviation durables, combinée à l'émergence d'aéronefs tout électriques et électriques hybrides, a le potentiel de réduire de façon significative l'impact de l'aviation sur le climat. La note salue aussi les progrès réalisés et encourage l'Assemblée à prendre des mesures en vue d'actualiser la Vision pour 2050 de l'OACI pour y inclure un objectif quantifiable ambitieux à l'horizon de 2050. La note décrit les défis clés en ce qui concerne l'utilisation généralisée de carburants d'aviation durables et prie instamment l'OACI et ses États membres d'envisager d'adopter des politiques plus musclées pour encourager les investissements et contribuer au développement d'un marché des carburants d'aviation durables compétitif quant aux coûts. La note souligne qu'il est important de s'attaquer à l'incidence de l'aviation internationale en matière de changements climatiques en adoptant une perspective ambitieuse à long terme, et elle invite l'OACI à convenir pour l'aviation internationale d'un objectif à long terme aligné sur l'objectif prévu par l'Accord de Paris visant à limiter à 1,5 ºC l'augmentation de la température mondiale.

16.11 Dans la note WP/176, les États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) soulignent que douze États membres africains ont bénéficié du projet conjoint d'assistance de l'OACI et de l'UE, ce qui démontre l'importance des programmes d'assistance pour atteindre l'objectif en matière de protection de l'environnement. Grâce à ce projet, les douze États membres africains ont soumis à l'OACI de solides plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de CO_2. La note indique que d'autres États membres africains n'ont pas encore bénéficié de tels programmes d'assistance

et de la mise en œuvre de certaines mesures de réduction, et elle encourage les États membres et le Secrétariat de l'OACI à financer des programmes similaires et à établir un programme permanent d'assistance et de renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement pour les États membres.

16.12 Dans la note WP/411, parrainée par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le Guatemala rend compte des progrès réalisés en ce qui concerne la préparation et l'actualisation des plans d'action des États ainsi que le développement d'une synergie entre les autorités de l'aviation civile et les parties prenantes clés qui coordonnent leurs efforts pour réduire les émissions. La note indique aussi que les États de la région mettront en œuvre diverses mesures d'atténuation afin de limiter au minimum la consommation de carburant et de réduire les émissions, et le fait qu'ils appuient les résultats de la CAAF/2 et la nécessité de faire se connecter les divers liens de la chaîne de production pour les carburants d'aviation durables, laquelle exige des mesures coordonnées appropriées entre secteur public et secteur privé.

16.13 Dans la note WP/266, le Kenya partage son expérience et les progrès réalisés dans la collecte, le suivi et le compte-rendu des données relatives aux émissions de CO_2 dues à l'aviation internationale. Ces développements font partie d'un ensemble d'initiatives lancées par le Kenya afin d'actualiser et de renforcer son plan d'action volontaire d'atténuation des émissions de CO_2 du secteur de l'aviation. Le Kenya souligne les résultats obtenus jusqu'ici et le rôle clé que devrait continuer de jouer le programme de renforcement des capacités de l'OACI.

16.14 Dans la note WP/269, le Mexique appuie les progrès réalisés au cours du triennat passé pour chaque élément du panier de mesures de l'OACI. La note souligne l'appui du Mexique aux séminaires annuels d'inventaire de l'OACI à l'appui de la quantification de la Vision 2050 de l'OACI pour des carburants d'aviation durables, ainsi que les travaux de l'OACI pour promouvoir et encourager les technologies innovatrices de réduction des émissions de CO_2, telles que les technologies d'aéronefs électriques ou hybrides, qui constituent des éléments cruciaux de l'étude des possibilités de réduction des émissions à long terme dans le secteur de l'aviation internationale. Le Mexique encourage d'autres États membres à communiquer leurs propres efforts de réduction des émissions de CO_2 par l'aviation en établissant et en améliorant leurs plans d'action, avec l'assistance et le renforcement des capacités assurés par l'OACI.

16.15 Dans le note WP/323, la République dominicaine souligne le rôle de l'OACI dans l'assistance aux États au titre d'un modèle de coopération réussie qui peut être adapté à d'autres États membres, en particulier les États en développement. Elle souligne le fait que le projet de renforcement des capacités de l'OACI et de l'Union européenne, exécuté conjointement avec le PNUD et le FEM, entre autres, a démontré l'importance des programmes d'assistance au succès et à la réalisation des objectifs et des buts de la protection de l'environnement à l'échelle mondiale. La République dominicaine encourage les États membres et le Secrétariat de l'OACI à établir un programme permanent d'assistance et de renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement, à l'intention des États membres.

16.16 Dans la note WP/413, la République dominicaine salue l'initiative de l'OACI concernant les plans d'action nationaux, et elle partage son expérience à l'occasion de la présentation de trois versions de son plan d'action à l'OACI, démontrant par là son rôle de chef de file dans la gestion de l'environnement et dans l'adoption de diverses mesures d'atténuation, notamment aux aéroports.

16.17 Dans la note WP/194, le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), coordonnés par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), expriment leur détermination à réduire les émissions grâce à la technologie, à des carburants d'aviation durables, à des mesures opérationnelles et à une meilleure infrastructure, et soulignent les efforts réalisés

par l'industrie pour dépasser son objectif à court terme en matière d'action climatique. L'avis est exprimé que le Conseil devrait élaborer, avec le soutien total et en collaboration avec l'industrie, un objectif climatique à long terme pour l'aviation civile internationale, qui serait adopté à la 41e session de l'Assemblée de l'OACI.

16.18 Dans la note WP/273, l'IBAC signale que l'aviation d'affaires a lancé des initiatives pour promouvoir l'utilisation de carburants d'aviation durables et qu'une série d'activités d'information et de démonstration, combinées à la publication d'un guide d'utilisation pour les exploitants, ont été tenues dans le but d'accroître la compréhension et la sensibilisation en ce qui concerne les carburants d'aviation durables, et d'encourager la production accrue de carburants d'aviation durables et leur utilisation par les exploitants de l'aviation d'affaires. L'IBAC demande que l'OACI facilite et que les États membres mettent en œuvre des politiques appropriées destinées à encourager la production de plus grandes quantités de carburant d'aviation durable.

16.19 Le Comité prend acte de onze notes de travail présentées pour information. Celles-ci ne sont pas soumises à la séance mais sont résumées ci-après :

16.20 Dans la note WP/81, les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) décrivent les travaux visant à améliorer l'environnement grâce à l'établissement de lignes directrices appelées « la Note Verte » (The Green Paper).

16.21 Dans la note WP/605, la Chine et la Fédération de Russie présentent une déclaration conjointe sur l'établissement d'un mécanisme mondial équitable et efficace concernant l'aviation internationale et les changements climatiques, et demandent l'élaboration d'un système mondial alternatif d'incitatifs économiques visant une réelle réduction des émissions de CO_2 de l'aviation civile internationale par une modernisation technique globale de l'industrie afin d'améliorer la sécurité des vols et la mise en œuvre des objectifs de développement durable de l'ONU. La Chine et la Fédération de Russie invitent aussi l'Assemblée à demander au Président du Conseil de l'OACI d'informer la Secrétaire générale de cette position des États qui ont adhéré à la déclaration.

16.22 Dans la note WP/274, la République dominicaine présente sa planification stratégique visant à faire avancer le développement durable de son secteur aéronautique.

16.23 Dans la note WP/510, l'Indonésie nous souligne l'importance des progrès réalisés dans le domaine de la protection de l'environnement.

16.24 Dans la note WP/525, le Japon présente ses plans et ses efforts d'adaptation pour établir des mesures environnementales visant à prévenir les changements climatiques, et partage des éléments significatifs concernant la promotion de politiques pertinentes.

16.25 Dans la note WP/526, l'Allemagne procède à un survol du concept de production de carburéacteurs durables grâce à une électricité renouvelable additionnelle appelée Power-to-Liquids (PtL).

16.26 Dans la note WP/531, les États-Unis fournissent des renseignements sur leurs améliorations historiques et l'efficacité de l'aviation, ainsi que sur les travaux de recherche et de développement en cours pour l'amélioration de la technologie, de l'exploitation et des carburants d'aviation durables par les secteurs gouvernemental et aéronautique.

16.27 Dans la note WP/277, l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) lance un appel d'urgence à tous les États et à tous les secteurs pour qu'ils contribuent à la réalisation des objectifs fixés par l'Accord de Paris, renforcés par le récent Rapport spécial du GIEC sur les incidences d'un réchauffement mondial de 1,5 °C, tout en notant que l'Organisation maritime internationale (OMI) est

récemment convenue d'un objectif climatique à long terme pour le secteur maritime international. L'ICSA a aussi élaboré un calendrier qu'elle propose à l'OACI pour convenir d'un objectif à long terme pour le secteur de l'aviation internationale, plus tard à l'occasion de la 41e session de l'Assemblée, en 2022.

16.28 Dans la note WP/354, l'ACI fournit des renseignements généraux sur les aéroports et son point de vue sur la protection de l'environnement, y compris en matière d'émissions de CO_2 et d'adaptation aux changements climatiques, et elle insiste sur le soutien qu'elle apporte aux travaux de l'OACI en matière de la protection de l'environnement dans le cadre du CAEP et par d'autres moyens.

16.29 Dans la note WP/560 Révision no 1, l'ICSA fournit des données qu'elle a élaborées au moyen d'un inventaire ascendant des émissions de CO_2 par l'aviation à l'échelle mondiale, pour l'année 2018.

16.30 Dans la note WP/561, l'ICSA évoque sa vision concernant une filière pour une « incidence climatique nulle » de l'aviation internationale à l'horizon de 2050.

16.31 Le Comité reconnaît les résultats obtenus dans le cadre de l'initiative de l'OACI concernant les plans d'action des États, et il convient que le Secrétariat de l'Organisation devrait continuer d'accroître les activités OACI de renforcement des capacités et d'assistance en vue de l'élaboration et de l'exécution de plans d'action nationaux de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation, notamment organiser des séminaires et des cours, fournir des orientations et des outils, faciliter l'accès à des ressources et à des spécialistes et réaliser d'autres études de faisabilité, en particulier dans les États en développement et les petits États insulaires en développement.

16.32 Le Comité convient également que davantage de partenariats entre les États devraient être encouragés pour aider ceux qui n'ont pas encore préparé ou amélioré leurs plans d'action nationaux, y compris dans le cadre du Programme de parrainage OACI des plans d'action des États.

16.33 Le Comité prend également note de propositions de certains États membres relativement au fait que des ressources additionnelles devraient être mises à disposition pour l'élaboration de plans d'actions nationaux visant la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation, et la réalisation d'études de faisabilité et la mise en œuvre de mesures d'atténuation des émissions de CO_2, par exemple, dans le cadre de l'établissement de partenariats additionnels entre l'OACI, des États membres et des organisations internationales.

16.34 Concernant les carburants d'aviation durables, le Comité note que plusieurs défis persistent relativement au déploiement de ces carburants à l'échelle commerciale. À cet égard, il estime que les États membres devraient appuyer les travaux ayant trait à la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables (SAF) pour 2050, notamment l'organisation de séminaires bilans annuels de l'OACI, tout en reconnaissant les divergences de vues sur la nécessité ou non de déterminer une proportion quantifiée de SAF à utiliser d'ici 2050 et sur l'approche à adopter pour fixer une proportion quantifiée cible (approche descendante ou ascendante). Le Comité souligne aussi la nécessité pour l'OACI de fournir une tribune pour l'échange d'informations et favoriser une meilleure compréhension des carburants à moindre émission de carbone.

16.35 S'agissant d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale, le Comité constate que la note WP/55 du Conseil de l'OACI demande que d'autres travaux sur la faisabilité d'un tel objectif, en réponse à la Résolution A39-2, paragraphe 9, soient présentés à la 41e session de l'Assemblée. Il note aussi qu'une majorité claire d'États propose que les travaux sur un objectif ambitieux mondial à long terme aient priorité en prévision de la 41e session de l'Assemblée de l'OACI mais que d'autres États sont contre une telle proposition, tout en reconnaissant quelques divergences de vues sur la

nécessité ou non d'établir un autre objectif ambitieux à long terme et sur l'approche à adopter à cette fin (approche descendante ou ascendante).

16.36 Le Comité rappelle la convocation du Sommet sur le climat de l'ONU par le Secrétaire général de l'ONU, afin que tous les pays et tous les secteurs révisent à la hausse leurs ambitions en matière de mesures climatiques, et que l'OACI y a participé afin de souligner l'importance des coalitions et des partenariats pour accélérer la mise en œuvre des technologies et des innovations vertes qui permettront de réduire encore plus les émissions de l'aviation à plus long terme. Il est rappelé au Comité que le Salon de l'innovation de l'OACI qui a eu lieu à Montréal, du 22 au 23 septembre 2019 a présenté des technologies novatrices axées sur l'environnement et des solutions d'énergie renouvelable, qui sont des composantes importantes pour explorer des possibilités de réduction des émissions à long terme pour le secteur de l'aviation internationale.

16.37 D'autres opinions sont exprimées sur la nécessité de transmettre un message clair dans le paragraphe 9 de la Résolution A39-2 pour souligner l'urgence d'adopter un objectif mondial ambitieux à long terme, à la lumière de l'appel à des mesures plus ambitieuses et plus urgentes découlant du Sommet sur le climat de l'ONU et des récentes grèves des étudiants pour le climat, y compris celle qui s'est tenue à Montréal le 27 septembre 2019. Cela dit, d'autres États estiment qu'il faut profiter de l'occasion pour mettre en œuvre des objectifs ambitieux qui ont déjà été établis comme première étape. Certains États sont d'avis que, si des changements sont apportés à la Résolution A39-2, des amendements d'autres paragraphes, et non seulement du paragraphe 9, devront aussi être pris en considération. À ce sujet, la délégation de la Fédération de Russie propose de créer un groupe de travail ad hoc chargé de parvenir à un accord sur certains points du projet de résolution sur les changements climatiques. La proposition reçoit l'appui de quelques États mais elle n'est pas acceptée.

16.38 Un majorité claire d'États convient que le Conseil devrait recevoir d'autres éclaircissements pour prioriser les travaux sur la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale et présenter des options, accompagnées d'une feuille de route pour leur mise en œuvre, à examiner à la 41e session de l'Assemblée de l'OACI. Les États en question considèrent que ces travaux devraient être effectués avec le soutien technique du CAEP et en consultation avec les États, l'industrie et d'autres parties prenantes concernées, en s'appuyant sur les initiatives et les mesures en cours et prévues, les technologies novatrices et les partenariats entre les États et l'industrie, et tout en fournissant aux États le soutien nécessaire, notamment l'assistance technique et en matière de renforcement des capacités, dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. D'autres États sont contre la priorisation des travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme. Ils demandent au Conseil de faire le bilan de la mise en œuvre des plans nationaux du point de vue de leurs visions à long terme respectives, de mieux comprendre les ressources disponibles pour l'assistance aux pays en développement dans les domaines de la technologie, du renforcement des capacités et des finances, et d'assurer l'équité compte tenu des circonstances particulières et des capacités respectives des États.

16.39 Lors de l'examen de la Résolution A39-2 actualisée, une majorité claire d'États exprime son appui pour le texte du projet de résolution proposé dans l'appendice à la note WP/58 sans autre changement, mais d'autres États soutiennent que le projet de résolution devrait être modifié et présentent leurs propres suggestions d'amendement. À la suite de déclarations verbales de quelques États membres, des observations écrites destinées à la réunion sont soumises par trois États membres, affichées sur le site web de l'OACI (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf) et présentées au Comité.

16.40 La Chine et la Fédération de Russie proposent de déplacer l'annexe intitulée « Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale » du projet de résolution à l'étude au projet de résolution présenté dans la note WP/59. Cette proposition est cependant rejetée.

16.41 Malgré les objections de quelques États, le Comité convient, à la majorité, de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante :

Résolution 16/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

Soulignant de nouveau le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

Reconnaissant que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions »,

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé L'aviation et l'atmosphère planétaire, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC),

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone, l'Organisation actualisera les informations contenues dans le rapport spécial du GIEC,

Constatant qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO_2, continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2) ;

Considérant que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques,

Reconnaissant les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37e session en 2010 et réaffirmés à sa 38e et à sa 39e sessions en 2013 et en 2016 qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020, ainsi que les travaux entrepris pour étudier un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

Reconnaissant qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et que des objectifs plus ambitieux sont nécessaires pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO_2 de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de 50 % ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et reconnaissant ses principes en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales,

Reconnaissant aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris,

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie et des normes, des carburants d'aviation durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions,

Reconnaissant les progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960,

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO_2 des aéronefs par le Conseil en mars 2017 ;

Reconnaissant les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

Reconnaissant que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO_2 des aéronefs,

Accueillant avec satisfaction l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et du Bloc 1, et les résultats de la première analyse mondiale de l'efficacité horizontale des vols,

Se félicitant de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017 et en mai 2019,

Notant que la première Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/1) a approuvé l'utilisation de carburants d'aviation durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

Notant aussi que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, dont l'établissement de six filières jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation durables, et d'aéroports supplémentaires qui distribuent régulièrement ces carburants,

Notant en outre que la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs en octobre 2017 (CAAF/2) a adopté une série de recommandations et approuvé un mécanisme de déclaration, y compris la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, en tant que moyen ambitieux évolutif de remplacement d'une proportion importante de carburants d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050 ;

Reconnaissant que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables est prouvée et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

Reconnaissant la nécessité d'élaborer ces carburants et de les utiliser d'une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que les progrès réalisés dans l'harmonisation des approches de la durabilité,

Reconnaissant que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants sont considérées comme faisant partie des activités de mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA),

Reconnaissant la nécessité d'examiner et de faciliter l'accès du secteur de l'aviation civile à des énergies renouvelables, notamment par le biais de sa coopération à l'initiative Énergie durable pour tous, comme contribution de l'Organisation à l'ODD 7 « Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable »,

Rappelant que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans

l'Annexe des Résolutions A38-18 et A39-2 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution,

Notant que, conformément à la Résolution A39-2 de l'Assemblée, une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO_2*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI et une courbe de coût marginal de réduction (MAC),

Accueillant avec satisfaction le fait qu'en juin 2019, 114 États membres représentant plus de 93 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

Reconnaissant les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

Affirmant qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

Reconnaissant l'assistance fournie par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations pour faciliter les mesures prises par les États membres en vue de réduire les émissions de l'aviation, ainsi que la recherche continue de partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Reconnaissant l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante,

Reconnaissant les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A40-17, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la Résolution A40-19, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, remplace les Résolutions A39-1, A39-2 et A39-3 et constitue l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

   a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;

   b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes, englobant solutions techniques et mesures basées sur le marché, et tenant compte des

incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;

c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère* :

a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour promouvoir l'information sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;

b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

4. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 % par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 % par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

5. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et en place ;

7. *Reconnaît* les nombreuses mesures que les États membres de l'OACI ont prises et comptent prendre à l'appui de la réalisation des objectifs ambitieux collectifs, notamment la modernisation de la gestion du trafic aérien, l'accélération de l'utilisation de technologies aéronautiques à faible consommation de carburant ainsi que l'élaboration et l'utilisation de carburants d'aviation durables, et *encourage* d'autres efforts de ce type ;

8. Convient d'examiner, à sa 41e session, l'objectif exposé au § 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

9. *Demande* au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment

les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 41e session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

10. *Encourage encore plus* les États à soumettre des plans d'action volontaires, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO_2 produites par l'aviation internationale ;

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2021 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

12. *Encourage* les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2021 afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

14. *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO_2 ;

15. *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO_2 produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

16. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO2 provenant de toutes les sources, demande instamment que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

17. *Demande* au Conseil :

a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;

b) d'établir de nouveaux partenariats avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais du Programme de parrainage OACI pour les plans d'action, de faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités pour les pays en développement, et de rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2021 et à la 41e session de l'Assemblée ;

c) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

18. *Demande* aux États de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans les rapports d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

19. *Demande* au Conseil :

a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat ;

b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;

c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;

d) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à divers programmes ;

20. *Demande* aux États :

a) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;

b) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies plus efficaces ;

21. *Demande* au Conseil :

a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO_2 des aéronefs, selon qu'il convient ;

b) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

22. *Demande* aux États :

a) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;

c) de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement ;

23. *Demande* au Conseil :

a) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement ;

b) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

c) concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, la résilience aux changements climatiques, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;

d) publier et tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la publication des éléments restants de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement ;

24. *Demande* aux États :

a) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables, conformément à leurs circonstances nationales ;

b) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants d'aviation durables ;

c) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;

d) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;

e) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants d'aviation pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller leur production à un niveau national ;

25. *Demande* au Conseil :

a) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les carburants d'aviation durables, dans le cadre de séminaires régionaux ;

b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;

c) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des carburants d'aviation durables et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marches ;

e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;

f) de poursuivre un processus bilan afin d'évaluer continuellement les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de carburants d'aviation durables, y compris l'organisation régulière de séminaires et d'ateliers, en prévision de la tenue de la Conférence CAAF/3 au plus tard en 2025, en vue d'actualiser la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050 afin d'y inclure une proportion quantifiée de carburant d'aviation durable à utiliser d'ici 2050 ;

26. *Demande* au Conseil de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face et d'élaborer des orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques pour l'aviation internationale ;

27. *Demande* au Conseil de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) sont les suivants :

a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;

b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;

c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;

e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;

f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO_2 de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;

g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;

h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;

i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;

j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;

k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;

l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO_2, le cas échéant ;

m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;

n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;

o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;

p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

17.1 À ses cinquième, sixième, onzième, douzième et treizième séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil relativement aux travaux de l'Organisation concernant le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) (notes WP/56 et 59), ainsi que les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A39-3 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)* (note WP/59). De plus, 25 notes de travail ont été présentées par des États et des observateurs : WP/79 Révision nº 1, 102, 139, 159, 177, 193, 227, 228 Révision nº 1, 229, 265, 266, 267, 289, 290, 291, 306, 338, 339, 407, 409, 411, 472, 482, 527 Révision nº 1 et 529 Révision nº 1.

17.2 Dans la note WP/56, le Conseil rend compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 39e session de l'Assemblée concernant les questions liées au CORSIA. Donnant suite à la demande de l'Assemblée, le Conseil a adopté en juin 2018 des normes et pratiques recommandées (SARP) sur le CORSIA, qui constituent la première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume IV — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, devenue applicable le 1er janvier 2019. Il y indique aussi que la première édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV, a été publiée en août 2018. Concernant les éléments de mise en œuvre du CORSIA, la note rend compte des progrès réalisés en ce qui concerne l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, les carburants admissibles CORSIA, les unités d'émission admissibles du CORSIA et le Registre central du CORSIA (RCC), ainsi que des prochaines étapes.

17.3 En ce qui concerne les activités d'information et de renforcement des capacités liées au CORSIA, la note WP/56 rend compte de l'organisation de séminaires et d'ateliers régionaux de l'OACI durant le triennat, dont l'objectif était de renforcer les capacités des États pour leur permettre d'élaborer leurs systèmes de surveillance, déclaration et vérification (MRV). La note indique aussi les activités entreprises au titre du Programme AGIR pour le CORSIA (Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA), notamment les partenariats de parrainage CORSIA concernant 15 États donateurs et 98 États bénéficiaires. Parmi les autres activités connexes, la note traite du cours de formation de l'OACI sur la vérification relative au CORSIA, qui assure une formation à des organes potentiels de vérification sur la manière de vérifier les déclarations d'émissions de CO_2.

17.4 La note WP/56 contient aussi des renseignements généraux sur les délibérations et la décision du Conseil concernant le paragraphe 18 du dispositif de la Résolution A39-3 révisée de l'Assemblée, décision fondée sur le libellé utilisé aux paragraphes 7, 8 et 9 du Préambule (voir ci-après l'appendice à la note WP/59).

17.5 Dans la note WP/59, le Conseil présente une proposition de révision de la Résolution A39-3 à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la 39e session de l'Assemblée concernant le CORSIA ; ces faits nouveaux sont décrits dans la note WP/56.

17.6 Dans la note WP/79 Révision nº 1, les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA) résument les résultats d'une analyse entreprise concernant l'importance de la participation la plus large possible des États au CORSIA, dès le début.

17.7 Dans la note WP/102, présentée au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la France appuie avec vigueur le panier de mesures de l'OACI, y compris le CORSIA, et prend acte des progrès déjà réalisés. Tous les États membres de la CEAC se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote, et ils participent activement et appuient la mise en œuvre du CORSIA. La note indique aussi l'importance pour tous les États et les régions de mettre le CORSIA en œuvre de façon efficace et de participer au CORSIA dès la phase pilote.

17.8 Dans la note WP/177, les États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) expriment la nécessité pour les États de participer volontairement au CORSIA dès la phase pilote afin faire l'expérience des défis et des avantages de la mise en œuvre et ainsi se préparer aux phases obligatoires. La note souligne aussi la nécessité d'augmenter les programmes de renforcement des capacités en s'appuyant sur l'expérience réussie du projet d'assistance OACI-UE, et de faciliter davantage l'accès des États aux ressources financières, aux compétences techniques et aux transferts technologiques par le biais d'une collaboration efficace et de partenariats.

17.9 Dans la note WP/229, l'Australie, le Canada, les États-Unis, les Fidji, les Îles Marshall, l'Indonésie, le Japon, Nauru, la Nouvelle-Zélande, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Samoa, Singapour et la Trinité-et-Tobago rappellent que pour bien réussir la mise en œuvre du CORSIA, il faut une participation volontaire d'un groupe suffisamment significatif et important d'États, et que le partenariat solide entre l'OACI, les États et l'industrie pour la mise en œuvre du système MRV du CORSIA témoignent de l'engagement et du front uni que manifeste la communauté aéronautique pour assurer une approche cohérente de la mise en œuvre du CORSIA. La note contient aussi des propositions d'autres améliorations, notamment l'augmentation du renforcement des capacités grâce au Programme AGIR pour le CORSIA, l'accès à des organismes de vérification accrédités grâce à une formation renforcée, et la fourniture en temps utile d'éléments indicatifs sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA et les carburants admissibles CORSIA.

17.10 Dans la note WP/289, avec l'appui des États membres de la Commission latinoaméricaine de l'aviation civile (CLAC), le Brésil et le Guatemala soulignent l'importance de l'ensemble des éléments du panier de mesures pour la concrétisation du développement durable de l'aviation civile. Ils soulignent également la pertinence d'une mise en œuvre adéquate du système MRV du CORSIA, et indiquent qu'ils appuient le Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI et sa poursuite. La note souligne aussi l'importance de l'examen périodique du CORSIA prévu pour 2022 et demande que le CAEP réalise les études nécessaires à l'appui de cet examen.

17.11 Dans la note WP/306, la Chine et la Fédération de Russie expliquent leur point de vue selon lequel l'OACI n'a pas pris en compte de manière équilibrée les préoccupations et les positions des différentes parties pour faciliter la mise en œuvre du CORSIA. La note fait valoir que ce n'est qu'en garantissant la justice procédurale dans la prise de décisions et l'équité morale dans les éléments de conception du mécanisme que les pays, en particulier les pays en développement, pourront avoir davantage confiance dans les initiatives de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, et se montrer plus disposés à participer à la coopération internationale pour la mise en œuvre du CORSIA. La note propose aussi de permettre aux États de mettre en œuvre le CORSIA au moyen d'une approche définie au niveau national complétée d'un mécanisme de dialogue et de consultation à l'échelle internationale entre le Conseil de l'OACI et le ou les États concernés, et propose de demander au Conseil d'entreprendre, à l'aide d'informations utiles fournies par les États, l'examen périodique du CORSIA en se fondant sur les principes directeurs énoncés dans l'annexe à la Résolution A39-2.

17.12 Dans la note WP/411, parrainée par les États membres de la CLAC, le Guatemala souligne la nécessité urgente de réglementer la mise en œuvre du système MRV du CORSIA ; plusieurs États d'Amérique latine ont promulgué des réglementations pertinentes et d'autres y travaillent sur la base de l'Annexe 16, Volume IV, approuvée. La note souligne aussi l'importance du Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI, notamment en ce qui concerne les avantages des alliances entre États telles que les partenariats de parrainage du CORSIA.

17.13 Dans la note WP/228 Révision nº 1, l'Inde propose l'adoption d'un principe « axé sur l'État membre », qui consisterait à évaluer les émissions d'aviation et à attribuer la responsabilité de réduction des émissions aux États membres et non aux exploitants aériens, et qui serait au fondement du CORSIA. En particulier, elle souligne la nécessité d'un critère juste et équitable concernant l'année de référence et propose un critère alternatif. La note insiste sur les incidences potentielles de la démarche sectorielle à 100 pour cent pour les exploitants dont la contribution à la croissance mondiale des émissions est faible. Elle exprime aussi le point de vue selon lequel des restrictions concernant le type ou l'ancienneté des crédits de carbone risquent d'en réduire la disponibilité et d'en augmenter le coût pour la conformité. La note souligne aussi l'absence d'orientations juridiques pour l'application des SARP et la nécessité de s'assurer que les exigences sont synchronisées avec les règles de la CCNUC.

17.14 Dans la note WP/227, le Canada insiste sur l'importance du renforcement des capacités et de la formation, et réitère son soutien au Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI. La note insiste sur le temps qui a été consacré à établir l'infrastructure et les procédures nécessaires aux organismes de vérification accrédités. Elle exprime l'avis que des examens périodiques du CORSIA aideront à en maintenir la pertinence dans la durée et à l'améliorer, et elle insiste sur l'importance de disposer de programmes approuvés et, potentiellement, de types de projets qui soient confirmés bien avant le début de l'entrée en vigueur des obligations, en 2021.

17.15 Dans la note WP/265, le Guyana rend compte de ses initiatives dans le domaine de la protection de l'environnement et souligne son engagement à participer à la phase pilote du CORSIA. La note exprime aussi le fait que le Guyana appuie totalement les efforts de l'OACI au titre des partenariats de parrainage du Programme AGIR pour le CORSIA.

17.16 Dans la note WP/266, le Kenya décrit ses contributions aux activités liées au CORSIA, notamment sa participation aux projets de mise en œuvre à petite échelle visant à évaluer les dispositions relatives au MRV des SARP concernant le CORSIA, la décision de participer volontairement au CORSIA dès la phase pilote, les efforts pour garantir la mise en œuvre des SARP et le soutien au Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI, en qualité d'État donateur.

17.17 Dans la note WP/267, le Mexique signale sa participation aux progrès significatifs réalisés pour la mise en œuvre en temps opportun du CORSIA, notamment en ce qui concerne le Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI et les partenariats de parrainage CORSIA entre États, soulignant l'importance cruciale d'une approche coordonnée dans le cadre de l'OACI pour faciliter la coopération mondiale et ainsi garantir une assistance et un renforcement des capacités en vue de la mise en œuvre du CORSIA.

17.18 Dans la note WP/290, le Brésil souligne la nécessité d'élaborer un critère servant à calculer la valeur de référence des émissions des nouveaux venus, ainsi que la nécessité d'une décision du Conseil concernant les unités d'émissions admissibles et la reconnaissance des circonstances particulières des mécanismes de la CCNUC. Le Brésil est d'avis que le MDP ainsi que le mécanisme établi par le paragraphe 4 de l'article 6 de l'Accord de Paris sont essentiels à la mise en œuvre du CORSIA, car ils peuvent donner accès à des unités d'émissions à grande échelle tout en assurant l'intégrité environnementale.

17.19 Dans la note WP/291, le Brésil formule ses préoccupations concernant le moyen de réaliser les objectifs climatiques de l'OACI à long terme, qui nécessiteront d'augmenter les proportions de carburants d'aviation durables, garantissant ainsi la progression en douceur et prévisible vers la phase finale du CORSIA d'ici 2035. Tenant compte de ces préoccupations, le Brésil propose que le Conseil étudie et gère un mécanisme visant à promouvoir une transition en douceur du CORSIA vers les carburants d'aviation durables.

17.20 Dans la note WP/529 Révision nº 1, la Fédération de Russie présente une analyse des effets environnementaux et économiques négatifs de l'introduction du CORSIA, notamment pour les économies en développement et émergentes, ce qui remet en cause la pertinence de la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA. Par ailleurs, la Fédération de Russie, dans la variante de projet de résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/529, propose que le Conseil de l'OACI envisage d'élaborer un système mondial des mesures économiques incitatives sous la forme du Mécanisme de développement propre (MDP) pour l'aviation civile internationale. En outre, la Fédération de Russie invite l'Assemblée à envisager, en tant que substitut raisonnable à l'introduction du CORSIA, la possibilité de créer, sous l'égide de l'ONU, des forces aéronautiques mobiles en vue de la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles, qui pourraient pleinement répondre aux Objectifs de développement durable des Nations Unies en ce qu'elles constitueraient une véritable contribution à la réduction des émissions mondiales de CO_2.

17.21 Dans la note WP/193, l'Association du transport aérien international (IATA), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), le Conseil international de coordination des associations d'industrie aérospatiale (ICCAIA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international des aéroports (ACI), coordonnés par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), expriment leur soutien ferme au CORSIA. La note fait aussi remarquer que la mise en œuvre du CORSIA élimine la nécessité d'appliquer des mesures redondantes de tarification du carbone aux émissions de l'aviation internationale à l'échelle régionale, nationale ou infranationale, et elle souligne le fait que le CORSIA a été adopté en reconnaissant largement qu'il devrait être la seule mesure basée sur le marché appliquée aux vols internationaux, selon le principe que les émissions ne devraient pas être comptabilisées plus d'une fois. La note indique aussi que l'on craint que la mise en œuvre et l'efficacité du CORSIA ne soient compromises par les politiques d'États individuels et de groupes d'États qui appliquent ou envisagent d'appliquer un instrument de tarification du carbone ou une taxe sur les billets d'avion pour contrer les émissions de l'aviation internationale, en plus du CORSIA.

17.22 Dans la note WP/139, l'IATA souligne qu'il est d'importance primordiale que tous les États membres de l'OACI se conforment en tous points au Volume IV de l'Annexe 16 et qu'ils fassent en sorte que leurs propres règlements nationaux soient alignés sur les SARP relatives au CORSIA. La note dit aussi que l'IATA soutient les travaux du Conseil concernant les critères des unités d'émission admissibles.

17.23 Le Comité prend acte de dix notes de travail présentées pour information. Celles-ci ne sont pas présentées à la séance mais sont résumées ci-après :

17.24 Dans la note WP/159, l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC) indique qu'elle soutient la mise en œuvre du CORSIA et qu'elle est d'avis que le CORSIA constitue la seule norme mondiale pour le calcul des émissions de CO_2 provenant des vols internationaux, notant qu'un « mélange » de mesures de règlementation augmenterait les fardeaux administratifs des autorités compétentes et des exploitants d'aéronefs.

17.25 Dans la note WP/472, coparrainée par les Fidji, l'Indonésie et les Samoa, l'Australie et la Nouvelle-Zélande indiquent les mesures qu'elles ont prises pour aider collectivement les États du Pacifique grâce à des partenariats de parrainage CORSIA.

17.26 Dans la note WP/338, le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS) présente un résumé de la mise en œuvre du CORSIA dans ses États membres.

17.27 Dans la note WP/339, le CASSOS souligne le fait que le Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI a été bien reçu et que quatre États du CASSOS ont bénéficié d'une formation sur place.

17.28 Dans la note WP/407, l'IATA partage des renseignements sur FRED+, un système qui facilite la déclaration des émissions entre les exploitants d'avions et les États, et entre les exploitants d'avions et les organismes de vérification.

17.29 Dans la note WP/409, l'Afrique du Sud rend compte de ses activités à l'appui de la mise en œuvre du CORSIA, y compris sa contribution des partenariats de parrainage CORSIA.

17.30 Dans la note WP/482, le Japon indique comment il a mis en œuvre le système MRV du CORSIA dans le respect des délais recommandés par le Manuel technique environnemental, Volume IV.

17.31 Dans la note WP/527 Révision n° 1, l'Argentine décrit les mesures prises pour mettre en œuvre le MRV du CORSIA et rend compte des délibérations en cours au sein de son gouvernement pour envisager la possibilité d'adhérer volontairement au CORSIA.

17.32 Dans la note WP/547, l'Arabie saoudite indique son point de vue sur la contribution potentielle des carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) pour la réduction des émissions de GES dans le cadre du CORSIA.

17.33 Dans la note WP/548, l'Indonésie demande de partager les connaissances et expériences sur la mise en œuvre de diverses mesures pour s'attaquer aux émissions provenant de l'aviation internationale, telles que le CORSIA.

17.34 Le Comité note la mise en œuvre réussie des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au CORSIA et des orientations formulées par l'OACI ainsi que les progrès réalisés dans l'élaboration de divers éléments de mise en œuvre du CORSIA. Il reconnaît aussi que bien que la mise en œuvre du CORSIA soit en bonne voie, il reste nécessaire d'élaborer plus avant et d'actualiser les SARP liées au CORSIA, des orientations et le reste des éléments de mise en œuvre du CORSIA, tels que les carburants admissibles CORSIA et les unités d'émissions admissibles CORSIA.

17.35 Le Comité note les vues et perspectives de certains États qui ont exprimé de sérieuses préoccupations et objections en ce qui concerne le maintien de l'émission nette mondiale de CO_2 de l'aviation internationale à partir de 2000 au même niveau que le niveau de référence du CORSIA.

17.36 Concernant la question des unités d'émissions admissibles du CORSIA, le Comité prend acte des vues et des perspectives présentées par certains États sur la nécessité de la décision en temps opportun du Conseil et la nécessité de reconnaître les circonstances particulières des mécanismes de la CCNUC, la marge de manœuvre et l'accès élargi pour les exploitants à des unités admissibles, tout en garantissant l'intégrité environnementale du CORSIA. À cet égard, le Comité se reporte à la note WP/56 qui rend compte des travaux en cours au sein de l'Organe consultatif technique (TAB) pour évaluer les programmes relatifs aux unités d'émissions en regard des critères approuvés, et note que les premières recommandations du TAB devraient être communiquées au Conseil pour examen, en mars 2020. Le Comité note également les vues et perspectives présentées par certains autres États, selon lesquelles ce devrait être aux États, plutôt qu'au Conseil de l'OACI, de décider de l'admissibilité des unités d'émissions et des carburants d'aviation durables au CORSIA.

17.37 Concernant la question de la vérification dans le cadre du CORSIA, le Comité prend acte des vues des États et reconnaît l'importance de la collaboration entre l'OACI, les États membres et leurs organismes nationaux d'accréditation pour disposer d'un plus grand nombre d'organes de vérification accrédités accessibles aux exploitants d'aéronefs. À cet égard, le Comité constate que le Secrétariat de l'OACI assure des cours de formation à la vérification CORSIA afin de faciliter l'accréditation des organes de vérification, et qu'il travaille aussi en collaboration avec le Forum international de l'accréditation (IAF) pour faciliter les activités d'accréditation entreprises par les organismes nationaux d'accréditation.

17.38 Le Comité prend acte des vues des États concernant la participation d'un plus grand nombre d'États aux travaux du CAEP, selon une représentation géographique équilibrée. À cet égard, le Comité rappelle qu'en 2018 le Conseil a examiné et revu les directives du CAEP, notamment en supprimant le nombre maximal de membres ou observateurs du CAEP qui peuvent être désignés en tant qu'experts des États.

17.39 Le Comité note qu'en ce qui concerne la demande spécifique visant à définir les critères pour les émissions de référence des nouveaux venus dans le CORSIA, le Conseil a déjà demandé au CAEP d'inclure cette question dans son programme des travaux pour le prochain triennat.

17.40 Le Comité note que de nombreux États saluent le succès de la mise en œuvre du Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI. Il remercie aussi les États membres de leurs contributions en vue d'établir des partenariats de parrainage CORSIA visant à aider la mise en œuvre du CORSIA parmi les États. Le Comité insiste aussi sur l'importance d'une approche coordonnée de la formation offerte par l'OACI et indique qu'il soutient la poursuite du programme dans l'avenir.

17.41 Le Comité note que 81 États ont annoncé leur participation volontaire au CORSIA dès son lancement. Parti de 65 États, ce nombre a augmenté depuis que le CORSIA a été adopté à la dernière session de l'Assemblée, en octobre 2016. Le Comité convient que ce nombre accru constitue un signe très positif et il reconnaît l'importance et les avantages des activités de renforcement des capacités et d'assistance pour encourager d'autres États à adhérer au CORSIA. Les États membres qui sont prêts à annoncer leur participation volontaire au CORSIA sont encouragés à le faire dès que possible.

17.42 Concernant la question de l'examen périodique du CORSIA, le Comité note les avis des États, y compris en ce qui concerne les approches et analyses potentielles, la possibilité de passer du CORSIA à l'utilisation de carburants d'aviation durables, et la proposition selon laquelle cet examen devrait se faire sur la base des principes directeurs énumérés dans l'Annexe de la Résolution A39-2. À cet égard, le Comité revient sur les paragraphes 9, alinéa g) et 18 de la Résolution A39-3 de l'Assemblée qui fournissent des indications claires, et il demande au Conseil d'entreprendre l'examen périodique du CORSIA tous les trois ans à compter de 2022 ; il demande aussi que des recommandations soient formulées en vue d'être soumises à l'Assemblée. Il note aussi que le CAEP a déjà inclus dans son programme des travaux une tâche visant à élaborer des méthodologies et des procédures pour l'examen périodique du CORSIA au cours du prochain triennat, ce qui a été approuvé par le Conseil.

17.43 Lors de l'examen de la Résolution A39-3 révisée de l'Assemblée concernant le CORSIA, une nette majorité d'États exprime son soutien au projet de résolution de l'Assemblée proposé dans la note WP/59, sans autre changement. D'autres États insistent toutefois sur le fait que le projet de résolution devrait être modifié et présentent des propositions d'amendement en ce sens. À la suite des déclarations de quelques États membres, trois États membres présentent à la séance des textes qui sont publiés sur le site web de l'OACI.(https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf)

17.44 Trois États soulignent qu'à leur avis le CORSIA devrait être mis en œuvre conformément aux principes de l'Accord de Paris, selon une approche définie au niveau national, fondée sur la contribution des États membres plutôt que sur les obligations de compensation incombant aux exploitants d'aéronefs, et que chaque État est autorisé à adopter ses propres niveaux de référence et normes pour certifier les unités d'émissions et les carburants d'aviation durables. Ces trois États proposent que le Conseil de l'OACI élabore un mécanisme de dialogue et de consultation au plan international avec les États concernés afin d'améliorer l'harmonisation entre les plans nationaux des États pour la mise en œuvre du CORSIA. Ils ne donnent pas leur accord de principe au projet de résolution soumis par le Conseil dans la note WP/59 parce que les modifications qu'ils proposaient d'apporter à cette résolution (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf) n'ont pas été incorporées et qu'une nette majorité des États ont indiqué qu'il ne souhaitaient pas modifier le texte de la résolution proposée en Appendice à la note WP/59.

17.45 Malgré les objections de quelques États, le Comité convient, à la majorité, de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

Résolution 17/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A38-18, elle a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre à sa 39e session,

Rappelant que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime GMBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

Considérant que, par sa Résolution A39-3, elle a décidé de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant qu'élément d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable accompli par le Conseil, son Groupe consultatif sur le CORSIA (AGC), son Organe consultatif technique (TAB), et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) afin de soutenir la mise en œuvre du CORSIA,

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — CORSIA, qui contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSIA,

Accueillant également avec satisfaction la publication de la première édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au CORSIA*,

Se félicitant des progrès réalisés en vue de l'élaboration des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSIA, qui sont pris en compte dans quatorze documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, Volume IV, renvoie directement, qui contiennent des éléments que le Conseil a approuvés et qui sont indispensables à la mise en œuvre du CORSIA,

Se félicitant également de la création par le Conseil de l'Organe consultatif technique (TAB), qui a pour mandat de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles CORSIA,

Reconnaissant l'importance d'une approche coordonnée pour les activités de l'OACI et de ses États membres en matière de renforcement des capacités, en coopération avec le secteur de l'aviation, pour soutenir la mise en œuvre du CORSIA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États,

Se félicitant que de plus en plus d'États membres font part de leur intention de participer volontairement au CORSIA durant la phase pilote, à compter de 2021,

Reconnaissant que de robustes activités de renforcement des capacités peuvent faciliter la décision des États de participer volontairement au CORSIA,

Notant l'appui de l'industrie de l'aviation au CORSIA en tant que programme mondial unique de compensation de carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, comme mesure efficace par rapport à ses coûts, qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure,

Reconnaissant qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO_2 de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois,

Soulignant que la décision qu'elle a prise à sa 39e session de mettre en œuvre le CORSIA traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales,

Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs,

Rappelant la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

Reconnaissant également les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables de développement pour l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

Reconnaissant que les travaux relatifs au CORSIA et à sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC,

Considérant que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes, comme le mécanisme de développement propre (MDP) et un nouveau mécanisme de marché dans le cadre de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement,

Se félicitant de la coopération entre la CCNUCC et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation,

Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

1. Décide que cette résolution, combinée à la Résolution A40-X : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la Résolution A40-Y : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, remplace les Résolutions A39-1, A39-2 et A39-3 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO_2 de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants d'aviation durables et le CORSIA, et affirme sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;

3. *Reconnaît* également qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants d'aviation durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO_2 correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO_2 de l'aviation internationale à partir de 2020 ;

4. *Souligne* le rôle du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

5. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO_2 de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États ;

6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres déploient tous les efforts pour poursuivre les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants admissibles CORSIA (à savoir des carburants d'aviation durables CORSIA et des carburants d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone) et en tiennent compte dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO_2 de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour faire en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant d'avions dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, de façon à ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;

7. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;

8. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ;

9. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session en ce qui concerne la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit :

a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des exigences de compensation de leur exploitant d'avions en se fondant sur les indications du § 11, alinéa e), sous-alinéa 1), ci-dessous ;

b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;

c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;

d) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ;

e) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;

f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1er janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;

g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante du cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'avions volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;

b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle les quantités d'émissions de CO_2 qu'un exploitant d'avions doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

a) exigence de compensation d'un exploitant d'avions = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;

b) où le facteur de croissance du secteur = (émissions totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre 2019 et 2020)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;

c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre 2019 et 2020)/total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;

d) où le % sectoriel = (100 % – % individuel) ;

e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :

1) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :

a) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus ; ou

b) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA en 2020 ;

2) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;

3) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;

4) de 2030 à 2032, au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;

5) de 2033 à 2035, au moins 70 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;

f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;

g) les émissions visées au paragraphe 11, alinéas b) et c) ci-dessus seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ;

12. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle les nouveaux venus[5] sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2020, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ;

13. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'avions émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO_2 de l'aviation internationale ; les avions de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les avions participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;

14. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'avions inclus dans le régime ;

15. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session d'instaurer un cycle de conformité de trois ans — le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 — au cours duquel les exploitants d'avions doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;

16. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ;

17. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA, avec la contribution technique du CAEP, qui sera soumis à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants :

a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'avions et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;

b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;

c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou tout autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants d'aviation durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

5. Un nouveau venu est un exploitant d'avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre du volume IV de l'Annexe 16 lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'avions.

18. *Détermine* que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO_2 de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois ;

19. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue de la mise en œuvre du CORSIA :

a) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, mettra à jour l'Annexe 16, Volume IV, et le Manuel technique environnemental (ETM), Volume IV, selon qu'il convient ;

b) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, continuera d'élaborer et de mettre à jour les documents du CORSIA de l'OACI cités dans l'Annexe 16, Volume IV, qui ont trait à l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 ; aux carburants admissibles du CORSIA ; aux critères des unités d'émissions (EUC) du CORSIA et au Registre central du CORSIA, selon qu'il convient ;

c) le Conseil élaborera et actualisera le document du CORSIA de l'OACI cité dans l'Annexe 16, Volume IV, qui porte sur les unités d'émissions admissibles pour utilisation par le CORSIA, en tenant compte des recommandations du TAB ;

d) le Conseil établira, d'ici le début de 2020, et tiendra à jour le Registre central du CORSIA, sous les auspices de l'OACI, afin de permettre la communication des informations pertinentes des États membres à l'OACI ;

e) le Conseil continuera de suivre la mise en œuvre du CORSIA, avec le soutien de l'AGC et du CAEP, selon qu'il convient ;

f) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité au CORSIA et sa mise en œuvre, conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, Volume IV;

20. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du TAB et du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;

21. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, Volume IV, y compris par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, tout en insistant sur l'importance d'une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI pour l'exécution des activités de renforcement des capacités et d'assistance ;

22. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39e session, selon laquelle le CORSIA utilisera des unités d'émissions qui répondent aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 19 ci-dessus ;

23. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et encourage les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ;

24. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC, et encourage les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans double comptage des réductions d'émissions.

Point 18 : Multilinguisme à l'OACI

18.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine trois notes de travail (A40-WP/62, A40-WP/451, A40-WP/464) au titre du point « Multilinguisme à l'OACI ».

18.2 La note A40-WP/62 contient le rapport du Conseil qui reconnaît le multilinguisme comme un principe fondamental permettant de réaliser les objectifs de l'OACI. Elle rend compte de l'application des politiques et des décisions adoptées en vue de renforcer l'efficience et l'efficacité des services linguistiques. La note indique notamment que les mesures mises en œuvre au cours des deux derniers triennats ont permis au Secrétariat de répondre à la forte demande de services de traduction et d'interprétation. Parmi ces mesures, citons la conception d'un nouveau système de gestion des services linguistiques, la formation d'administrateurs auxiliaires de langues, la réorganisation des services de soutien, la polyvalence toujours plus grande du personnel et l'attribution de fonds supplémentaires provenant d'autres sources de l'OACI, ou des gains d'efficacité obtenus dans l'unité des Services linguistiques et des publications.

18.3 La note A40-WP/451, présentée par le Paraguay, appuyé par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC[6]) et par la Communauté des autorités de l'aviation civile des pays lusophones[7] (CAACL[8]), souligne que la non-disponibilité de certains des documents ou publications de l'OACI, surtout les manuels et les circulaires, dans toutes les langues constitue un frein à l'accès des États membres à l'information et aux connaissances, et que l'Organisation se doit d'apporter une réponse dynamique aux besoins de traduction et d'interprétation. La note met également en avant l'importance du multilinguisme, étant donné que l'Organisation traite de cadres réglementaires et de règles de l'aviation civile. Elle termine en affirmant qu'il est essentiel que l'OACI fournisse des services de haute qualité à ses États membres dans toutes les langues officielles, indépendamment des différents moyens de communication et/ou de diffusion des informations établis par l'Organisation pour concrétiser ses objectifs, étant donné que des services adéquats contribueront principalement, à n'en point douter, à l'atteinte de ces objectifs, ainsi qu'à soutenir la fourniture de services de traduction et d'interprétation aux pays lusophones.

18.4 La note A40-WP/464, présentée par la Fédération de Russie, rappelle qu'à sa 37e session, l'Assemblée a adopté à l'unanimité la Résolution A37-25, Politique de l'OACI en matière de services linguistiques. Elle affirme que les services linguistiques font partie intégrante de tous les programmes de l'OACI et qu'ils sont essentiels à la réalisation de tous les Objectifs stratégiques de l'Organisation et à la mise en œuvre des SARP et des PANS. Il est par conséquent nécessaire que l'OACI veille à employer un nombre suffisant de personnes disposant des compétences techniques adéquates et s'assure de la cohérence de sa base de connaissances. La note déplore le fait que certains documents ne sont pas disponibles dans toutes les langues et que certaines réunions aient lieu uniquement en anglais. Le multilinguisme doit par conséquent être considéré comme un facteur important pour une communication

6. Argentine, Aruba, Belize, État plurinational de la Bolivie, Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et République bolivarienne du Venezuela.
7. Angola, Brésil, Cabo Verde, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Mozambique, Portugal, Sao Tomé-et-Principe et Timor oriental.
8. Comunidade das Autoridades de Aviação Civil Lusófonas (CAACL).

harmonieuse entre les nations et comme un investissement dans le développement d'un système de l'aviation civile sûr, sécurisé et fiable.

18.5 Le Comité prend acte de la note de travail du Conseil ainsi que des notes présentées par les États.

18.6 Le Comité souligne que le multilinguisme est un principe fondamental qui permet de réaliser les objectifs de l'OACI, conformément à la Résolution A37-25 de l'Assemblée. Les services linguistiques font partie intégrante de tous les programmes de l'OACI et sont essentiels à la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation et à la mise en œuvre des SARP et des PANS. De plus, ils sont indispensables au déploiement de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) et à la communication de l'OACI avec ses États membres.

18.7 Il est en outre noté que le Secrétariat de l'OACI appuie pleinement le multilinguisme comme objectif principal de l'Organisation, et qu'un certain nombre d'initiatives ont été mises en œuvre afin d'améliorer l'efficacité des services linguistiques. Parmi les nouvelles initiatives qui sont envisagées au cours du prochain triennat, citons l'élaboration d'une stratégie complète de promotion du multilinguisme dans l'Organisation en vue de fournir en temps voulu et de manière efficace des services linguistiques de qualité, tout en assurant le renforcement des capacités linguistiques tant au siège que dans les bureaux régionaux. La stratégie encouragerait également l'utilisation de technologies innovantes ainsi que les pratiques optimales de l'ONU en matière de gestion de la charge de travail et d'amélioration de la qualité et de l'efficacité.

18.8 Le Comité note que, pour assurer le multilinguisme, le projet de budget proposé prévoit le même niveau de services linguistiques que pour le triennat en cours, à condition que la capacité établie soit respectée, et que les mesures d'efficacité approuvées par le Conseil au cours de sa 208e session pour le budget actuel (C-DEC 208/5, mai 2016) continuent de s'appliquer au cours de la période 2020-2022. Cependant, certains États indiquent que lors des futures délibérations sur le budget, l'accent ne devrait pas être mis sur la réduction des services linguistiques mais sur la quête d'un meilleur équilibre qui permettrait une utilisation plus efficace des ressources allouées aux services linguistiques.

18.9 De nombreux États membres prennent la parole pour appuyer le multilinguisme comme principe fondamental permettant la réalisation des objectifs de l'OACI. Selon eux, le multilinguisme est un impératif transversal qui garantit l'efficacité et la transparence des travaux de l'Organisation, d'un point de vue tant politique qu'opérationnel, et il constitue un pilier fondamental du multilatéralisme. Le multilinguisme est crucial dans les communications avec les États et entre eux afin de faire avancer le déploiement de l'initiative NCLB. D'autres États ont mis en avant la nécessité de mettre à disposition en temps voulu des documents de l'OACI de bonne qualité dans toutes les langues de travail, c'est-à-dire pas seulement les textes relatifs aux SARP, aux PANS, à la sécurité et à la sûreté mais aussi les orientations nécessaires à l'application des SARP. Dans cet objectif, la nécessité d'accorder la priorité à cette question dans le budget du triennat 2023-2025 est examinée. Il est également noté que le multilinguisme ne doit pas être considéré uniquement comme un élément de coût pour l'Organisation mais comme un investissement dans le développement d'un système d'aviation civile sûr et sécurisé à l'échelle de la planète.

18.10 Plusieurs États demandent l'adoption du portugais comme langue de travail afin d'appuyer les travaux et les communications de l'OACI dans les pays lusophones. Le Secrétariat prend acte de cette demande, mais met en exergue la difficulté d'y donner une suite favorable compte tenu des restrictions budgétaires. Soulignant les efforts constants déployés en vue d'optimiser les ressources humaines, matérielles et financières, le Secrétariat ajoute qu'il est possible de réfléchir à d'autres mécanismes de coopération afin de financer la traduction des publications de l'OACI et l'interprétation des réunions de l'Organisation sur une base de recouvrement des coûts. Des contributions volontaires de la part des

États membres, par exemple en détachant des experts linguistiques et en soutenant des projets spécifiques, sont également bienvenues.

18.11 Après avoir examiné les notes A40-WP/62, A40-WP/451 et A40-WP/464, et à l'issue des délibérations, le Comité recommande que l'Assemblée, reconnaissant le multilinguisme comme un principe fondamental qui permet de réaliser les objectifs de l'OACI :

a) demande au Conseil de suivre de près la mise en œuvre des politiques et décisions qu'il a adoptées pour améliorer l'efficacité et l'efficience des services linguistiques ;

b) demande à la Secrétaire générale d'élaborer une stratégie complète de promotion du multilinguisme dans l'Organisation, en vue de fournir en temps voulu et de manière efficace des services linguistiques de qualité, tout en renforçant les capacités linguistiques tant au siège que dans les bureaux régionaux ;

c) demande instamment aux États membres de collaborer activement avec le Secrétariat de l'OACI pour promouvoir le multilinguisme comme partie intégrante des programmes et des activités de l'Organisation.

Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

Amélioration des méthodes de travail de l'OACI

19.1 Le Comité prend note du contenu de la note A40-WP/48, présentée par le Conseil, et se félicite des résultats que l'OACI a obtenus et de l'esprit d'initiative dont elle a fait preuve dans l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'Organisation au cours du dernier triennat.

19.2 Le Comité prend note également du rapport verbal sur l'examen de la structure actuelle du Secrétariat de l'OACI, présenté par le Secrétariat lui-même. Il reconnaît que l'issue de ce processus sera présentée dans le cadre d'une consultation des États membres réalisée au moyen du mécanisme de consultation par lettre aux États et que l'on s'efforcera de trouver une solution équilibrée et pragmatique qui se centrera sur la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI et les intérêts des États membres, pour faire en sorte que l'Organisation reste pertinente.

19.3 Le Comité examine la note A40-WP/423, présentée par les États-Unis, qui souligne la nécessité de moderniser les méthodes de travail, la gestion et la supervision de l'OACI et de conclure des partenariats innovants avec une gamme plus large de parties prenantes afin de mieux répondre aux besoins des États membres et suivre l'évolution de la situation.

19.4 Reconnaissant les principes de bonne gouvernance et de transparence et les normes déontologiques les plus élevées qu'ils appliquent, le Comité souligne qu'il est nécessaire de poursuivre les améliorations et les efforts en vue de rendre l'Organisation plus résiliente dans un environnement qui évolue rapidement, et d'améliorer l'efficacité organisationnelle, de renforcer les mécanismes de coordination et de procéder à des restructurations, s'il y a lieu.

19.5 Compte tenu du vaste soutien exprimé pour les notes A40-WP/48 et A40-WP/423, le Comité convient de fusionner les deux projets de résolution sous l'intitulé *Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI*. Il convient également que le Secrétariat continuera de présenter régulièrement des mises à jour à ce sujet au Conseil et que celui-ci en fera rapport à la 41e session de l'Assemblée.

19.6 À la lumière des délibérations, le Comité convient de soumettre la résolution suivante à l'adoption de la Plénière :

Résolution 19-1 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI~~, depuis plus de 50 ans,~~ remplit ses fonctions avec efficacité et efficience conformément à la deuxième Partie de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago),

Considérant que les objectifs fondamentaux de l'Organisation, énoncés à l'article 44 de la Convention de Chicago, et les fonctions du Conseil, énoncées aux articles 54 et 55, conservent leur importance primordiale,

Considérant que l'Organisation fait face à de nouveaux défis de nature technologique, économique, environnementale, sociale et juridique, et que ces défis évoluent rapidement,

Considérant qu'il est nécessaire que l'Organisation réponde de façon efficiente et efficace à ces défis, ~~à une époque où la communauté aéronautique connaît des difficultés financières,~~

Considérant que l'OACI doit recruter, former et fidéliser un personnel hautement qualifié, polyvalent, motivé et performant pour faire face aux enjeux traditionnels et émergents et répondre à l'évolution des besoins des États,

Considérant que l'OACI doit conclure de nouveaux partenariats innovants avec des parties prenantes capables d'apporter information, compétences, perspectives et ressources complémentaires en vue de la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation,

Considérant que la performance organisationnelle de l'OACI et sa capacité d'obtenir du financement supplémentaire de sources publiques ou privées sont des facteurs clés qui touchent la mise en œuvre de ses programmes mais aussi la formation, le renforcement des capacités et l'assistance aux États,

Considérant que les États, les parties prenantes et les organismes de financement nécessitent en temps opportun des informations précises et complètes sur les activités, les politiques et la performance de l'OACI,

1. Exprime sa satisfaction au Conseil et au Secrétaire général pour les progrès réalisés dans l'élaboration ~~d'un plan d'action stratégique pour l'Organisation~~ du Plan d'activités de l'OACI ;

2. Entérine les décisions déjà prises par le Conseil en vue ~~de poursuivre~~ d'élaborer ~~du Plan d'action stratégique~~ un plan d'activités triennal, de poursuivre ses efforts pour que l'OACI devienne une organisation où la gestion est axée sur les résultats (GAR) et d'établir un mécanisme de surveillance qui comprenne une évaluation annuelle des progrès réalisés à l'aide de l'Outil de gestion organisationnelle et de compte rendu (CMRT) ;

3. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs :

   a) ~~d'intensifier l'élaboration continue du Plan d'action stratégique~~ de préparer un Plan d'activités à chaque triennat, ~~couplée~~ couplé à un processus de planification systématique et à une approche GAR qui améliore l'efficacité, la transparence et l'imputabilité et qui commande ~~l'évolution~~ l'élaboration du Budget-Programme ordinaire ;

b) de mettre le Plan ~~d'action stratégique~~ d'activités à la disposition des États contractants et d'en présenter à chaque session ordinaire de l'Assemblée la version courante ~~ainsi qu'un état des progrès réalisés dans la mise en œuvre~~ au cours du triennat concerné ;

c) de prendre des mesures concrètes supplémentaires en vue d'accroître la transparence, d'améliorer le climat de travail, de conclure des partenariats nouveaux et innovants avec des parties prenantes externes, d'augmenter l'efficacité organisationnelle, de veiller à ce que les résultats fondés sur le consensus demeurent des valeurs et des objectifs fondamentaux de l'OACI et de ses organes spécialisés, et de mobiliser des ressources supplémentaires pour de meilleures prestations ;

d) d'éviter toute possibilité de conflit d'intérêts dans la conclusion de partenariats et l'accès aux fonds volontaires.

4. *Charge* le Conseil :

a) de continuer de rationaliser les méthodes de travail de l'Assemblée en vue d'en accroître la transparence et l'efficacité ~~et de réduire la durée des sessions, dès la prochaine session ordinaire ;~~

b) d'entreprendre une étude approfondie des processus décisionnels ainsi que des méthodes de travail du Conseil et de ses organes auxiliaires en vue de les rationaliser, de favoriser la délégation de pouvoirs et d'améliorer le rapport coût-efficacité de l'Organisation ;

c) d'assurer l'efficacité du mécanisme de surveillance, au moyen d'une procédure indépendante de comptes rendus au Conseil, en vue de veiller à l'efficacité, à la transparence et à l'imputabilité des programmes.

5. *Invite* le Secrétaire général, dans son domaine de compétence, à continuer de prendre des initiatives en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation en procédant à des réformes sur les plans des méthodes, de la gestion et de l'administration, et à en rendre compte au Conseil ;

6. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général, dans la mise en application des paragraphes 3 à 5, à tenir dûment compte de la liste non exhaustive de considérations qui figure en **Appendice** ;

~~7. *Invite* le Conseil à informer les États des progrès réalisés dans la mise en application des paragraphes 3 à 5 de la présente résolution au plus tard le 1er mai 1997 et à présenter à ce sujet un rapport complet à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée.~~

7. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A31-2 : Amélioration de l'efficacité de l'OACI.

APPENDICE

Liste des considérations devant guider l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

Processus de planification systématique [paragraphe 3 a) de la Résolution]

a) établir un lien direct et transparent entre le Plan ~~d'action stratégique~~ d'activités et le Budget Programme ordinaire ;

b) établir des procédures d'élaboration du Budget-Programme ordinaire qui mettent l'accent sur l'affectation des ressources à un niveau stratégique et par rapport aux résultats escomptés plutôt que sur le détail administratif (processus « descendant » plutôt qu'« ascendant » ;

c) élaborer des procédures d'établissement des objectifs stratégiques, des résultats escomptés, des activités clés, des réalisations attendues ~~des priorités~~ et des cibles, jumelées à des indicateurs de performance ;

d) élaborer, dans le cadre du Plan ~~d'action stratégique~~ d'activités, des plans plus spécifiques suivant chaque Objectif stratégique ~~pour les organes auxiliaires compétents (par exemple, en adaptant le Programme des travaux techniques dans le domaine de la navigation aérienne) et pour les divers services du Secrétariat ;~~

e) effectuer des examens des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan ~~d'action stratégique~~ d'activités ; ces examens seront faits sur une base permanente au sein du Secrétariat, et périodiquement par le Conseil et les organes auxiliaires ;

f) actualiser et faire glisser le Plan ~~d'action stratégique~~ d'activités proprement dit au moins une fois par triennat.

Méthodes de travail de l'Assemblée [paragraphe 4 a) de la Résolution]

a) simplifier l'ordre du jour et réduire la documentation, en mettant l'accent sur les questions de stratégie et de politique de haut niveau, les principaux domaines de priorité et l'affectation des ressources ;

b) respecter les dates limites fixées pour la préparation et la distribution de la documentation ;

c) donner des séances d'information plus approfondies aux personnes élues au bureau des divers organes ;

d) rationaliser les méthodes d'établissement des rapports, en particulier en évitant que les mêmes documents ne soient présentés et examinés plusieurs fois, au sein d'organes différents, lorsque cela n'est pas essential ;

e) éliminer l'obligation d'établir des procès-verbaux des séances des Commissions (comme cela s'est fait au cours de la présente session) ;

f) améliorer la procédure régissant la présentation des déclarations générales, ainsi que le respect des heures de séance indiquées ;

g) mettre en application des méthodes de vote plus modernes et plus efficaces, en particulier pour l'élection du Conseil.

Note— Lorsqu'il est nécessaire de modifier le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), les États doivent être avisés assez longtemps avant la session ordinaire suivante de l'Assemblée pour que les modifications puissent être adoptées dès le début de la session, avec effet immédiat.

Processus décisionnels et méthodes de travail du Conseil [paragraphe 4 b) de la Résolution]

L'étude devrait être guidée par les deux concepts centraux ci-après :

a) le Conseil continue de s'acquitter de ses fonctions et de son mandat conformément à la Convention de Chicago, en consacrant une attention particulière aux questions liées aux grandes orientations ;

b) le Secrétaire général s'acquitte de ses responsabilités en prenant des mesures et des décisions de gestion en tant qu'agent exécutif principal de l'Organisation conformément à l'article 54, alinéa h), de la Convention de Chicago.

Mécanisme de surveillance [paragraphe 4 c) de la Résolution]

L'accent est mis sur une **procédure** vigoureuse pour rendre compte de façon **indépendante et directe** au Conseil de l'efficacité, de la transparence et de l'imputabilité de tous les programmes de l'OACI. Comme le veut l'usage courant en matière de vérification, le Secrétaire général aurait la possibilité de faire ses observations sur les rapports indépendants, mais non de modifier ces rapports.

Autres mesures visant à améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation (paragraphe 5 de la Résolution)

a) mettre en œuvre des procédures permettant d'élaborer et de modifier dans de meilleurs délais les instruments de droit aérien, les normes et pratiques recommandées de l'OACI et les Plans régionaux de navigation aérienne ;

b) encourager plus vigoureusement la ratification nationale des instruments de droit aérien et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans la plus grande mesure possible à l'échelle mondiale ;

c) améliorer et accélérer les communications avec les États contractants, en particulier en ce qui concerne les normes et pratiques recommandées, en ayant notamment plus largement recours à la transmission électronique ;

d) renforcer le degré d'autonomie du processus de planification régionale ainsi que le pouvoir connexe et les ressources accordés aux bureaux régionaux de l'OACI, tout en assurant la coordination voulue au niveau mondial ;

e) examiner la relation entre l'OACI et d'autres organismes (secteur aéronautique et organismes pertinents d'autres secteurs, à l'échelle mondiale et régionale) en vue de délimiter leurs domaines de compétence respectifs, d'éliminer le chevauchement et d'établir des programmes conjoints lorsque cela convient ;

f) assurer une participation adéquate de toutes les parties intéressées de la communauté aéronautique, notamment les fournisseurs de services et l'industrie, aux activités de l'OACI ;

g) rationaliser la programmation et la documentation des réunions de l'OACI en général, et en réduire la durée ;

h) déterminer s'il est utile et possible, au besoin, de faire appel à des experts de l'extérieur au sujet des divers points qui précèdent.

Amélioration de la structure et de la réponse aux lettres aux États en vue d'une meilleure mise en œuvre des SARP, PANS et plans mondiaux

19.7 Le Comité examine la note A40-WP/461, présentée par Cuba, parrainée par l'Argentine, Aruba, le Belize, la Bolivie, le Brésil, la Colombie, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République bolivarienne du Venezuela et la République dominicaine, et appuyée par un grand nombre d'autres États, concernant la structure du texte des amendements de SARP adoptés par le Conseil de l'OACI qui indiquent différentes

dates d'application du contenu. Le Comité reconnaît les avantages de la visibilité accrue des SARP visées par des dates d'application différentes dans les nouvelles pratiques d'édition, mais il est aussi conscient des préoccupations exprimées à propos de la nouvelle présentation et en particulier des complications touchant la notification des différences. Il recommande que l'OACI tienne compte des complications relevées et apporte les ajustements nécessaires.

19.8 Le Comité examine la note A40-WP/467, présentée par le Cameroun. Il reconnaît les préoccupations suscitées par le faible taux de réponse aux consultations par lettre aux États et l'absence de rétro-information des États qui ont communiqué des observations. Il reconnaît également que le système de réponse en ligne aux propositions d'amendement des SARP et des PANS n'est pas entièrement au point. Il note aussi que les activités dont il est question dans la note dépendront des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire de 2020-2022 et de ressources extrabudgétaires. Il est également informé que le Conseil a examiné un rapport d'évaluation du processus d'établissement des normes de l'OACI et que le Secrétariat tiendra compte des renseignements présentés dans la note lorsqu'il mettra en œuvre les recommandations du rapport.

19.9 Le Comité examine la note A40-WP/245, présentée par les Émirats arabes unis. Il se félicite des renseignements présentés dans la note de travail et reconnaît que, si l'OACI a accompli d'importants progrès pour passer à un cadre de gestion basée sur les résultats, il reste encore du travail à faire. Le Comité reconnaît que les nouveaux processus établis par le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) visent à ce que les plans mondiaux restent pertinents et les résultats, ciblés, et convient que la recommandation formulée dans la note devrait être renvoyée aux Groupes de travail GANP et GASP pour examen et suite à donner. Il note aussi que le Secrétariat est en train de mettre en œuvre une approche axée sur les projets qui établit un lien entre, d'une part, les programmes de travail du siège et des bureaux régionaux, et d'autre part, les Objectifs de développement durable (ODD).

Point 20 : Initiative Aucun pays laissé de côté

Initiative Aucun pays laissé de côté

20.1 Le Secrétariat de l'OACI présente la note A40-WP/49 — *Rapport sur l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) de l'OACI*, qui met en évidence les mesures prises au cours du dernier triennat pour promouvoir cette initiative et pour stimuler les projets de renforcement des capacités et d'assistance. Le Comité exécutif reconnaît l'importance primordiale de l'initiative NCLB pour appuyer les États membres de l'OACI dans la mise en œuvre effective des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI qui appuient un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement.

20.2 Le Comité se déclare très satisfait de la décision du Président du Conseil de l'OACI de prendre l'initiative NCLB, ainsi que des efforts déployés avec succès par l'Organisation en vue de fournir à ses États membres une assistance technique destinée à renforcer la mise en œuvre des SARP et à améliorer les taux de mise en œuvre effective (EI) dans les domaines de la sécurité et de la sûreté dans chaque région, à l'appui de l'initiative NCLB.

20.3 Le Comité prend acte de la note A40-WP/88, présentée par l'Azerbaïdjan, et reconnaît le rôle des bureaux régionaux de l'OACI en ce qui concerne la fourniture d'un appui direct aux États membres de l'Organisation dans la mise en œuvre effective des SARP, et la coordination de l'assistance à cet égard, dans le cadre de l'initiative NCLB.

20.4 Le Comité prend connaissance de la note A40-WP/107, présentée par l'Union européenne au nom de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL, et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada. Il réaffirme son soutien à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et reconnaît la contribution de cette initiative à l'amélioration de la performance globale de l'aviation au niveau mondial. Afin d'améliorer l'efficacité des activités de renforcement des capacités, le Comité invite l'OACI à intensifier ses activités d'aide à ses États membres dans la mise en œuvre des SARP, y compris les indicateurs connexes du succès de la mise en œuvre de ces SARP. Reconnaissant la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités menées par l'OACI, les différents États, les organisations régionales et l'industrie, le Comité demande à l'OACI d'assumer un rôle de coordination et de partage des informations auprès des divers acteurs intervenant dans la fourniture d'assistance et d'encourager l'utilisation des mécanismes de coordination existants pour la planification et la mise en œuvre de ces activités d'assistance ciblées, tels que l'ASIAP, en ce qui concerne la sécurité de l'aviation et la navigation aérienne. Le Secrétariat de l'OACI fait savoir au Comité qu'une base de données recensant tous les projets de renforcement des capacités et d'assistance dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et une base de données sur les projets d'assistance technique ASIAP ont été constituées, et que ces outils pourraient être affinés et élargis à d'autres objectifs stratégiques. La note A40-WP/107 est complétée par l'information fournie dans la note A40-WP/106, qui énumère les divers projets de renforcement des capacités et d'assistance correspondant à tous les objectifs stratégiques de l'OACI.

20.5 Le Mexique présente la note A40-WP/437, qui décrit son expérience en tant que bénéficiaire du Programme d'assistance systémique (SAP) mis en place par le Bureau régional de l'OACI pour l'Amérique du Nord, l'Amérique centrale et les Caraïbes (NACC). Le Comité reconnaît la similitude des activités de renforcement des capacités et d'assistance menées par tous les bureaux régionaux de l'OACI et invite les États à échanger leurs meilleures pratiques et leurs expériences concernant la mise en œuvre des SARP, tout en prenant en compte les spécificités et les priorités des États accrédités auprès de chaque bureau régional.

20.6 Le Comité examine la note A40-WP/220, présentée par l'Afrique du Sud, et encourage les États à intensifier leurs activités d'assistance directe les uns aux autres, par exemple au niveau régional, afin d'améliorer la mise en œuvre des SARP, y compris les activités de surveillance connexes. Le Secrétariat de l'OACI informe le Comité que la promotion de la coordination régionale par le biais de partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile est conforme à la politique de l'OACI en matière de coopération régionale. Ces initiatives complètent les programmes lancés par l'OACI en vue d'améliorer l'efficacité des activités de renforcement des capacités, comme l'ASIAP, dans le domaine de la sécurité de l'aviation. Les États membres de l'OACI sont encouragés à envisager de participer activement à ces programmes, qui permettent de mieux coordonner les activités d'assistance technique. Ces activités peuvent contribuer à la réalisation des objectifs des plans de l'OACI pour l'aviation dans le monde et appuyer les activités de renforcement des capacités et d'assistance, de sorte que, conformément aux recommandations figurant dans la note A40-WP/107, le Secrétariat de l'OACI devrait en être informé. Compte tenu du soutien considérable exprimé en faveur des notes de travail présentées, le Comité convient de recommander à l'Assemblée :

a) de prier instamment le Conseil de poursuivre ses travaux visant à sensibiliser les acteurs du monde entier à l'importance d'une mise en œuvre effective des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI qui appuient un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement ;

b) de prier instamment la Secrétaire générale de poursuivre l'intensification des activités d'assistance et de coopération techniques en vue de poursuivre le déploiement de l'initiative NCLB, notamment ses activités générales d'appui à la mise en œuvre à la suite de la publication de nouvelles SARP ;

c) de reconnaître le rôle des bureaux régionaux de l'OACI dans l'appui constant aux États membres de l'Organisation en matière de mise en œuvre effective des SARP, en assurant entre les États la coordination des leçons apprises et l'échange des expériences tirées de la mise en œuvre ;

d) d'inviter l'OACI à appliquer une approche systémique à ses activités ciblées d'appui aux États et à intensifier les activités du Secrétariat en matière d'appui à la mise en œuvre, d'appui technique et d'assistance ;

e) de reconnaître la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités entreprises par l'OACI, les différents États, des organisations régionales et l'industrie, et de demander à l'Organisation de coordonner avec d'autres partenaires, par l'intermédiaire de l'ASIAP, un soutien régional ou national ciblé pour la sécurité de l'aviation et pour la navigation aérienne ;

f) d'encourager les États et les organisations régionales à tenir l'OACI informée de leurs activités d'assistance afin de favoriser une approche coordonnée des activités d'assistance technique, afin d'assurer une utilisation optimale des ressources disponibles et d'éviter les doubles emplois ;

g) d'appuyer l'échange d'informations entre les bureaux régionaux de l'OACI quant aux pratiques optimales en matière de renforcement des capacités et d'assistance, tout en rappelant qu'il convient de prendre dûment en compte les spécificités et les priorités des États accrédités auprès de chaque bureau régional ;

h) d'encourager les États qui collaborent avec l'OACI à planifier, à coordonner et à mettre en œuvre de manière proactive la coopération régionale, et à analyser les résultats obtenus par rapport aux incidences de l'amélioration de la sécurité et de la sûreté aériennes.

20.6.1 Il convient de noter que les mesures demandées à l'OACI seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.

20.7 Les notes A40-WP/233, provenant de l'Indonésie, et A40-WP/452, provenant de l'Uruguay, sont présentées pour information.

Petits États insulaires en développement (PEID) du Pacifique

20.8 Dans la note A40-WP/47, le Conseil fait le point sur l'étude de faisabilité relative à l'analyse des besoins aéronautiques des petits États insulaires en développement du Pacifique (étude portant sur les PEID du Pacifique), entreprise à la suite d'une décision de la 39e session de l'Assemblée, documentée dans la note A39-WP/501 — Rapport du Comité exécutif sur le point 28 de l'ordre du jour. Le Comité exécutif prend note de l'information sur la portée, la finalité, la méthodologie et les principes de l'étude, et exprime sa satisfaction à l'Australie, au Chili, à la Chine, aux États-Unis, aux Fidji, au Royaume-Uni et à Singapour pour leurs contributions en nature et financières. Le Comité exécutif est en outre informé qu'une consultation en bonne et due forme sur le projet de conclusions et de recommandations a été menée auprès des 14 États retenus dans l'étude portant sur les PEID du Pacifique. Le Comité exécutif note en outre que le Secrétariat de l'OACI présentera le rapport final à la 218e session du Conseil, qui est chargé d'examiner les recommandations et d'élaborer une feuille de route pour leur mise en œuvre. Il est noté que les recommandations pourraient nécessiter la mobilisation de ressources et l'élargissement de partenariats avec les administrations, le secteur privé et les organisations compétentes des Nations Unies.

20.9 Le Comité examine la note A40-WP/210, présentée par l'Australie et coparrainée par le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), la Nouvelle-Zélande, Samoa, Singapour et Tonga, et prend acte des conditions démographiques et opérationnelles difficiles auxquelles sont confrontés les petits États insulaires de la région Asie-Pacifique. La note A40-WP/210 demande un soutien approprié pour améliorer la mise en œuvre des SARP concernant la sécurité, ainsi que la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, en insistant sur les PEID du Pacifique, conformément à la Déclaration de Beijing et aux conclusions de l'étude sur l'analyse des besoins des PEID du Pacifique réalisée par l'OACI.

20.10 La note A40-WP/310 est présentée par la Papouasie-Nouvelle-Guinée, au nom de Fidji, des Îles Cook, des Îles Marshall, des Îles Salomon, de Kiribati, des États fédérés de la Micronésie, de Nauru, des Palaos, de Papouasie-Nouvelle-Guinée, de Samoa, de Singapour, de Tonga, de Tuvalu et du Vanuatu. La note de travail attire l'attention sur les défis uniques auxquels sont confrontés les PEID du Pacifique, liés en particulier au caractère limité de leurs ressources, à leur éloignement et à leur vulnérabilité aux catastrophes naturelles, mais aussi sur l'importance primordiale que revêt l'aviation pour le développement socio-économique de ces États. Dans ce contexte, les États auteurs de la note A40-WP/310 se félicitent des efforts déployés par l'OACI et les États donateurs pour que puisse être réalisée l'étude portant sur les PEID du Pacifique.

20.11 La Nouvelle-Zélande présente la note A40-WP/385, qui met en évidence les nombreuses activités qu'elle mène pour appuyer les PEID du Pacifique dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. La Nouvelle-Zélande souligne également l'importance de l'étude de l'OACI sur l'analyse des besoins pour promouvoir une approche régionale d'aide aux PEID du Pacifique et faciliter leur appropriation des recommandations qui se dégageront de cette étude. Soucieuse des difficultés auxquelles la plupart des PEID du Pacifique font face, la Nouvelle-Zélande encourage les mesures préconisées par l'étude afin d'assurer que ses recommandations sont pratiques, proportionnées et économiques.

20.12 Le Comité exécutif note le large appui des États aux recommandations contenues dans les notes de travail. Il est également reconnu que les leçons apprises au moyen de l'étude portant sur les PEID du Pacifique pourraient profiter à d'autres PEID.

20.13 Le Comité note en particulier le fait qu'un certain nombre d'États attirent l'attention sur la nécessité d'allouer au Bureau régional APAC de l'OACI les ressources suffisantes, compte tenu des caractéristiques propres aux petits États insulaires en développement du Pacifique. Le Comité note également qu'un soutien supplémentaire sera nécessaire à l'application des recommandations issues de l'étude portant sur les PEID du Pacifique. À cet égard, le Comité exécutif recommande à l'Assemblée :

a) de demander que les résultats de l'étude portant sur les PEID du Pacifique soient dûment pris en compte dans la planification stratégique des activités de l'OACI ;

b) de charger le Conseil d'examiner les recommandations figurant dans l'étude en question et d'élaborer une feuille de route en vue de leur mise en œuvre ;

c) de charger le Conseil de déterminer de quelle façon les leçons apprises de l'étude portant sur les PEID du Pacifique et les recommandations qu'elle contient pourraient profiter à d'autres petits États insulaires en développement (PEID).

20.14 Il est recommandé que toutes les mesures de l'OACI visant à améliorer l'appui à la mise en œuvre de la Déclaration de Beijing (aux niveaux régional et national), afin de contribuer à la réalisation des cibles mondiales de l'Organisation et d'appuyer l'application des recommandations provenant de l'étude sur les PEID du Pacifique soient examinées en tenant compte des priorités financées dans le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

Point 21 : Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 — Objectifs de développement durable (ODD)

21.1 Le Comité prend acte de la note WP/45, qui donne un aperçu sur les efforts importants entrepris par l'OACI à l'appui des objectifs de développement durable (ODD), présentée par le Conseil. Le Comité apprécie la manière dont l'OACI présente les avantages de l'aviation pour appuyer les ODD ainsi que la réflexion accrue de l'aviation dans les examens volontaires nationaux pour rendre compte des progrès accomplis pour la réalisation des ODD. Il se félicite en particulier de la cartographie des ODD établie par l'OACI et des résultats du Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF) et la campagne menée par les partenariats de l'aviation pour le développement durable. Le Comité prend acte des éléments indicatifs élaborés pour permettre aux États d'établir un cadre national de planification de l'aviation, et l'élaboration d'un cadre de partenariat pour mieux gérer les partenariats à l'appui des ODD. Il félicite l'OACI pour ses travaux sur l'innovation.

21.2 Le Comité exprime également son appréciation pour les efforts entrepris par l'OACI pour la surveillance des ODD, en tant qu'observateur officiel des diverses agences et du groupe d'experts sur les indicateurs des objectifs de développement durable (TAEG-ODD) ainsi que comme agence gardienne de l'indicateur 9.1.2 des ODD, *Volumes des passagers et du fret, par mode de transport*. Le Comité appuie la Résolution révisée contenue dans la note A40-WP/45, qui invite l'Assemblée à encourager les États membres à rendre compte de l'aviation, en tant que catalyseur du développement durable, dans leur examen national volontaire présenté au Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable (HLPF), et encourage les États à inclure des références claires aux objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies dans leurs plans nationaux relatifs à l'aviation, dans le but de montrer la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales. Le Comité encourage l'OACI à renforcer la promotion et la collaboration avec les parties prenantes et les organisations internationales afin d'accroître la visibilité de l'aviation et des ODD.

21.3 Les mesures recommandées par la note A40-WP/45 seront appliquées, sous réserve des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire 2020-2022 et avec des contributions extrabudgétaires.

21.4 Le Comité prend acte de la note A40-WP/189, dans laquelle le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) indiquent que le transport aérien contribue de façon considérable à la croissance économique et au développement social dans le monde.

21.5 Le Comité exprime son appréciation pour les mesures contenues dans la note A40-WP/189, laquelle invite l'Assemblée à prendre acte du rapport du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) — *Aviation : Benefits Beyond Borders 2018* et les conclusions concernant le rôle de l'aviation dans la société mondiale et comment le transport aérien soutient les ODD. Les membres devraient également utiliser les données dans toute la mesure du possible et partout où cela est possible pour faire valoir la contribution de l'aviation aux ODD.

21.6 Le Comité prend également acte de la note A40-WP/199, présentée pour information par l'IATA, et de la note A40-WP/488, présentée par l'ACI, également pour information.

21.7 À la lumière des délibérations, le Comité convient de soumettre pour adoption par la Plénière la résolution suivante :

Résolution 21/1 : Contribution de l'aviation au programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

L'Assemblée,

Reconnaissant que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et qu'il constitue pour les pays les moins avancés (PMA), et en particulier pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (PEID), un lien vital avec le reste du monde,

Reconnaissant que la connectivité du transport aérien est de la plus haute importance pour la cohésion économique, sociale et territoriale des États membres et de leurs populations,

Reconnaissant que les avantages du transport aérien ne peuvent se matérialiser que si les États ont un système de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et viable sur les plans économique et environnemental,

Considérant que l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) vise à aider les États à mettre en œuvre de manière efficace les normes et pratiques recommandées (SARP), plans, politiques et programmes de l'OACI ainsi qu'à résoudre des préoccupations significatives de sécurité et de sûreté pour faire en sorte que tous les États puissent retirer les avantages socioéconomiques considérables du transport aérien,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le programme intitulé *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, qui comprend 17 objectifs universels porteurs de changement assortis de 169 cibles qui mettent en équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable,

Rappelant que l'ampleur et la portée du Programme de développement durable à l'horizon 2030 appellent un partenariat mondial qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés pour mobiliser toutes les ressources disponibles pour sa mise en œuvre,

Considérant que la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

Reconnaissant que le Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable est la tribune principale où les États font le point, par l'intermédiaire des examens nationaux volontaires, sur les progrès et les défis annuels de la mise en œuvre en vue de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) à un niveau national,

Reconnaissant l'importance des cadres mondiaux pour soutenir les objectifs stratégiques de l'OACI,

Reconnaissant l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,

1. *Prie instamment* les États membres de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique aux niveaux national, régional et mondial, et en facilitant les interventions humanitaires en cas de catastrophe, de crise et d'urgence de santé publique ;

2. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs, de démontrer que l'OACI continue de représenter les intérêts de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, notamment aux autorités compétentes n'appartenant pas au secteur du transport aérien, au système des Nations Unies, à la communauté des donateurs et à toutes les parties prenantes concernées la contribution de l'aviation au développement durable et à la réalisation des ODD ;

3. *Prie instamment* les États membres de rendre compte de l'aviation, en tant que catalyseur du développement durable, dans leurs examens nationaux volontaires, en établissant des liens avec d'autres ODD pertinents ;

4. *Encourage* les États membres à inclure des références claires aux ODD des Nations Unies dans leurs plans nationaux pertinents, l'objectif étant de montrer la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales ;

5. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques d'une manière efficace, tout en incluant et priorisant le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement appuyés par de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile, ce qui concourra à la réalisation des ODD ;

6. *Charge* le Secrétaire général de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, identifiés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, la priorisation, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien ;

7. *Charge* le Secrétaire général de continuer à suivre et à examiner, le cas échéant, la contribution à la réalisation des ODD qu'apporte la mise en œuvre des objectifs stratégiques et des programmes des travaux de l'OACI ;

8. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, pour que l'aviation soit prise en compte et considérée en priorité par les États membres dans leurs plans de développement ;

9. *Demande* au Secrétaire général de renforcer les partenariats existants et de créer de nouveaux partenariats avec les États membres, l'industrie aéronautique, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres acteurs afin d'aider les États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer ainsi à la réalisation des ODD ;

10. Déclare que la présente Résolution remplace la Résolution A39-25 sur le Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 – Objectifs de développement durable.

Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaire

22.1 Le Comité prend note du contenu de la note A40-WP/50, présentée par l'OACI. Il constate l'augmentation de 123 % des fonds volontaires reçus par l'OACI durant le triennat 2016-2018 par rapport au triennat 2013-2015. Il exprime sa gratitude envers les États-Unis, la Chine et le Canada, qui sont les trois plus gros États donateurs de l'Organisation. Il remercie aussi les 133 États qui ont soutenu l'OACI en fournissant du personnel à titre gracieux, notamment du personnel en détachement pour de courtes ou de longues périodes, ou en tenant des conférences, des manifestations, des sommets, des réunions ou des ateliers.

22.2 Le Comité reconnaît la contribution inestimable des États membres qui accueillent le siège et les bureaux régionaux de l'OACI, à savoir le Canada, le Mexique, le Pérou, la France, l'Égypte, le Sénégal, le Kenya et la Thaïlande, ainsi que le Bureau régional auxiliaire – Chine.

22.3 Le Comité note avec intérêt les différents fonds et leur destination ainsi que les indications détaillées sur les contributions et les dépenses de chacun des fonds volontaires, et il accueille favorablement les outils et les procédures créés pour accroître davantage la mobilisation de ressources volontaires.

22.4 Le Comité est conscient de la nécessité de diversifier le réseau de bailleurs de fonds et se félicite de la possibilité d'un dialogue avec les institutions financières pour le soutien du secteur de l'aviation. Les activités à ce sujet dépendront des ressources disponibles dans le Budget-Programme ordinaire de 2020-2022 et de contributions extrabudgétaires. Il appuie donc la résolution actualisée présentée dans la note A40-WP/50.

22.5 En conclusion, le Comité exécutif salue les initiatives et les résultats du Secrétariat en ce qui a trait à la mobilisation de contributions volontaires. En outre, il applaudit aux mesures prises par le Secrétariat pour renforcer la responsabilisation, l'efficience en gestion et la transparence ; cela contribuera aux efforts de mobilisation des ressources déployés par l'OACI auprès des donateurs.

22.6 À l'issue des délibérations, le Comité convient de soumettre à l'adoption de la plénière la résolution ci-après :

Résolution 22/1 : Mobilisation des ressource

L'Assemblée,

Reconnaissant que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et que, en dépit de son importance socio-économique, il reçoit des fonds limités en provenance des mécanismes de financement internationaux existants,

Reconnaissant que la mise en œuvre réussie de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) dépendra d'un niveau accru de financement et d'investissements de la part de tous les États membres,

Considérant que, dans certains cas, les États membres ne peuvent pas réunir les ressources nécessaires pour remédier aux carences détectées au moyen des programmes d'audit de l'OACI et pour renforcer leurs systèmes de transport aérien,

Considérant que la majorité des États développés éprouvent des difficultés pour accéder à de nombreuses sources du marché financier, en particulier les marchés de capitaux étrangers, afin de financer le développement durable de l'aviation civile,

Considérant que le Conseil a établi, en conformité avec les Objectifs stratégiques de l'OACI, des fonds d'affectation spéciale thématiques et multi-donateurs dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

Rappelant que plusieurs Résolutions de l'Assemblée, notamment A39-12, A39-14, A39-16, A39-18, ~~A38-2, A38-5,~~ A38-7, ~~A38-15,~~ A37-16, ~~A36-17,~~ A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 et A22-19, prient instamment les États, les organisations internationales et les institutions financières d'établir des partenariats, de mobiliser des ressources aux fins de l'assistance technique et de faire des contributions volontaires aux fonds de l'OACI,

Reconnaissant les contributions considérables des États membres, des organisations internationales et régionales et d'autres donateurs aux Fonds de l'OACI liés à la réalisation des objectifs de l'Organisation,

Reconnaissant qu'une capacité de mobilisation de ressources globale et réfléchie peut permettre à l'OACI d'aider davantage les États en facilitant l'accès à des fonds pour renforcer leurs systèmes d'aviation civile,

Considérant que l'OACI a une politique de mobilisation de ressources visant l'obtention de contributions volontaires suffisantes, plus prévisibles et durables destinées à permettre à l'OACI d'accomplir sa mission, à compléter le budget de son Programme ordinaire et à aider les États en facilitant l'accès à des fonds pour renforcer la sécurité, l'efficacité, la sûreté et la viabilité économique du système de transport aérien ainsi que son caractère respectueux de l'environnement,

1. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans le cadre de leurs compétences respectives, de veiller à ce que l'OACI continue de jouer son rôle de défenseur de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, au système des Nations Unies, aux organisations internationales et régionales, aux institutions financières, au secteur privé et à la communauté des donateurs les avantages de la mobilisation de ressources et de l'investissement aux fins du développement durable des systèmes de transport aérien de tous les États membres ;

2. *Prie instamment* les États membres, l'industrie, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres parties prenantes d'appuyer la mise en œuvre des activités d'assistance conformément aux plans mondiaux et régionaux de l'aviation et aux priorités établies par l'OACI, tout en évitant la duplication des efforts ;

3. Demande au Secrétaire général d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États à inclure le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et à élever son niveau de priorité, ainsi qu'à établir de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile ;

4. *Prie instamment* les États membres de travailler avec les institutions financières en vue du financement prioritaire du secteur de l'aviation pour la mise en œuvre des projets d'assistance et des projets nationaux, à l'appui de l'initiative NCLB ;

5. *Prie instamment* les États membres de garantir des fonds nationaux pour le développement durable du transport aérien et les *encourage* à demander l'aide de l'OACI, le cas échéant ;

6. *Prie instamment* les États membres qui fournissent de l'aide publique au développement (APD) de reconnaître l'apport considérable de l'aviation au développement durable en envisageant des engagements et des décaissements de ressources financières aux fins du renforcement du transport aérien dans les États qui en ont besoin, et encourage le Secrétaire général à les aider à cet égard ;

7. *Prie instamment* les États membres, l'industrie, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres parties prenantes qui le peuvent de continuer à faire des contributions volontaires aux fonds de l'OACI et d'établir des partenariats avec les États en difficulté afin de leur fournir des ressources financières et techniques destinées à les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, notamment leurs capacités de supervision ;

8. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans le cadre de leurs compétences respectives, de continuer à promouvoir le partenariat entre l'OACI et les institutions financières qui vise à ce que l'aviation ait priorité ou soit prise en compte dans leurs plans et leurs programmes de travail, afin de faciliter l'accès des États à des fonds ou pour financer leurs projets de développement de l'aviation ;

9. *Charge* le Secrétaire général d'élaborer des stratégies et de trouver des moyens de mobiliser des ressources dans les États membres, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, le secteur privé et les mécanismes connexes afin d'aider les États en difficulté, notamment les pays les moins développés (LDC), les pays en développement sans littoral (LLDC) et les petits États insulaires en développement (PEID), à renforcer leurs systèmes de transport aérien, selon qu'il convient et conformément à l'initiative NCLB ;

10. *Charge* le Secrétaire général de travailler avec les organisations internationales afin de s'assurer que les priorités et opportunités de l'aviation sont dûment représentées dans les initiatives mondiales et régionales liées à la mobilisation de ressources aux fins du développement du transport aérien ;

11. *Charge* le Secrétaire général de travailler avec les organisations internationales afin de s'assurer que les initiatives de l'OACI en matière de mobilisation de ressources soient harmonisées et intégrées dans des cadres de financement et de développement appropriés ;

12. Déclare que la présente résolution remplace la Résolution A39-26 sur la mobilisation des ressources.

Point 23 : Programme d'assistance technique

Assistance technique de l'OACI

23.1 Le Comité examine la note A40-WP/4, présentée par le Conseil, qui rend compte du Programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, du développement économique du transport aérien et de l'environnement pour le triennat actuel (2017-2019). Le Comité note les travaux de mise en œuvre entrepris par l'OACI pendant le triennat actuel qui couvrent tous les objectifs stratégiques, et encourage les États à continuer de soutenir les travaux de l'OACI en partenariat avec toutes les parties prenantes concernées. La note A40-WP/4 réaffirme l'engagement soutenu de l'OACI à fournir une assistance aux États qui n'ont pas atteint les cibles de renforcement de leurs systèmes d'aviation, un élément crucial de l'initiative *Aucun pays laissé de côté (NCLB)*. Globalement, au cours du présent triennat, les États ont amélioré de 3,07 et 0,67 pour cent respectivement la mise en œuvre effective (EI) d'éléments cruciaux pour l'établissement d'un système de supervision de la sûreté et de la sécurité de l'aviation. Le Comité conclut que le soutien et les contributions continus des États et de l'industrie jouent un rôle de premier plan dans l'amélioration des systèmes aéronautiques nationaux et la résolution des carences majeures et imminentes telles que les préoccupations significatives de sécurité (SSC) et les préoccupations significatives de sûreté (SSeC). À cet égard, le Comité demande instamment à l'Assemblée d'appuyer les États qui ont besoin d'assistance et de poursuivre les contributions dans leur intérêt.

23.2 Le Comité examine la note A40-WP/129, présentée par le Canada et la Nouvelle- Zélande, qui demande le renforcement et la synchronisation des efforts d'assistance technique et une augmentation de la participation des bureaux régionaux aux questions d'assistance technique, notamment du Bureau régional Asie et Pacifique (APAC), comme le soulignent certains États. Le Comité reconnaît l'importance d'une approche harmonisée et synchronisée de toutes les parties prenantes, y compris l'OACI, relativement aux activités d'assistance technique conçues pour les États. Le Comité approuve les recommandations contenues dans la note, qui préconise un renforcement de l'assistance technique pour les États de manière sûre, sécurisée, durable et efficace. Il reconnaît en outre les bienfaits engendrés par les initiatives d'assistance technique et, comme l'ajoutent certains, les bienfaits des activités découlant du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) et des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO).

23.3 Le Comité examine la note A40-WP/319, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres[9], et prend note des réalisations accomplies dans l'amélioration de la sécurité dans la région Afrique-océan Indien dans le cadre de la mise en œuvre du Plan régional global de mise en œuvre de la sécurité aérienne en Afrique (Plan AFI) pendant le triennat actuel. Le Comité appuie le maintien du Plan AFI au cours du prochain triennat, sur la base des réalisations accomplies jusqu'à présent, non seulement pour soutenir les progrès obtenus, mais aussi pour renforcer davantage la sécurité de l'aviation dans la région.

23.4 Il est pris acte des notes d'information présentées par le Canada (A40-WP/441), les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)[10] (A40-WP/77, Révision nº 1), l'Indonésie (A40-WP/511) et le Venezuela (A40-WP/493, Révision n° 1).

Plan AFI SECFAL

23.5 Le Comité examine la note A40-WP/63, présentée par le Conseil, et relève les progrès accomplis dans l'exécution du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL). Le Comité souligne l'importance d'établir des mécanismes régionaux pour faire face aux problèmes de sûreté de l'aviation et de facilitation en Afrique et à la nécessité de renforcer et de coordonner les missions d'assistance technique en Afrique au moyen du Programme de collaboration des experts en matière de sûreté et de facilitation (AFI-CES) et de travailler en collaboration en vue d'éviter les redondances en ce qui concerne l'assistance apportée aux États africains durant la mise en œuvre du GASeP et des cibles régionales. Le Comité souligne également les efforts entrepris pour accroître la mobilisation politique. Il approuve la proposition d'actualiser la résolution A39-38 de l'Assemblée sur le plan AFI SECFAL, qui prie instamment les États membres de la région AFI de s'engager à réaliser les buts et les objectifs du Plan AFI SECFAL. Il note en outre la nécessité de poursuivre la stratégie de mobilisation des ressources, combinée à la campagne menée par le Conseil et le Secrétariat de l'OACI pour augmenter les ressources financières afin de disposer d'un mécanisme de financement durable permettant de mettre en œuvre le Plan de manière effective.

23.6 Le Comité convient de soumettre à l'adoption de la plénière la résolution ci-après en remplacement de la résolution A39-38 de l'Assemblée :

Résolution 23/1 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique

L'Assemblée,

Considérant qu'il est essentiel d'accroître les efforts coordonnés sous la direction de l'OACI pour réduire les graves carences de sûreté de l'aviation et de la facilitation dans la Région Afrique-océan Indien (AFI) qui nuisent au fonctionnement et à la poursuite du développement,

Considérant que dans la Résolution 2396 (2017), le Conseil de sécurité de l'ONU se félicitant que l'OACI ait décidé d'établir une norme en vertu de l'Annexe 9 — *Facilitation*, relative à l'utilisation par ses États membres de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs, et considérant que

9. Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.
10. Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée, ait décidé au paragraphe 11, en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI, que ses États membres doivent notamment mettre en place des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), qu'ils doivent exiger des compagnies aériennes opérant sur leurs territoires qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes,

Considérant que toujours dans la Résolution 2396 (2017), paragraphe 12, le Conseil de sécurité de l'ONU a décidé que les « États membres renforceront leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, *demande* aux États membres, à l'Organisation des Nations Unies et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, *encourage* les États membres à communiquer les données PNR aux États membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015), et *exhorte* l'OACI à travailler avec ses États membres en vue d'établir une norme pour la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données PNR »,

Notant que le Conseil de l'OACI a pris des mesures pour faire face aux problèmes de sûreté de l'aviation et de facilitation par l'élaboration d'un Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (le Plan AFI SECFAL) comme programme de l'OACI,

Notant que des efforts considérables ont été déployés pour réaffirmer l'engagement politique en Afrique, en collaboration avec la Commission de l'Union africaine (CUA) et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), et que la Déclaration de Windhoek et les cibles spécifiques adoptées par la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, qui s'est tenue en avril 2016 à Windhoek (Namibie), ont été approuvées par le Sommet des Chefs d'État et de Gouvernement de l'Union africaine (UA) le 1er juillet 2017 à Addis-Abeba (Éthiopie),

Reconnaissant que de nombreux États contractants de la Région AFI pourraient ne pas disposer de ressources techniques ou financières suffisantes pour se conformer aux exigences de la Convention de Chicago et de ses Annexes et par conséquent comptent sur l'OACI, les partenaires de développement, l'industrie et d'autres parties prenantes pour obtenir expertise et assistance,

Reconnaissant la nécessité de coordonner, sous l'égide de l'OACI, les activités de toutes les parties prenantes prêtant assistance aux États de la région AFI,

Reconnaissant que l'OACI pourrait avoir besoin de ressources supplémentaires pour jouer efficacement son rôle de coordination,

Reconnaissant que l'OACI pourrait avoir besoin de ressources supplémentaires pour jouer efficacement son rôle de coordination,

1. *Prie instamment* les États membres de la région AFI de s'engager à réaliser les buts et les objectifs du Plan AFI SECFAL ;

2. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants internationaux d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant les renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;

3. *Demande* aux États membres qui ne l'ont pas déjà fait, de renforcer leur capacité de traiter et d'analyser les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données PNR soient partagées avec toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes ;

4. *Encourage* les États membres de la région AFI à renforcer la coopération dans toute la région afin d'optimiser l'utilisation et le partage des ressources disponibles à travers des projets régionaux et sous-régionaux, ainsi que le Plan collaboratif des experts (CES) de la Région AFI dans tous les aspects de la sûreté de l'aviation et de la supervision de la facilitation ;

5. *Encourage* tous les États membres, les organismes de l'ONU (et plus particulièrement le PNUD, l'ONUDC, le Comité contre le terrorisme du Conseil de sécurité des Nations Unies, entre autres), l'industrie aéronautique, ainsi que les bailleurs de fonds et les autres donateurs à soutenir le Plan AFI SECFAL et à collaborer avec l'OACI pour sa mise en œuvre ;

6. *Charge* le Conseil de veiller à ce que l'OACI joue un rôle énergique de chef de file dans la coordination des activités, des initiatives et des stratégies de mise en œuvre visant expressément à réaliser les buts et les objectifs du Plan pour améliorer durablement la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la région AFI et affecter des ressources en conséquence au Plan dans le cadre du budget du programme ordinaire et aux bureaux régionaux compétents ;

7. *Charge* le Conseil de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL en tenant compte des principes du plan d'activités, des pratiques de gestion des programmes et des ressources disponibles ;

8. *Charge* le Conseil de suivre et mesurer l'état de mise en œuvre dans la Région AFI tout au long du triennat et de rendre compte à la prochaine Assemblée des progrès accomplis ;

9. Déclare que la présente résolution remplace la Résolution A39-38.

23.7 Le Comité examine la note A40-WP/288 (Révision n° 1, anglais seulement), présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres[11] et salue les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL. En particulier, le Comité souligne l'importance de créer le Programme de collaboration des experts en matière de sûreté et de facilitation (AFI-CES) de la région AFI en tant qu'instrument d'assistance aux États, et appuie la mise en œuvre du programme des travaux, soit la contribution d'une équipe d'experts aux activités liées au Plan AFI SECFAL et à la CAFAC en aidant les États par le biais de missions techniques sur des préoccupations significatives de sûreté existantes ou potentielles (SSeC) et autres carences en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation.

11. Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

Point 24 : Coopération technique — Politique et activités

24.1 À sa huitième séance, le Comité exécutif examine la question de la *Coopération technique — Politique et activités de coopération technique* en se fondant sur la note A40-WP/66 présentée par le Conseil de l'OACI et sur une note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États (A40-WP/109).

24.2 Dans la note A40-WP/66, le Conseil présente une mise à jour sur la politique et la stratégie de l'OACI en matière de coopération technique et d'assistance technique. Le rapport indique que l'Organisation dispose, d'une part, d'un Programme d'assistance technique qui apporte aux États un appui à même les ressources du budget ordinaire et du Fonds de contributions volontaires de l'OACI, lesquelles sont affectées conformément à des principes établis et à des critères de priorité, l'accent étant mis principalement sur la résolution des carences constatées lors des audits de l'OACI, et d'autre part, d'un Programme de coopération technique qui aide les États et d'autres entités à élaborer à mettre en œuvre leurs projets d'aviation civile financés par les gouvernements eux-mêmes, par des donateurs, par des institutions de financement et par des entités du secteur privé sur une base de recouvrement des coûts. Rappelant que le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'Organisation, le rapport contient, en Appendice A, une analyse des performances financières et opérationnelles du Programme pour le triennat 2016-2018, en offrant une comparaison avec les deux triennats précédents, et fournit, en Appendice B, les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour la même période. Cette information est accompagnée, en Appendice C, d'un résumé des réalisations par Objectif stratégique. Le rapport fournit aussi des informations sur les faits nouveaux significatifs survenus au sein de la Direction de la coopération technique (TCB) durant le triennat, qui renforcent l'engagement de l'OACI à améliorer sans cesse le rôle de la Direction en tant que prestataire de services à valeur ajoutée, notamment la transition réussie de son système de gestion de la qualité à la norme ISO 9001:2015 et l'élaboration continue d'un système de gestion des processus organisationnels (BPMS) pour l'automatisation et l'optimisation des processus afin de faciliter la surveillance en temps réel et le compte rendu détaillé de tous les projets en cours. Il rappelle aussi l'approbation, par le Conseil de l'OACI, de la politique en matière de sanctions applicables aux fournisseurs, qui renforce la supervision des activités d'acquisition, et rend compte de l'élaboration d'un plan de recherche de talents pour faire face à l'actuelle pénurie de compétences de base en aviation ainsi que de la mise en œuvre continue du Programme OACI de volontaires de l'aviation (IPAV). Sur le plan stratégique, le rapport appelle l'attention sur un processus renforcé d'assurance de la qualité élaboré avec la participation de certaines Directions, et sur les nouvelles fonctions de sensibilisation attribuées aux bureaux régionaux à l'issue d'un examen global des mécanismes institutionnels et administratifs en place dans l'Organisation qui régissent la fourniture des services de coopération technique et d'assistance technique. Le rapport donne aussi des renseignements sur l'approbation, par le Conseil, de l'intégration du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) dans la structure de la TCB et sur l'harmonisation des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, qui sera mise en œuvre d'ici la fin de 2020. L'Appendice D de la note de travail propose une légère mise à jour de la Résolution A39-16 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*, qui prend en compte des modifications de forme nécessaires, en vue de son adoption par l'Assemblée.

24.3 La note A40-WP/109, présentée le Comité aéronautique inter-États (IAC), fournit des informations sur le projet de coopération technique intitulé « Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans la Communauté d'États indépendants » (COSCAP-CIS). Elle met en évidence les résultats obtenus durant les 20 dernières années dans le domaine de la formation grâce à une coopération multilatérale avec Airbus, Boeing, General Electric et Ilyushin dans le cadre de plus de 150 événements, notamment des séminaires, des conférences et des cours de formation, pour un total d'environ 11 000 experts de l'aviation provenant de 20 États et de dix organisations internationales. La formation dispensée au titre du projet porte sur la sécurité des vols et la navigabilité

24.4 Le Comité exécutif note que durant le triennat 2016-2018, la performance du Programme de coopération technique de l'OACI a suscité l'intérêt continu des États, des donateurs et des entités privées, avec une exécution totale du Programme équivalant à 356,2 millions USD et une mise en œuvre d'une moyenne de 107 projets par année dans plus de 138 États et dix organisations dans toutes les régions. Sur le plan opérationnel, le Programme a joué un rôle de premier plan dans le soutien des États membres, avec le déploiement de 1 061 experts internationaux sur le terrain, le recrutement de 2 566 experts nationaux, la formation de 19 565 employés de l'aviation civile et l'acquisition de matériel et de services majeurs d'aviation civile d'une valeur totale de 217,3 millions USD.

24.5 Le Comité est encouragé par les efforts que la Direction de la coopération technique a déployés durant le triennat afin de renforcer la prestation des services en améliorant la transparence et la responsabilisation et en appliquant les normes de qualité les plus élevées, au bénéfice des États membres. Fait particulièrement important, la période à l'étude a vu la transition du système de gestion de la qualité de la Direction à la norme 9001:2015 et l'établissement d'un processus d'assurance de la qualité renforcé pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, avec une portée accrue, des rôles et des responsabilités redéfinis, la participation parties prenantes clés de l'OACI et un nouveau rôle de sensibilisation pour les bureaux régionaux. Le Comité est informé de la mise en œuvre prochaine d'une plateforme en ligne accessible aux États qui facilitera le suivi en temps réel des aspects financiers et opérationnels de grandes étapes des projets.

24.6 Reconnaissant l'importance du partage des informations, de la hiérarchisation des besoins et de la mobilisation des ressources pour les activités de renforcement des capacités, le Comité recommande que l'Assemblée encourage les États, les organisations internationales et les donateurs à se joindre aux efforts visant à fournir un soutien ciblé sur les plans régional et national dans le cadre d'initiatives collaboratives telles que le partenariat d'assistance à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation (ASIAP), et il appuie une proposition relative à une coordination et une supervision centralisées au sein de l'OACI.

24.7 Vu les fonctions d'établissement de normes, d'audit et de soutien technique de l'OACI, le Comité reconnaît qu'une plus grande harmonisation entre les activités d'assistance technique et les activités de coopération technique est nécessaire pour assurer une approche homogène, cohérente et efficace entre les diverses entités de l'Organisation qui participent au soutien de la mise en œuvre et ainsi éviter les doubles emplois indus, les conflits d'intérêt et la concurrence pour les ressources limitées.

24.8 Le Comité exécutif reconnaît que la priorité demeure d'encourager l'harmonisation mondiale de l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, pour que tous les États aient accès aux avantages socioéconomiques considérables allant de pair avec un système de transport aérien sûr, fiable et durable. Le Secrétariat redoublera d'efforts pour fournir un soutien aux pays en développement par l'intermédiaire du Programme de coopération technique de l'OACI dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Le Comité recommande donc que l'Assemblée continue d'appuyer le programme en reconnaissant son importance pour les activités de coopération et de renforcement des capacités centrées sur l'assistance aux États en vue du renforcement de leurs systèmes d'aviation civile, de l'infrastructure connexe et de leurs capacités en matière de ressources humaines.

24.9 Compte tenu de ses délibérations, le Comité exécutif invite l'Assemblée à :

a) rappeler aux États contractants, lorsqu'ils examineront le développement ou le renforcement des infrastructures de leur aviation civile, d'envisager les avantages que représente le recours au Programme de coopération technique de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;

b) prier instamment les États contractants, lorsqu'ils mettront en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, d'accorder la priorité aux constatations et aux recommandations du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) ainsi que d'autres sources, telles que les conclusions et décisions des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de rectifier les carences détectées, de résoudre les préoccupations significatives de sécurité (SSC) et de sûreté (SSCe) et de tirer parti des possibilités d'amélioration dans tous les domaines de l'aviation civile, tout en contribuant directement à la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI ;

c) inviter instamment les États contractants, les institutions financières, l'industrie de l'aviation et les autres parties prenantes à fournir un appui durable en matière de ressources financières et humaines par l'intermédiaire du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) en vue de renforcer les capacités de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI au sein des États bénéficiaires, ainsi que d'encourager l'autonomie et de favoriser la croissance ;

d) demander à la Secrétaire générale de continuer à sensibiliser les États, les acteurs du secteur privé et les donateurs aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;

e) demander à la Secrétaire générale d'améliorer la coordination et l'harmonisation entre les activités d'assistance technique et les activités de coopération technique afin d'assurer une approche homogène, cohérente et efficace entre les diverses entités de l'Organisation qui participent au soutien de la mise en œuvre et d'éviter ainsi les doubles emplois indus, les conflits d'intérêt et la concurrence pour les ressources limitées.

24.10 Le Comité convient aussi de soumettre, pour adoption par la Plénière, la résolution ci-après présentée par le Conseil dans la note A40-WP/66 — *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* :

Résolution 24/1 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de soutien technique, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, et entérinées par la 38e session de l'Assemblée,

Considérant que la « Coopération technique » consiste en tout projet demandé et financé par des États et/ou des organisations et mis en œuvre par l'entremise de la Direction de la coopération technique sur la base du recouvrement des coûts, où tous les coûts directs et indirects liés au projet sont recouvrés,

Considérant que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le Budget du Programme ordinaire et/ou des Fonds de contributions volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une Direction ou un Bureau quelconque selon la nature et la durée du projet,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, telles qu'elles existent à la clôture de la 40e session de l'Assemblée ;

2. *Déclare* que la présente résolution remplace la RésolutionA39-16.

APPENDICE A

Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la croissance et le perfectionnement de l'aviation civile peuvent contribuer grandement au développement économique des États, ;

Considérant que l'aviation civile est importante pour le progrès technique, économique, social et culturel de tous les pays, et particulièrement des pays en développement, ainsi que pour leur coopération à l'échelon sous-régional, régional et mondial,

Considérant que l'OACI peut aider les États à développer leur aviation civile, tout en travaillant à atteindre ses propres Objectifs stratégiques,

Considérant que la Résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social (ECOSOC) des Nations Unies du 15 août 1949, approuvée par l'Assemblée générale dans sa Résolution du 16 novembre 1949 et ratifiée par l'Assemblée de l'OACI dans sa Résolution A4-20, chargeait toutes les organisations du système des Nations Unies de participer pleinement au Programme élargi d'assistance technique pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a commencé à réaliser des projets de coopération technique et d'assistance technique en 1951 avec des fonds provenant du compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique, créé au titre de la résolution ci-dessus,

Considérant qu'en raison des déficits importants enregistrés de 1983 à 1995, il a fallu définir une nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ainsi qu'une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique,

Considérant que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ratifiée par l'Assemblée à sa 31e session et fondée sur la mise en place progressive du concept de personnel essentiel, sur l'intégration de la Direction de la coopération technique à la structure de l'Organisation et sur la création d'un mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que sur la nouvelle structure organisationnelle appliquée à la Direction de la coopération technique dans les années 1990, a réduit les coûts de façon significative et amélioré sensiblement la situation financière des Programmes de coopération technique et d'assistance technique,

Considérant que les objectifs de cette nouvelle politique ont mis l'accent sur l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique dans la mise en œuvre au niveau mondial des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ainsi que sur le développement de l'infrastructure et des ressources humaines de l'aviation civile des États en développement qui ont besoin de la coopération technique ou de l'assistance technique de l'OACI,

Considérant que la normalisation et le contrôle de la mise en œuvre des SARP demeurent des fonctions importantes de l'Organisation et que l'accent a été mis sur le rôle de l'OACI en vue de la mise en œuvre et du soutien des États contractants,

Considérant que la Résolution A35-21 a encouragé le Conseil et le Secrétaire général à adopter une structure et un mécanisme qui fassent une place à des méthodes à orientation commerciale pour permettre des partenariats productifs avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires,

Considérant que la Résolution A39-23 invitait instamment les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi le chevauchement des efforts,

Considérant que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction de la coopération technique en maintenant une supervision et un contrôle appropriés des activités de coopération technique et d'assistance technique,

Considérant que toutes les activités de coopération technique de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures continuent d'être prises pour réduire au minimum les coûts administratifs et opérationnels dans la mesure du possible,

Considérant que les revenus des Programmes de coopération technique et d'assistance technique, ainsi que du Fonds connexe pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat et au-delà ne peuvent être estimés avec précision et peuvent varier sensiblement en fonction de divers facteurs qui échappent au contrôle de l'OACI,

Considérant que le Conseil a adopté une politique sur le recouvrement des coûts concernant la répartition des frais entre le Budget du Programme ordinaire et le Fonds AOSC pour des services fournis par le Programme ordinaire à la Direction de la coopération technique et pour des services fournis par la Direction de la coopération technique au Programme ordinaire,

Programmes de coopération technique et d'assistance technique

1. *Reconnaît* l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation ;

2. *Réaffirme* que les Programmes de coopération technique et d'assistance technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, sont une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile ;

3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer les Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets ;

4. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale ;

5. *Affirme* que le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination entre les activités de coopération technique et les activités d'assistance technique de l'OACI doivent passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions afin d'éviter les doubles emplois et les chevauchements ;

6. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et, en dernier recours, en sollicitant l'appui du budget du Programme ordinaire ;

7. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique et d'assistance technique ;

8. *Réaffirme* que les coûts recouvrés par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction de la coopération technique doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif;

L'OACI, institution spécialisée reconnue pour l'aviation civile

9. *Recommande* aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile dans le domaine de la coopération technique et de l'assistance technique, et prie le Secrétaire général de poursuivre ses démarches auprès de ces entités ainsi qu'auprès des États bénéficiaires potentiels, afin que des fonds soient affectés au développement de l'aviation civile, l'OACI jouant le rôle d'agent d'exécution ;

10. *Recommande* aux États qui reçoivent de l'aide bilatérale ou sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI pour appuyer la mise en œuvre de leurs programmes en matière d'aviation civile ;

Élargissement des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

11. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la Direction de la coopération technique, il est nécessaire de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI ;

12. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique et de l'assistance technique aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les Objectifs stratégiques de l'OACI, et que la coopération et l'assistance fournies par l'OACI devraient englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI et demande au Secrétaire général d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques;

13. *Réaffirme* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de services de coopération technique et d'assistance technique aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, la protection de l'environnement et le développement du transport aérien international et charge le Secrétaire général d'examiner au cas par cas les demandes de coopération et d'assistance adressées à l'OACI par ces entités dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI et, s'il y a lieu, avec les politiques et les règlements nationaux pertinents promulgués par l'État bénéficiaire ;

14. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de ses Programmes de coopération technique et d'assistance technique, utilisera les accords de fonds d'affectation spéciale (FAS), les Accords de services de gestion (ASG), le Service des achats d'aviation civile (CAPS) et d'autres accords-cadres et arrangements de financement comme il conviendra pour coopérer avec les parties prenantes qui mettent en œuvre des projets d'aviation civile et les assister autant que possible ;

15. *Constate avec satisfaction* que certains États prennent l'initiative d'utiliser davantage ces arrangements pour obtenir une coopération technique et une assistance technique dans le domaine de l'aviation civile.

APPENDICE B

Financement des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

L'Assemblée,

Considérant que les fonds disponibles pour la coopération technique et l'assistance technique dans le domaine de l'aviation civile sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

Considérant que le Programme de coopération technique est financé, à quelques exceptions près, par les pays en développement qui allouent des fonds à leurs propres projets,

Considérant que le Programme d'assistance technique est financé par les fonds volontaires de l'OACI et le budget ordinaire de l'Organisation,

Considérant que les administrations de l'aviation civile des pays les moins avancés (PMA) sont, en particulier, celles qui nécessitent le plus de soutien, tout en devant parallèlement faire surtout appel aux institutions financières et aux industriels du secteur pour financer leurs projets de coopération technique,

Considérant que le PNUD dirige essentiellement ses fonds vers des secteurs du développement autres que l'aviation civile et que sa contribution financière aux activités de l'aviation civile a considérablement baissé au point de représenter moins de 1 % des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, mais que le PNUD continue de fournir à l'OACI un soutien administratif au niveau des pays,

Considérant que l'évolution rapide de la technique dans le domaine de l'aviation civile impose aux États en voie de développement des dépenses importantes au titre des installations et services aéronautiques au sol nécessaires pour suivre cette évolution, et continue d'accroître leurs besoins de formation de personnel aéronautique national au-delà de leurs ressources financières et leurs moyens d'enseignement,

Considérant que l'Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique et d'assistance technique identifiés selon les besoins afin d'appuyer la mise en œuvre des SARP et des installations et services énoncés dans les plans de navigation aérienne, ainsi que la mise en œuvre des recommandations découlant d'audits de l'OACI et les mesures visant à corriger des carences constatées,

Considérant que les institutions de financement attendent de ceux qui réalisent les projets qu'elles financent une exécution rapide et efficace et une information détaillée et en temps réel sur les activités et les finances des projets,

1. *Demande* aux institutions de financement, aux États donateurs et aux autres partenaires du développement, notamment l'industrie et le secteur privé, d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur du transport aérien des pays en développement et demande au Président du Conseil, au Secrétaire général et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec l'Organisation des Nations Unies, notamment avec le PNUD, afin que celle-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI ;

2. *Appelle l'attention* des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'aviation civile et, en tant que telle, reconnue par les Nations Unies comme l'autorité experte en matière de coopération technique et d'assistance technique pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile ;

3. *Prie instamment* les États contractants qui participent aux sources de financement d'appeler l'attention de leurs représentants auprès de ces organisations sur l'intérêt que présente une coopération et une assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement de l'infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays ;

4. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une coopération et une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être finances ;

5. *Encourage* les dispositions prises par les pays en développement pour se procurer à toutes les sources appropriées les fonds nécessaires au développement de leur aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible ;

6. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique d'étendre leurs services intéressant la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique et la protection de l'environnement, contribuant ainsi davantage à la réalisation des Objectifs stratégiques et, en particulier, à la mise en œuvre des SARP et à la correction des carences constatées lors des audits ;

7. *Autorise* le Secrétaire général à recevoir, pour le compte des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, des contributions financières et en nature pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, y compris des contributions volontaires sous forme de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement ;

8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI ;

9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;

10. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP).

APPENDICE C

Mise en œuvre des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

L'Assemblée,

Considérant que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

Considérant que la mise en œuvre des projets de coopération technique et d'assistance technique s'ajoute en complément aux initiatives du Programme ordinaire pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI,

Considérant que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils, coopération technique et assistance technique pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

Considérant qu'il est urgent de réaliser des activités de suivi effectives et correctives suite aux audits de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

Considérant que le financement extrabudgétaire apporté aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique permet à l'OACI, par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique, de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'USOAP-CMA, des missions de validation coordonnées (ICVM) et de l'USAP,

Considérant que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde,

Considérant que les évaluations a posteriori pourraient constituer de précieux outils pour déterminer les incidences des projets sur l'aviation et pour la planification des projets futurs,

Considérant que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction de la coopération technique, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent une coopération technique et une assistance technique sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile ;

2. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournies par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et prie instamment le Conseil de continuer d'attribuer une priorité élevée à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire des Programmes de coopération technique et d'assistance technique en raison des grands avantages que présentent ces projets ;

3. *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de soutien technique, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables ;

4. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et rappelle aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;

5. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région ;

6. *Invite instamment* les États qui bénéficient de la coopération technique ou d'une assistance technique par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit prise dans les meilleurs délais au sujet des experts ainsi que des éléments formation et acquisition, en conformité avec les conditions figurant dans les accords de projet ;

7. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile (CAPS) que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer, et qui offre un processus complet d'acquisitions ;

8. *Demande* que les États contractants, en particulier les pays en développement, encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI ;

9. *Demande* au Secrétaire général de promouvoir l'utilisation généralisée d'indicateurs de performance pour évaluer de façon objective l'impact des activités de coopération et d'assistance techniques sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI ;

10. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI ;

11. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.

Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

25.1 Au titre du point 25 de l'ordre du jour, le Comité exécutif examine la note A40-WP/64, qui résume les activités et réalisations de l'OACI dans le domaine de la formation aéronautique depuis la 39e session de l'Assemblée. Cette note contient également des renseignements sur la mise en œuvre de la *Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile*, sur les activités du réseau de Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) et sur la contribution du Bureau de la formation mondiale en aviation au Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP). Le Comité approuve cette note et encourage les États membres à appuyer l'OACI dans la recherche de nouveaux partenariats en matière de formation dans toutes les régions, à appuyer l'élaboration de nouvelles modalités de formation, comme l'apprentissage à distance, pour en faciliter l'accès, et à promouvoir ces nouvelles modalités auprès des parties prenantes de l'aviation civile dans les États. Le Comité recommande aux États membres de tirer profit du programme TRAINAIR PLUS de l'OACI et d'appuyer l'élargissement de ce réseau de membres afin d'élaborer, de partager et de dispenser des programmes de formation pour améliorer les compétences des professionnels de l'aviation, et il encourage le Conseil à participer activement à la promotion des activités de formation de l'OACI auprès des États membres afin d'en accroître la diffusion dans toutes les régions.

25.2 Les notes de travail soumises par l'OACI, les États membres et les organisations internationales sont divisées en trois groupes, présentées au Comité comme suit :

a) 1er groupe, sur la formation et le renforcement des capacités : A40-WP/64, A40-WP/67, A40-WP/163, A40-WP/164, A40-WP/237, A40-WP/414 ;

b) 2e groupe, sur le développement des compétences en formation : A40-WP/131, A40-WP/238, A40-WP/477 ;

c) 3e groupe, sur la formation relative à la navigation aérienne et au transport aérien : A40-WP/115, A40-WP/130, A40-WP/206, A40-WP/239, A40-WP/240, A40-WP/444, A40-WP/408, A40-WP/497, A40-WP/512, A40-WP/565.

25.3 Le Comité examine la note A40-WP/67, présentée par la COCESNA au nom du Belize, du Costa Rica, d'El Salvador, du Guatemala, du Honduras et du Nicaragua, sous le titre Modèle de gestion de l'aéronautique civile en Amérique centrale. Cette note informe l'Assemblée sur ce modèle. Elle s'inscrit dans la ligne des activités de formation de l'OACI menées par le Bureau de la formation mondiale en aviation, telles que la coopération au sein du réseau du programme TRAINAIR PLUS, et l'utilisation de l'automatisation dans la formation, par exemple le système de gestion électronique TRAINAIR PLUS, et d'autres outils faisant partie de la panoplie de collecte de renseignements pour l'analyse de la formation aéronautique.

25.4 La note A40-WP/163, présentée par l'Éthiopie, donne un aperçu des points faibles de l'aéronautique civile, qui sont dus à l'insuffisance de la formation et du renforcement des capacités, découlant principalement d'une insuffisance de centres de formation, de personnel formé, et de ressources financières et matérielles. C'est pourquoi elle encourage l'OACI à appuyer la mise en œuvre de sa Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités à l'intention des États, afin que ceux-ci puissent s'acquitter de leurs obligations nationales et mondiales en matière de transport aérien. L'OACI travaillera avec les Bureaux régionaux à l'organisation d'ateliers sur la mise en œuvre de la Feuille de route et veillera à ce que les critères et procédures de la formation fondée sur la compétence soient respectés.

25.5 La note A40-WP/164, présentée par 54 États membres[12] de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), intitulée *Harmonisation de la formation en Afrique : la Feuille de route pour la formation aéronautique*, prie instamment les États membres de fournir un appui technique et financier aux projets, aux programmes et aux activités liées à la Feuille de route. L'OACI travaillera de concert avec ses bureaux régionaux en Afrique pour appuyer la mise en œuvre de la Feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique. Le Comité prend acte des défis liés au développement du capital humain et à la formation en Afrique, et il encourage les parties prenantes, notamment les autorités de l'aviation civile, les instituts de formation aéronautique et les partenaires de l'industrie, à continuer à communiquer à l'Organisation africaine de formation aéronautique (AATO) des informations sur la formation en vue de l'amélioration continue de la Feuille de route.

25.6 La note A40-WP/237, présentée par le Kenya sous le titre *Stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique*, encourage les États membres, en particulier ceux de la Région Afrique-océan Indien (AFI), à mettre en œuvre des feuilles de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique et à adhérer au programme TRAINAIR PLUS. À l'issue de l'examen du point 25, le Comité exécutif convient de recommander à la Plénière d'adopter la nouvelle résolution ci-après de l'Assemblée sur *La mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique :*

Résolution 25/1 : Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique

L'Assemblée,

Considérant que le développement mondial durable, sûr et sécurisé de l'aviation repose sur la disponibilité d'agents, de superviseurs et de gestionnaires qualifiés et compétents pour exploiter, entretenir, planifier, coordonner, gérer et superviser toutes les opérations complexes dans divers aéroports, espaces aériens, aéronefs, installations de maintenance, etc.,

Considérant que le Conseil de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) a approuvé la Politique en matière de formation aéronautique civile de l'OACI déterminant les objectifs et le rôle de l'Organisation dans la formation aéronautique pour « appuyer les stratégies de développement des ressources humaines établies par les États membres et la communauté aéronautique afin de veiller à ce qu'ils aient accès à un nombre suffisant d'agents qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir le système de transport aérien actuel et futur selon des normes internationales prescrites en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement »,

1. *Décide* que l'OACI aidera les États membres à acquérir et à entretenir les compétences du personnel de l'aviation dans le cadre de ses activités de formation, afin que ses États membres disposent de ressources humaines et de capacités suffisantes pour mettre en œuvre ses dispositions et ses programmes.

12. Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

2. *Décide* en outre que les activités de formation de l'OACI seront guidées par les principes suivants :

a) la qualification des professionnels de l'aviation relève de la responsabilité des États membres ;

b) la priorité la plus élevée devrait être accordée aux activités d'apprentissage qui appuient la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des programmes de l'OACI grâce à une formation et une conception de systèmes didactiques (ISD) basées sur les compétences ;

c) l'OACI devrait conseiller les exploitants des centres de formation mais elle ne participe pas à l'exploitation de ceux-ci ;

d) une priorité élevée doit être accordée à l'appui du programme de l'OACI concernant la prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP) et à la mise en œuvre de stratégies et de cadres de gestion des performances humaines et des talents, notamment pour attirer, former, préparer, encourager et retenir la prochaine génération ;

e) les activités de formation mondiale en aviation (GAT) devraient orienter et appuyer les possibilités de formation et d'apprentissage offertes aux États par l'OACI pour garantir la qualité, la normalisation, l'efficacité et l'efficience des produits livrables ;

f) le Secrétaire général de l'OACI devrait renforcer les activités GAT autonomes, avec une structure de gouvernance claire, y compris des mécanismes pour les mandats financiers, techniques et de gestion, ainsi que des indicateurs de performance clés afin de répondre aux besoins d'apprentissage et de développement des États ;

3. *Prie instamment* les États de partager leurs plans stratégiques concernant l'apprentissage et le développement en aéronautique, y compris l'application concrète de la feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique de l'OACI (*Aviation Training and Capacity-Building Roadmap*), et de s'aider mutuellement à optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques.

4. *Invite les États* :

a) à encourager la mise en place d'associations d'apprentissage et de développement en aéronautique ;

b) à mettre en place des partenariats sur des questions liées à la formation et à l'apprentissage dans le cadre de la coopération régionale et de l'échange de connaissances, notamment en partageant les ressources de formation disponibles, les instructeurs, les concepteurs de programmes d'enseignement, les didacticiels et en établissant un registre des experts en formation aéronautique ;

5. *Charge* le Conseil de mettre en place un mécanisme de surveillance et d'évaluation axé sur la qualité, l'efficacité et l'efficience des activités GAT de l'OACI et de faire rapport aux États membres en conséquence.

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait renforcer l'assistance fournie aux États membres pour l'harmonisation des niveaux de compétence des professionnels de l'aviation, y compris l'établissement de cadres de compétences pour tous les emplois liés à l'aviation. Ces efforts devraient être basés :

a) sur l'analyse de données pour déterminer les exigences des postes, les performances humaines attendues, les priorités et les besoins ;

b) sur les besoins de formation définis pour mettre en œuvre les dispositions de l'OACI ;

c) sur une démarche de formation basée sur les compétences.

– – – – – – – – – – – –

25.7 La note A40-WP/414, présentée par le Cameroun, prie instamment l'OACI de fournir une assistance aux États membres qui éprouvent des difficultés dans l'élaboration et la mise en œuvre de la Feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique. Le Secrétariat informe le Comité que des ateliers seront organisés, en coordination avec les Bureaux régionaux, pour mettre en œuvre la Feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique à l'intention des États et veiller au respect des critères et procédures de la formation fondée sur la compétence.

25.8 La note A40-WP/131, présentée par les Émirats arabes unis, attire l'attention sur la technologie de réalité virtuelle/réalité augmentée (RV/RA) et l'utilité de l'adopter dans la formation aéronautique. Le Comité prie instamment les États de prendre en compte la technologie RV et les encourage à l'adopter dans la mesure où elle est pertinente au regard des exigences des titulaires de licence de maintenance d'aéronef et de navigabilité. Il s'agit là d'une évolution favorable, mais il faudra en étudier plus en détail les coûts et les avantages, l'efficacité et la viabilité. Une harmonisation et une normalisation seront également nécessaires.

25.9 La note A40-WP/238, présentée par la République dominicaine, porte sur le concept d'intégration des processus de formation, qui prévoit l'exécution d'une évaluation de la formation spécifique qui sera nécessaire dans chaque domaine et l'établissement d'un programme d'enseignement établissant clairement le rapport entre ces concepts. Le Comité prend note de la demande de soutien adressée à l'OACI pour la promotion de cette stratégie et d'autres stratégies visant à réaliser l'intégration des concepts de formation et l'efficacité.

25.10 La note A40-WP/477, présentée par le Cameroun, propose une nouvelle orientation pour la qualification des instructeurs dans le domaine de la sécurité de l'aviation civile dans le cadre du Programme TRAINAIR PLUS (TPP) de l'OACI. Selon cette note, la procédure actuelle de qualification des instructeurs limite la possibilité de disposer d'instructeurs polyvalents en nombre suffisant pour dispenser plusieurs types de cours, compte tenu du temps et du coût nécessaires pour sa mise en œuvre. Il est demandé au Bureau de la formation mondiale en aviation d'élaborer des cours génériques pour la formation en cours d'emploi (OJT) des instructeurs dans le domaine de la sécurité aérienne. Le Secrétariat précise que le Bureau de la formation mondiale en aviation élabore des cours pour répondre à des besoins de formation spécifiques, qui prennent en compte les problèmes de performance, le cadre de compétences et le public visé. Une fois qu'un cours est élaboré, les exigences de qualifications applicables aux instructeurs sont définies et la formation en cours d'emploi est incluse dans le processus de qualification. Le processus garantit la qualité des cours dispensés. Le Comité appuie cette position, telle qu'elle est précisée par le Secrétariat.

25.11 La note A40-WP/115, présentée par la Roumanie au nom de l'Union européenne, de ses États membres[13], des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile[14], et par EUROCONTROL, appuie la poursuite de l'expansion du Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI et l'élaboration d'une nouvelle stratégie de l'OACI pour ce faire. Au cours de l'examen de la note, le Comité se prononce en faveur d'un accès non discriminatoire à l'industrie de l'aviation, pour les femmes comme pour les hommes. Il note la large convergence de cette note avec la note A40-WP 239, présentée par le Canada, qui soutient également les initiatives de l'OACI visant à attirer, former et fidéliser la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Notant que la poursuite du Programme NGAP dépend de l'obtention de ressources financières supplémentaires extérieures au programme ordinaire du budget 2020-2022, le Comité convient que les États doivent être instamment priés de mettre volontairement à disposition des contributions extrabudgétaires. Il recommande que le Conseil examine les propositions d'élargissement du Programme NGAP eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022 et à la disponibilité de ressources extra-budgétaires. Toujours sous réserve des priorités du budget 2020-2022, le Comité recommande également d'examiner les Annexes, en particulier l'Annexe 1 — *Licences du personnel* – pour vérifier qu'elles répondent bien aux besoins actuels et futurs de compétences et qu'elles assurent aux femmes et aux hommes un accès non discriminatoire à l'aviation.

25.12 La note A40-WP/130, présentée par les Émirats arabes unis, demande d'examiner le concept d'un « cadre international de formation axée sur les compétences concernant les opérations de recherches et de sauvetage ». Le Comité recommande que le Conseil envisage l'élaboration d'un tel cadre, eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022, notant que l'OACI déterminera l'organe compétent pour ce faire.

25.13 La note A40-WP/206, présentée par Singapour et coparrainée par les Fidji, les Îles Marshall, la Macédoine du Nord, Nauru, le Nigéria, les Palaos et le Royaume-Uni, examine la nécessité d'adopter des pédagogies axées sur l'apprenant et encourage le recentrage de la formation du formateur vers l'apprenant. Le Comité reconnaît la nécessité d'adopter des pédagogies axées sur l'apprenant afin d'améliorer le développement des compétences nécessaires à la NGAP pour répondre aux besoins de l'aviation à l'avenir et demande à l'OACI d'élaborer des lignes directrices afin de sélectionner les outils technologiques d'apprentissage utiles à la formation fondée sur la compétence, à l'aide de pédagogies axées sur l'apprenant, ce qui concorde avec la méthodologie fondée sur la compétence de l'OACI. La note formule une recommandation quant à l'organe qui devrait examiner le concept, mais c'est l'OACI qui déterminera l'organe compétent pour cette tâche.

25.14 La note A40-WP/240, présentée par la République dominicaine, souligne la nécessité d'une formation en gestion du changement à tous les niveaux des organisations de l'aviation et demande à l'OACI d'élaborer de nouvelles dispositions et de nouveaux éléments indicatifs pour seconder les États dans le renforcement des capacités nécessaires à cet égard. Le Comité note le cours de l'OACI intitulé « Civil Aviation Authority Senior Middle Managers », élaboré en coopération avec la Chine, qui a été lancé en 2018, et souscrit à la proposition visant à poursuivre les travaux sur la gestion du changement.

25.15 La note A40-WP/444, présentée par la République dominicaine, concerne la formation à la gestion de la navigation fondée sur les performances (PBN), qui doit permettre d'assurer le suivi de la mise en œuvre de la PBN, d'évaluer l'efficacité, de mesurer la satisfaction des exploitants et de contrôler la conformité aux exigences. Le Comité note l'importance de ce type de formation, se prononce en faveur

13. Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République tchèque, Roumanie, Royaume-Uni, Slovaquie, Slovénie et Suède.
14. Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, La Macédoine du Nord, Monaco, Monténégro, Norvège, République de Moldova, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

de l'élaboration d'éléments indicatifs sur la gestion de la PBN et recommande que le Conseil examine cette proposition eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022.

25.16 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/408, présentée par Hermes Air Transport Organisation, intitulée *Education and Performance in Aviation: Realising and Sustaining Benefits*. Cette note voit dans l'éducation et la formation un investissement, décrit les défis auxquels est confrontée l'industrie de l'aviation pour recruter et fidéliser son personnel, et formule des recommandations sur les mesures qui pourraient être prises pour améliorer la stratégie de formation en aviation.

25.17 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/497, présentée par la République populaire de Chine, sous le titre *Latest Progress of China's Aviation Security Training*, qui résume les activités de formation de la Chine en matière de sûreté de l'aviation visant à répondre à son initiative Belt and Road, ainsi qu'à l'Initiative *Aucun pays laissé de côté* et au Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI.

25.18 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/512, présentée par le Bangladesh, qui fait état d'une initiative visant à examiner l'importance de la formation pour le développement du transport aérien dans le monde. La note traite également des cours de formation en ligne de l'OACI et de leurs limites inhérentes au fait qu'ils ne permettent pas l'interaction d'un cours classique en personne.

25.19 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/565, présentée par le Rwanda, sous le titre *Experimental Drone Builders and Innovation Labs in Rwanda*, qui décrit le parcours et les réalisations des programmes Innovation Labs, basés à Kigali (Rwanda), et la collaboration avec l'Autorité rwandaise de l'aviation civile et d'autres entités.

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Espace commercial

26.1 La note A40-WP/15 présentée par le Conseil contient un survol de l'émergence du transport spatial commercial (CST) et du chevauchement de ce secteur avec celui du transport aérien existant. Si les vols CST ne sont pas encore monnaie courante, le Comité estime qu'il est important d'en suivre le développement car il pourrait devenir régulier au cours de la prochaine décennie. Le Comité prend acte des travaux déjà entrepris par l'OACI, qui sont décrits dans la note A40-WP/15, et convient que le nombre d'opérations augmente, de même que l'incidence de ces opérations sur l'aviation civile internationale. Il est noté que les activités dont il est question dans la note A40-WP/15 dépendront des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou en provenance de contributions extrabudgétaires.

26.2 Le Comité convient que la résolution proposée, contenue dans la note A40-WP/15, devrait être amendée pour refléter la nécessité pour l'OACI de se coordonner avec le système des Nations Unies, en particulier avec le Bureau des affaires spatiales des Nations Unies (UNOOSA) et le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (COPUOS), et que les mesures prises par le Secrétariat devraient être coordonnées avec ces deux organismes. La résolution est amendée comme suit :

Résolution 26/1 : Transport spatial commercial (CST)

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que l'OACI a notamment pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne

internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que l'Organisation « […] adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants […] lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne »,

Considérant que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a examiné les aspects techniques du transport spatial commercial (CST), en particulier l'intersection de ce secteur avec celui de l'aviation, et que le Conseil a entériné la Recommandation d'AN-Conf/13 sur le CST,

Reconnaissant le rapport d'interdépendance entre les principes du droit aérien international et ceux du droit spatial international en ce qui concerne les vols de transport spatial commercial,

Reconnaissant la pertinence du mandat de l'OACI en ce qui concerne la prise en charge des vols de transport spatial international dans l'espace aérien ; l'utilisation conjointe des infrastructures ; la coïmplantation de spatioports avec des aéroports ; l'utilisation d'aéronefs comme lanceurs ; et les phases de vol des véhicules spatiaux qui font appel à l'interaction avec l'atmosphère pour la portance,

Reconnaissant la nécessité de travailler étroitement avec diverses entités des Nations Unies, en particulier le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies et le Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique de l'Organisation des Nations Unies

1. *Réaffirme* le rôle de l'OACI dans l'élaboration d'orientations de politique sur des questions concernant l'intersection du secteur du transport spatial commercial avec celui de l'aviation civile internationale ;

2. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général de consulter les États sur le rôle de l'OACI et de poursuivre la coordination avec les États, les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, le secteur privé, les milieux universitaires et les entités compétentes du système des Nations Unies afin de suivre le progrès et l'évolution du transport spatial commercial et de s'occuper des questions émergentes, y compris les incidences sur l'exploitation de l'aviation civile internationale.

– – – – – – – – – – – –

26.3 Le Comité examine la note A40-WP/126 présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui examine les préoccupations concernant l'incidence continue des activités spatiales commerciales sur l'accès à l'espace aérien ainsi que la demande d'officialiser la mise au point de dispositions pour l'intégration des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé. Le Comité note que ces questions ont déjà été examinées durant la 13e Conférence de navigation aérienne et que celle-ci a conclu que pour l'instant aucun État membre de l'OACI n'a de dispositions mûres qui pourraient servir de base à l'élaboration de telles dispositions. Cependant, l'AN-Conf/13 a encouragé les États à partager toutes pratiques pertinentes concernant le chevauchement entre opérations spatiales et opérations aéronautiques de façon que le plus haut degré possible de sécurité soit préservé. Le Comité convient de la position de la 13e Conférence de navigation aérienne.

Innovation

26.4 La note A40-WP/14, présentée par le Conseil, reconnaît que le secteur de l'industrie aéronautique voit apparaître à un rythme rapide de nouvelles technologies et de nouveaux concepts d'exploitation. Ces innovations sont susceptibles d'améliorer considérablement la sécurité, la sûreté, la durabilité et l'accessibilité de l'aviation dans le monde et de la rendre plus abordable. Elles peuvent aussi mener à des processus réglementaires plus efficaces et rationalisés dans le secteur aéronautique. Il est par conséquent essentiel que l'aviation civile internationale prenne les mesures opportunes pour assurer le suivi de ces faits nouveaux et les évaluer de façon à pouvoir tirer parti de leurs avantages potentiels, et ce d'une manière qui permet à l'OACI de ne laisser aucun pays de côté dès le départ. Le Comité convient de l'évaluation contenue dans la note A40-WP/14. Il note que le budget de l'Organisation est limité et constitue une contrainte significative pour ce qui est de sa capacité de suivre le rythme de ces innovations. Le Comité convient qu'il est nécessaire de réaliser une évaluation du processus de l'OACI concernant la prise en compte de l'innovation.

26.5 Le Comité examine la note A40-WP/113, présentée par la France, l'Italie et la Suède, et constate que le secteur de l'aviation connaît des évolutions de plus en plus rapides, sur les plans de la technologie, des menaces et des attentes du public et que les États et l'Organisation ont de plus en plus de difficultés à suivre l'accélération du rythme de ces évolutions. Il recommande une association plus étroite avec l'industrie aéronautique, pas seulement au niveau des experts mais aussi au niveau stratégique, ce qui pourrait permettre aux États et à l'OACI de réagir de manière plus rapide.

26.6 Le Comité partage l'esprit de la note qui veut qu'une plus étroite association avec l'industrie au niveau des dirigeants exécutifs pourrait en effet avoir des effets positifs pour l'Organisation ; cependant, il note qu'il serait nécessaire d'établir clairement le mandat d'un tel engagement et qu'il convient d'étudier la question de façon plus approfondie. Dans ce contexte, le Comité n'appuie pas le projet de résolution de l'Assemblée tel qu'il est rédigé. Le Comité convient toutefois que le dialogue entre l'industrie et l'OACI devrait être intensifié et que le Conseil devrait être chargé de s'occuper de cette question. Cela étant, le Comité convient d'ajouter un paragraphe au dispositif du projet de résolution contenu dans la note A40-WP/14.

Résolution 26/2 : Innovation en aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que parmi les buts et objectifs de l'OACI figurent l'élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne internationale et l'encouragement de la planification et du développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que l'article 37 de la Convention stipule que l'OACI adopte et amende, selon les nécessités, les normes, pratiques recommandées et procédures internationales traitant des sujets suivants […] et, lorsqu'il paraît approprié de le faire, de tout autre sujet intéressant la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne,

Considérant que plusieurs conférences de l'OACI ont reconnu les avantages et difficultés réels et potentiels qu'elle apporte à la sécurité, à l'efficacité, à la sûreté et à la durabilité économique et environnementale du transport aérien et qu'il faudrait offrir l'occasion aux États membres de tirer parti de ces avantages de manière à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté,

Considérant que plusieurs conférences de l'OACI ont reconnu les avantages et difficultés réels et potentiels qu'elle apporte à la sécurité, à l'efficacité, à la sûreté et à la durabilité économique et environnementale du transport aérien et qu'il faudrait offrir l'occasion aux États membres de tirer parti de ces avantages de manière à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté,

Reconnaissant que la cadence et la nature des innovations imposent aux organismes chargés de la réglementation aux niveaux national, régional et mondial de recourir aux nouvelles méthodologies qui facilitent l'évaluation et la mesure en temps voulu des avancées technologiques,

1. *Invite instamment* tous les États membres qui ont de l'expérience dans la facilitation de l'introduction de l'innovation en aviation civile et qui ont modifié leurs méthodes de réglementation afin de mieux évaluer et mesurer l'application de telles innovations à partager leur expérience avec d'autres États, à travers l'OACI ;

2. *Charge* le Conseil d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, ainsi que ses méthodes de travail avec l'industrie, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile ;

3. *Charge* le Conseil de l'OACI d'élaborer des politiques de haut niveau pour donner suite aux résultats de l'évaluation susmentionnée en s'appuyant sur les conclusions de l'évaluation à réaliser conformément au paragraphe 2 du dispositif, et ensuite, s'il le juge approprié et nécessaire, instaurer un cadre qui contribuera à veiller à l'élaboration opportune de politiques et de normes mondiales d'appui à l'amélio-ration continue de la sécurité, de l'efficacité, de la sûreté, de la facilitation, et de la performance économique et environnementale ;

4. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de renforcer les liens avec les États, les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé, les milieux universitaires et les organismes concernés du système des Nations Unies afin d'établir, au niveau stratégique, un dialogue inclusif qui encouragera le renforcement de la collaboration et le partage d'expérience en matière d'innovation *;*

5. *Charge* le Conseil d'envisager d'urgence la création avec l'industrie d'un organe de haut niveau chargé de lui fournir régulièrement des avis stratégiques en ce qui concerne l'innovation en aviation.

_ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _ _

26.7 La note A40-WP/383, présentée par la République dominicaine, traite du potentiel qu'offre le concept de logiciel libre et ouvert (LLO) pour l'élaboration du système mondial de navigation aérienne, et de l'importance pour l'OACI d'envisager des partenariats avec les fondations pour le logiciel libre, ainsi qu'avec d'autres intervenants dans ce secteur, afin de faciliter ce processus. Le Comité note l'importance du concept de LLO au sein de la communauté de l'innovation et estime que celui-ci pourrait faire partie des demandes de l'Assemblée présentées au Conseil pour examen.

26.8 Le Comité examine la note A40-WP/320 présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, les Fidji, les Îles Cook, les Îles Marshall, la Macédoine du Nord, Nauru, les Palaos, la Papouasie Nouvelle-Guinée, la République démocratique populaire Lao, le Royaume-Uni, le Samoa, la Trinité-et-Tobago et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), qui rend compte du 7e Forum mondial des administrateurs généraux de l'aviation civile (WCACEF/7), tenu à Singapour en 2019, lequel s'est penché sur la démarche à suivre pour l'adoption de la technologie en aviation. Avec la participation de 115 dirigeants en aviation internationale de 75 États et de 14 organisations internationales, dont

27 représentants auprès du Conseil, le Forum est convenu de la nécessité d'utiliser le levier de la technologie pour faire progresser l'aviation, en particulier dans le domaine de la gestion du trafic aérien. Les délégués ont également reconnu les défis qui les attendent, face au rythme accéléré de l'évolution technologique, qui appelle des partenariats coopératifs pour récolter des avantages optimaux pour l'ensemble de l'écosystème de l'aviation. Le Forum a affirmé la nécessité d'une collaboration à long terme entre les partenaires et les acteurs intéressés afin d'optimiser l'écosystème de l'aviation, et il a réitéré l'importance du cadre de principes et de politiques de longue date de l'OACI pour promouvoir et intégrer les progrès de la technologie. Le Comité accueille favorablement la note A40-WP/320 et prend acte des mesures qui y sont proposées. Il convient que le contenu de la note devrait être examiné par le Conseil lors de son évaluation du processus de l'OACI concernant la prise en compte de l'innovation.

26.9 Le Comité examine la note A40-WP/342, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), qui signale la croissance attendue du secteur des systèmes d'aéronefs non habités (UAS), et demande que l'OACI envisage de créer un cadre grâce auquel il pourra travailler en collaboration avec l'industrie à l'élaboration de dispositions concernant les nouveaux venus dans l'espace aérien. Le Comité note que cette décision cadre bien avec les résultats de la 13e Conférence de navigation aérienne ainsi qu'avec la note A40-WP/14 présentée par le Conseil. Il convient que les UAS pourraient constituer un élément clé de l'évaluation que l'Assemblée communiquera au Conseil pour examen.

26.10 Le Comité examine la note A40-WP/268, présentée par l'ICCAIA et la CANSO concernant l'intelligence artificielle et la numérisation dans l'aviation, de même que la note A40-WP/327 sur les nouveaux concepts opérationnels impliquant des systèmes autonomes, la note A40-WP/317 sur le vol en formation automatisé et la note A40-WP/459 sur l'innovation dans l'aviation, présentée par l'ICCAIA. Ces quatre notes offrent un survol des diverses utilisations opérationnelles émergentes et potentielles de leurs sujets respectifs et demandent que l'OACI étudie des options pour permettre à l'industrie et aux autres parties prenantes de répondre à la demande de nouvelles dispositions à l'appui de ces éléments. Le Comité prend acte du contenu des notes et de la profondeur et de l'ampleur des travaux techniques encore nécessaires pour élaborer de telles normes et pratiques recommandées (SARP). Il note de plus que le Comité juridique s'occupe déjà d'une étude sur les RPAS et que les parties intéressées pourraient envisager de présenter une note à la prochaine session du Comité juridique sur la question des incidences juridiques de l'autonomie en vol.

26.11 Le Comité examine la note A40-WP/292, présentée par les Émirats arabes unis, qui décrit les défis liés à l'élaboration de dispositions réglementaires pour permettre les opérations de mobilité urbaine aérienne. Dans cette note, il est demandé à l'OACI d'accorder la priorité aux travaux sur cette question, notamment pour l'élaboration de SARP et d'éléments indicatifs, et d'élaborer des processus connexes. Le Comité convient que les renseignements contenus dans cette note seront examinés par le Conseil lors de son évaluation de ses procédures ainsi que dans ses processus établis pour l'élaboration des priorités dans son programme des travaux.

26.12 Le Comité note qu'aucun financement n'est prévu pour toutes les activités réunies sous le thème de l'innovation et qu'elles ne peuvent être entreprises sans ressources supplémentaires. Le Comité recommande que les propositions formulées soient examinées en tenant compte des priorités existantes financées par le budget pour 2020-2022 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires. À cet égard, le Comité encourage aussi l'OACI à envisager de nouvelles méthodes pour permettre à l'Organisation d'accéder à d'autres ressources budgétaires et compétences.

Coopération régionale

26.13 Le Comité examine la note A40-WP/136, présentée par le Qatar, qui reconnaît la nécessité d'assurer une meilleure harmonisation et une meilleure cohérence entre les zones géographiques définies comme régions de l'OACI, en ce qui a trait aux réglementations nationales, aux prescriptions et aux procédures opérationnelles fondées sur les normes et les pratiques recommandées (SARP). Il est proposé que l'OACI examine la politique existante de coopération régionale initialement élaborée voici une décennie, en tenant compte du fait que les organisations régionales et les organes régionaux de l'aviation civile existants peuvent couvrir des États appartenant à deux ou plusieurs bureaux régionaux et ont été créés sur la base d'une communauté de culture, d'histoire et de langue. Le Comité convient que pour garantir une meilleure coopération entre l'OACI et les organisations régionales, ainsi qu'avec les organes régionaux de l'aviation civile, l'Organisation devrait examiner la politique existante de coopération régionale initialement élaborée voici bientôt une décennie.

26.14 Le Comité prend acte de la note d'information WP/424 présentée par l'Organisation arabe de l'aviation civile concernant la coopération technique avec l'Organisation de l'aviation civile et les organismes internationaux et régionaux de l'aviation civile.

Pandémies, événements de santé publique et désinfection des aéronefs

26.15 Le Comité prend acte du fait que la note A40-WP/5, présentée par le Conseil, concernant le rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle a déjà été examiné au titre du Point 14 de l'ordre du jour intitulé Programmes de facilitation.

26.16 Le Comité examine la note A40-WP/132, présentée par l'Association du transport aérien international (IATA), qui demande la collaboration de toutes les parties pour la préparation et la réaction aux pandémies et aux urgences de santé publique, notamment de la part des États qui adoptent les applications de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) durant ces événements. Elle demande de plus que le Conseil poursuive son travail en collaboration avec les parties internationales et développe davantage le projet d'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). Le Comité appuie les propositions de l'IATA, reconnaît que plusieurs initiatives sont en place pour s'attaquer aux questions soulevées dans la note et prie instamment les États de collaborer au titre du CAPSCA et avec l'OMS. Le Comité convient que l'OACI devrait développer davantage le projet de CAPSCA, sous réserve des priorités existantes financées grâce au budget pour 2020-2022 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

26.17 Le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/546 présentée par le Canada et de la note d'information A40-WP/90 présentée par l'IAC.

Questions diverses

26.18 Le Comité examine la note A40-WP/318, présentée par l'Indonésie, qui invite l'Assemblée à charger l'OACI d'examiner les dispositions concernant les aérodromes et à identifier et à élaborer des dispositions pour appuyer les procédures opérationnelles des aéroports en cas de catastrophes. Le Comité note les efforts de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Indonésie, entrepris en collaboration avec d'autres agences nationales et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) en matière de préparation des aéroports en cas de catastrophes naturelles, et il reconnaît que les Annexes de l'OACI contiennent des SARP relatives à la planification et à la réaction en cas d'urgence et en ce qui concerne les formalités de contrôles frontaliers pour les vols de secours à la suite de catastrophes naturelles ou dues à des activités humaines. Cependant, le Comité note que les dispositions actuelles sont principalement limitées à la préparation d'un aérodrome pour faire face à une urgence qui survient à

l'aérodrome même ou à proximité. Le Comité note aussi que l'OACI et le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) des Nations Unies coprésident un groupe de parties prenantes de l'aviation et du domaine humanitaire en vue de veiller à ce que l'on dispose d'orientations et d'outils pertinents pour assurer en temps opportun une assistance aéroportée coordonnée après une catastrophe naturelle. Le Comité recommande que le Conseil examine cette proposition en tenant compte des priorités existantes financées grâce au budget pour 2020-2022 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

26.19 Le Comité soutient les préoccupations formulées dans la note A40-WP/442 concernant les difficultés que certains États membres peuvent rencontrer pour obtenir des visas d'entrée afin de participer à des réunions de l'OACI au siège, dans les bureaux régionaux mais aussi dans d'autres États. En ce qui concerne les réunions organisées au siège, le Comité est informé que ces préoccupations ont immédiatement été portées à l'attention des autorités canadiennes dès réception de la note A40-WP/442, et que les autorités canadiennes, en coordination avec les autorités compétentes en matière d'immigration, se sont engagés à faciliter davantage la délivrance de visas d'entrée appropriés aux délégués à des réunions de l'OACI. La délégation canadienne a réitéré que tous les efforts possibles seraient faits pour la délivrance en temps opportun de visas d'entrée des délégués dument désignés, sous réserve d'une coordination en temps opportun avec l'OACI. La même facilitation sera assurée par le Secrétariat aux délégués à des réunions de l'OACI qui se tiennent dans les États hôtes des bureaux régionaux de l'Organisation ainsi que dans d'autres États, à la condition que des demandes officielles de soutien pour l'obtention d'un visa soient reçues par le Secrétariat au bureau régional de l'OACI, en veillant à assurer une coordination avec le siège, si nécessaire.

26.20 Le Comité examine la note A40-WP/135, présentée par le Qatar, qui insiste sur l'utilité des plans mondiaux de l'OACI et des feuilles de route connexes, établis dans le Plan d'activités actuel de l'OACI et ses versions futures, pour appuyer la réalisation des cinq objectifs stratégiques. La note demande que soient élaborés des plans mondiaux à l'appui de tous les objectifs stratégiques de l'OACI ; il s'agirait élaborer de nouveaux plans mondiaux pour appuyer les objectif Développement économique du transport aérien et Protection de l'environnement, et leur cohérence avec les trois plans mondiaux existants. La note souligne l'importance de l'établissement d'un lien entre ces plans mondiaux et le Plan d'activités de l'OACI. Le Comité note que l'éventuelle élaboration de plans mondiaux pour les objectifs stratégiques Développement économique du transport aérien et Protection de l'environnement ont été examinés par le Conseil (voir la note A40-WP/22-EC/7 concernant un éventuel Plan mondial de transport aérien) et qu'il faudrait que le Conseil poursuive l'examen de cette question.

26.21 Le Comité examine la note A40-WP/167, présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), qui contient une proposition concernant une journée internationale des équipages de cabine comme moyen de reconnaître et de promouvoir le rôle critique en matière de sécurité des membres d'équipage de cabine en aviation et comme moyen d'attirer et de retenir la prochaine génération d'équipage de cabine. La note propose la date existante du 31 mai comme journée internationale des équipages de cabine, cette date faisant déjà l'objet d'une célébration par de nombreux États, organisations internationale et exploitants. À cet égard, le Comité prend acte de la note d'information A40-WP/500 concernant la journée internationale des victimes d'accidents aériens. Étant donné la demande de plusieurs journées internationales concernant l'aviation, le Comité recommande que le Conseil évalue ces demandes de façon holistique et rende compte à la prochaine session de l'Assemblée.

26.22 Le Comité prend acte des notes d'information A40-WP/541 présentée par l'Arabie saoudite, A40-WP/480 présentée par l'ACI, A40-WP/483 présentée par le Belize, le Costa Rica, le Guatemala, le Honduras, le Nicaragua et le Salvador, tous membres de la COCESNA, A40-WP/500 présentée par le Groupe des familles de victimes d'accidents aériens, et A40-WP/501 présentée par l'ITF.

PARTIE II

PROCÈS-VERBAUX DU

COMITÉ EXÉCUTIF

Procès-verbal de la première séance
(Mercredi, 25 septembre 2019 à 9 h)

QUESTIONS EXAMINÉES

Séance à huis clos

1. Point 10 : Arriérés de contributions

— Aspects financiers de la question des arriérés de contributions
— Approbation du rapport verbal à la Plénière

RÉSUMÉ DES DÉBATS

1. Ouvrant la séance, le Président du Comité exécutif déclare que le point 10 de l'ordre du jour sera examiné à huis clos, la participation étant limitée aux délégations des États membres de l'OACI.

Point 10 : Arriérés de contributions

Aspects financiers de la question des arriérés de contributions

2. La Secrétaire de la Commission administrative, Sous-directrice chargée des finances (C/FIN) présente la note WP/46 – Révision nº 1 (et Additif nº 1) qui traite des aspects financiers de la question des arriérés de contributions. La note fournit des informations sur l'état des arriérés de contributions et les États membres dont le droit de vote a été réputé suspendu ; l'incidence des retards pris dans la réception des contributions ; les mesures visant à traiter de la question des arriérés de contributions ; et les mesures incitatives pour le règlement des arriérés. L'Additif nº 1 contient une mise à jour de l'Appendice C à la note concernant les États membres dont le droit de vote a été réputé suspendu au 23 septembre 2019.

3. Attirant l'attention sur le paragraphe 2.3.1 de la note relative à l'incidence du non-versement ou des retards de paiement des contributions sur les flux de trésorerie de l'Organisation, la Secrétaire de la Commission administrative souligne que le total des arriérés de contributions au 16 septembre 2019 s'élève à environ 12,3 millions CAD, ce qui correspond à 1,1 fois le niveau du Fonds de roulement (8,0 millions USD). S'agissant de l'encours des engagements, il représente à peu près 11 % du budget du Programme ordinaire 2019 de l'OACI.

4. Se référant au paragraphe 3 sur les mesures prises par l'OACI pour encourager les États membres à verser en temps voulu leurs contributions annuelles dues, la Secrétaire de la Commission administrative souligne les énormes efforts déployés par le Secrétariat pour réduire le montant des arriérés de contributions. *Elle rappelle que des lettres aux États sont adressées trois fois par an aux États membres pour les informer* sur l'état de leurs contributions et que depuis novembre 2015, des états financiers mensuels sont envoyés par voie électronique aux États membres dont les comptes sont débiteurs. De plus, les États membres sont en mesure de vérifier l'état de leurs contributions en ligne sur un site web protégé par un mot de passé. La Secrétaire de la Commission administrative souligne qu'au cours des missions effectuées par la Secrétaire générale dans les États membres, des notes d'information ont été préparées par la Sous-direction des finances et la question des arriérés de contributions a été régulièrement soulevée et débattue. Elle insiste sur le fait que le Secrétariat a redoublé d'efforts dans le recouvrement des arriérés

auprès des États membres en impliquant les directeurs régionaux de l'OACI qui sont en contact permanent avec les directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA) de leurs régions respectives. En outre, avant la 40e session de l'Assemblée, la Secrétaire générale a adressé une lettre à chaque État membre qui risque de perdre son droit de vote, pour l'informer des conséquences du non-paiement et l'inviter instamment à remplir ses obligations financières envers l'Organisation.

5. La Secrétaire de la Commission administrative a le plaisir d'annoncer que grâce à ces efforts, un État a soumis une proposition visant à conclure un accord pour le règlement de ses arriérés et que cet accord a été signé. Elle rappelle que l'OACI continue à recouvrer les arriérés de contributions de longue date auprès des États qui n'ont pas effectué de versement depuis plusieurs années.

6. S'agissant de la mise à jour de l'Appendice C de l'Additif no 1 à la note, la Secrétaire de la Commission administrative indique qu'au 23 septembre 2019, le droit de vote de 11 États membres demeurait suspendu en vertu de l'article 62 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, contre 12 États membres lors de la dernière Assemblée en 2016. Tout changement qui pourrait intervenir dans le statut des droits de vote au cours de la 40e session de l'Assemblée serait notifié au moyen de nouveaux additifs à la note WP/46 Révision no 1. La Secrétaire de la Commission administrative souligne qu'aucune nouvelle résolution n'est soumise à l'Assemblée par le Conseil pour adoption, puisque tous les changements proposés ont été incorporés dans la Résolution A39-31 de l'Assemblée (*Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations)*.

7. En l'absence d'observations, le Comité exécutif : prend acte des informations figurant la note WP/46 Révision n° 1 (et Additif no 1) qui traite des aspects financiers de la question des arriérés de contributions. La note fournit des informations sur l'état des arriérés de contributions et les États membres dont le droit de vote a été réputé suspendu ; l'incidence des retards enregistrés dans la réception des contributions ; les mesures visant à traiter de la question des arriérés de contributions ; et les mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date ; et convient d'inviter l'Assemblée à prendre acte des progrès accomplis sur le plan du recouvrement des arriérés de longue date qui y sont décrits.

Approbation du rapport verbal sur le point 10 de l'ordre du jour

8. Le Président propose le résumé de l'introduction de la note WP/46 Révision n° 1 ci-dessus (avec Additif n° 1) comme rapport verbal du Comité exécutif à la Plénière sur le point 10 : cette note présente les aspects financiers de la question des arriérés de contributions. La note WP/46 Révision n° 1 contient des renseignements sur la situation des arriérés de contributions et des États membres dont le droit de vote était considéré comme étant suspendu au 16 septembre 2019. L'Additif n° 1 récemment distribué contient une version actualisée de l'Appendice C relatif aux États membres dont le droit de vote est considéré comme ayant été suspendu en date du 23 septembre 2019. Il est important de noter que la section « *Incidences financières* » du résumé analytique de la note WP/46 Révision n° 1 indique que les « retards dans la réception des contributions ont des incidences sur les ressources de trésorerie de l'Organisation et risquent de compromettre l'exécution des programmes ». Le résumé analytique précise les mesures proposées par le Conseil consistant pour l'Assemblée à noter les progrès réalisés dans la perception des arriérés de contributions de longue date.

9. En l'absence d'observations, le Comité approuve la proposition de rapport verbal à la Plénière sur le point 10 de l'ordre du jour.

10. Le Président remercie tous les États membres ayant versé leurs contributions à temps et ceux qui déploient tous les efforts pour assainir leur situation en concluant avec l'OACI des accords pour le règlement de leurs arriérés. Il prie instamment les États membres qui n'ont pas encore versé leurs arriérés ni conclu d'arrangement pour leur règlement avec l'OACI, de le faire, dans le faire dans les meilleurs délais.

11. La séance est levée à 9 h 20 pour permettre au Comité de se réunir à nouveau en plénière et de poursuivre les délibérations sur le point 10 et d'autres encore de l'ordre du jour.

Procès-verbal de la deuxième séance
(Jeudi, 26 septembre 2019 à 9 h)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB)

— Rapport sur l'Initiative *Aucun pays laissé de côté (NCLB)* de l'OACI
— Note présentée par l'Azerbaïdjan
— Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada
— Note présentée par le Mexique
— Note présentée par l'Afrique du Sud
— Note d'information présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et par EUROCONTROL
— Note d'information présentée par l'Indonésie
— Note d'information présentée par l'Uruguay et soutenue par les États membres de la Région Amérique du Sud (SAM) et par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)

Étude sur les petits États insulaires en développement (PIED) du Pacifique

— *Mise à jour sur l'étude de la faisabilité d'une analyse des besoins aéronautiques des petits États insulaires en développement (PIED) du Pacifique*

— Note présentée par l'Australie et coparrainée par la Nouvelle-Zélande, le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), les Samoa, Singapour et Tonga
— Note présentée par Fidji, les Îles Cook, les Îles Marshall, les États fédérés de Micronésie, Nauru, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Samoa, Singapour, les Îles Salomon, Tonga, Tuvalu et Vanuatu
— Note présentée par la Nouvelle-Zélande

2. Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018

3. Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable

— *Activités de l'OACI en appui au Programme de développement durable des Nations-Unies à l'horizon 2030 — Objectifs de développement durable (ODD)*

— Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), et coordonnée par le Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG)
— Note d'information présentée par l'IATA
— Note d'information présentée par l'ACI

4. Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires

— *Rapport sur la Mobilisation des ressources et fonds volontaires*

5. Point 18 : multilinguisme à l'OACI

— *Multilinguisme à l'OACI*

— Note présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et par la Communauté des autorités de l'aviation civile des pays lusophones (CAACL)
— Note présentée par la Fédération de Russie

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB)

1. Le Comité exécutif examine le point 20 sur la base des deux principales notes de travail présentées par le Conseil [notes WP/49 (avec Rectificatif n° 1) et WP/47] et les notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

Initiative NCLB

2. Le Chef de la Section de la planification stratégique et de la coordination des affaires régionales (C/PRC) présente la note WP 49 (avec Rectificatif n° 1), dans laquelle le Conseil rend compte des mesures prises au cours du dernier triennat pour promouvoir l'initiative NCLB et stimuler les projets de renforcement des capacités et d'assistance, et leurs résultats, et présente les domaines prioritaires pour le triennat 2020-2021-2022. La note souligne que l'amélioration du système de l'aviation civile contribuerait au développement socioéconomique aux niveaux national et régional. L'Assemblée est invitée à :

a) prier instamment le Conseil à poursuivre ses travaux visant à sensibiliser, à l'échelle mondiale, sur l'importance de la mise en œuvre effective des SARP, des politiques, des plans et des programmes de l'OACI qui appuient un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement ;

b) prier instamment la Secrétaire générale de poursuivre l'intensification des activités d'assistance et de coopération techniques en vue de renforcer la mise en œuvre de l'initiative NCLB.

3. Le délégué de l'Azerbaïdjan présente la note WP/88 (*Coordination de l'échange d'expériences dans la mise en œuvre des pratiques et normes recommandées*). Il rappelle que compte tenu du score de mise en œuvre effective (EI) enregistré par l'Azerbaïdjan en 2015 à l'issue de l'audit initial du Programme d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), le pays a conclu un accord d'assistance technique avec l'OACI en juillet 2016 (Projet EUR/NAT AZE 16001). En conséquence, au cours des deux années qui ont suivi, quatre missions ont été effectuées en Azerbaïdjan par le personnel hautement qualifié du Bureau régional Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) de l'OACI (Paris), ainsi que par des experts issus d'États de la région dont le score d'EI est élevé, notamment Israël et l'Ukraine, afin d'aider l'autorité de l'aviation civile azerbaïdjanaise dans la résolution des carences identifiées dans le domaine de la sécurité. En outre, le personnel de l'aviation azerbaïdjanaise a participé à des ateliers et cours de formation pertinents organisés en Géorgie, en Turquie et en Autriche, notamment. Par conséquent, une mission de validation

coordonnée (ICVM) de l'OACI a été effectuée avec succès en juillet 2018. Vu les progrès importants enregistrés par l'Azerbaïdjan dans la résolution des carences en matière de supervision de la sécurité et l'amélioration de son score d'EI, un *Certificat du Président du Conseil en matière de sécurité de l'aviation* lui a été décerné en 2018.

4. L'Azerbaïdjan soutient l'initiative NCLB de l'OACI étant donné qu'un nombre élevé d'États ne disposent pas des ressources financières et humaines nécessaires pour une mise en œuvre effective des SARP de l'OACI. Il considère que le transfert d'expériences des d'États dont le niveau de mise en œuvre effective des SARP est plus élevé vers ceux où des carences ont été recensées lors des précédents audits de l'OACI, constitue la clé de l'amélioration du niveau de mise en œuvre effective des SARP dans toutes les régions. En mettant l'accent sur les États où des préoccupations significatives de sécurité ont été constatées, l'OACI pourra les aider à minimiser les risques de sécurité et à améliorer le niveau de mise en œuvre des SARP. L'Assemblée est invitée à reconnaître le rôle des bureaux régionaux de l'OACI dans l'appui constant aux États membres de l'Organisation dans la mise en œuvre effective des SARP, en assurant la coordination des leçons apprises et l'échange des expériences tirées de la mise en œuvre entre les États.

5. Le délégué de la Finlande introduit la note WP/107 Révision nº 1 *(Soutien à l'initiative « Aucun pays laisse de côté » de l'OACI)* présentée par l'UE et ses États membres, les autres États membres de la CEAC, EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada. Il explique que, pour l'Europe, l'initiative NCLB de l'OACI est à la fois cruciale dans l'appui à la mise en œuvre des SARP, des politiques, des plans et des programmes de l'Organisation dans le monde entier, et un facteur déterminant des activités d'appui de l'Europe à ses partenaires nationaux et régionaux. L'Europe est un défenseur proactif et ardent de l'initiative NCLB depuis sa création, lorsqu'elle fut lancée par le Président du Conseil, Olumiyiwa Benard Aliu, en décembre 2014. L'Europe a totalement adhéré à l'initiative NCLB étant donné qu'il a pour objectif ultime d'assurer que toutes les régions du monde tirent profit d'un système de l'aviation sûr et résilient. L'Europe a contribué à la réussite de cette initiative grâce à des mesures très concrètes et à des investissements. La note d'information WP/106 donne un aperçu détaillé des activités, initiatives et projets menés récemment par des institutions de l'UE et des États membres européens de l'OACI au soutien de cette initiative dont la valeur est inestimable. Le délégué de la Finlande relève, à cet égard, que dans le but d'appuyer l'initiative NCLB, l'Europe s'est toujours efforcée d'établir avec d'autres États et régions des partenariats qui devraient à leur tour être mis pleinement à profit pour renforcer les capacités et la résilience. L'Europe a pu soutenir de bons partenaires dans le monde entier dans tous les domaines clés de la politique de l'aviation, notamment la sécurité, la sureté et la durabilité des services de navigation aérienne.

6. Affirmant que l'Europe maintiendra sa contribution à la promotion de l'initiative NCLB et s'assurera qu'elle reste l'un des principaux facteurs et politiques clés des activités de l'OACI au cours des prochaines années, le délégué de la Finlande indique que pour amplifier ce message, la Révision n° 1 de la note WP/107 contient des suggestions concrètes pour davantage améliorer la mise en œuvre de l'initiative NCLB, et souligne l'importance d'une coopération et d'une coordination renforcées dans l'amélioration de la réussite et de l'efficacité de l'initiative NCLB.

7. La note WP/107 Révision nº 1, invite l'Assemblée à :

a) réaffirmer son soutien à l'initiative NCLB et à reconnaître la contribution de cette initiative dans l'amélioration de la performance globale de l'aviation au niveau mondial ;

b) demander à l'OACI d'appliquer une approche systémique à ses activités ciblées d'appui aux États et à intensifier les activités du Secrétariat en matière d'appui à la mise en œuvre, d'appui technique et d'assistance ;

c) reconnaître la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités entreprises par l'OACI, les États individuels, des organisations régionales et l'industrie ;

d) demander à l'Organisation de coordonner avec d'autres partenaires, par l'intermédiaire du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP), un soutien régional ou national ciblé pour la sécurité de l'aviation et pour la navigation aérienne ;

e) encourager l'OACI à poursuivre ses activités générales d'appui à la mise en œuvre après la publication de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP), y compris l'évaluation des indicateurs du succès de la mise en œuvre des SARP ;

f) inviter les États et les organisations régionales à tenir l'OACI informée des projets clés afin de permettre une approche coordonnée et d'assurer une utilisation optimale des ressources existantes ;

g) prendre acte de la volonté des co-présentateurs de la note WP/107 Révision n° 1 de soutenir l'initiative NCLB au cours du dernier triennat, notamment à travers les projets résumés dans la note d'information WP/106.

8. Le délégué du Mexique présente la note WP/437 sur le Programme d'assistance systémique (SAP) du Bureau régional de l'OACI pour l'Amérique du Nord, l'Amérique centrale et les Caraïbes (NACC), établi pour mettre en œuvre l'initiative NCLB dans les États membres de la Région NACC de l'OACI. Elle met l'accent sur les priorités identifiées en collaboration avec le Bureau NACC de l'OACI et les différents États afin de renforcer la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI et la résolution d'éventuelles préoccupations significatives de sécurité (SSC). Cette démarche mondiale comprend une méthodologie de surveillance qui couvre les différents domaines du système de l'aviation civile, tels que la navigation aérienne, la sécurité, la facilitation, les aérodromes, la certification et l'environnement.

9. Étant donné que le Mexique accueille le Bureau régional NACC, il a été choisi comme premier bénéficiaire du SAP. Le Gouvernement du Mexique a officialisé sa participation au SAP en signant l'accord soumis par le Bureau régional NACC qui établit la Mission d'assistance technique au Mexique et désigne les personnes responsables de chacun des éléments critiques du Programme avec le plan d'action correspondant. Le SAP a été harmonisé en vue d'une exécution homogène dans tous les États de la Région NAM/CAR et comprend cinq phases, à savoir : engagement politique ; collecte et analyse de données ; établissement d'un plan d'action conjoint État/OACI ; mise en œuvre et surveillance ; et suivi et durabilité. Pour l'Autorité de l'aviation civile mexicaine, le SAP est un outil exceptionnel pour continuer à renforcer ses responsabilités dans l'application des SARP de l'OACI et constitue le levier qui impulse la poursuite des activités afin de relever le niveau de mise en œuvre effective du Mexique.

10. La note WP/437 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte de l'information qu'elle contient ;

b) reconnaître le SAP comme programme innovateur qui a apporté d'importants avantages aux États participants, en soulignant les travaux de mise en œuvre et de surveillance de ce programme par le Bureau régional NACC ;

c) envisager de reproduire ce programme dans d'autres régions, dans le cadre de l'échange de connaissances et de la coopération entre bureaux régionaux.

11. Le délégué de l'Afrique du Sud introduit la note WP/220 qui présente les grandes lignes les missions d'assistance entreprises par l'Afrique du Sud ces dernières années à la demande de plusieurs États africains, et développe la Stratégie de coopération régional qu'elle a mise en place avec d'autres États membres de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC) pour fournir les meilleures ressources applicables d'assistance, de coopération et de collaboration pour améliorer la sureté et la sécurité de l'aviation dans cette région, conformément à l'initiative NCLB de l'OACI.

12. La note WP/220 invite l'Assemblée à prendre acte de son contenu et à encourager les États qui ne l'ont pas encore fait à planifier, coordonner et mettre en œuvre de manière proactive la coopération régionale, et à suivre les résultats obtenus grâce à l'amélioration de la sécurité et de la sureté de l'aviation.

13. Il est noté que les notes d'information ci-après ont aussi été soumises à l'Assemblée : note WP/106 *[Support to ICAO No Country Left Behind Initiative (List of Projects)]* présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL ; la note WP/233 *(Sharing of information and lessons learnt amongst archipelagic States)* présentée par l'Indonésie ; et la note WP/452 *(La experiencia de Uruguay con la Iniciativa Ningún país se queda atrás)* présentée par l'Uruguay et soutenue par les États membres de la Région SAM et les États membres de la CLAC.

Analyse

14. Manifestant son soutien à la note WP/437 (présentée par le Mexique), le délégué du Nicaragua affirme que le SAP du Bureau régional NACC est une initiative très utile.

15. Soutenant aussi la note WP/437, le délégué de la République bolivarienne du Venezuela reconnaît l'importance du SAP et les avantages qu'il procure et qui sont présentés dans la note, en particulier en ce qui concerne l'USOAP, le Programme national de mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN), le Programme national de sécurité (PNS). Il lance un appel pour la participation active de tous les États membres de la Région NACC au SAP et prie instamment les parties concernées de poursuivre leur contribution au renforcement de la sécurité et de la sureté de l'aviation dans cette région et dans le monde.

16. Soulignant l'importance cruciale de l'initiative NCLB pour les États, et pour l'ensemble de l'OACI, le délégué de l'Uruguay indique que c'est dans cet esprit que son pays appuie cette initiative, ainsi que la note WP/437. Elle invite les délégués à consulter la note d'information WP/452 qui met en évidence les résultats de l'assistance technique fournie à l'Uruguay par l'OACI dans le cadre de l'initiative NCLB, par l'intermédiaire du Bureau régional NACC et du Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), afin de résoudre les carences de supervision de la sécurité identifiées par l'audit USOAP.

17. Le délégué de l'Italie relève que le transport aérien commercial est une activité mondiale qui doit être gérée suivant une approche mondiale afin d'assurer qu'elle est sécurisée, sûre, efficace et fiable. Il souligne qu'il ne peut être déployé que si tous les États membres sont en mesure d'assurer la mise en œuvre harmonieuse des SARP de l'OACI dans le monde entier. Exprimant son appui à l'initiative NCLB et à la note WP/107 Révision n° 1 connexe (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL, et coparrainée par le Nouvelle-Zélande et le Canada), le délégué de l'Italie met en lumière l'importance des efforts de renforcement des capacités déployés par l'OACI, les États, les organisations régionales et l'industrie sous les auspices de l'initiative NCLB. Il souligne que la fourniture des ressources financières et techniques dans ce cadre est capitale pour la croissance mondiale du système de transport aérien commercial, et demande à l'OACI de renforcer le rôle de premier plan qu'il joue dans la coordination de toutes les phases de l'initiative NCLB.

18. Se référant à la note WP/49 (présentée par le Conseil, la déléguée de la Grèce manifeste son appui ferme aux travaux de l'OACI dans le cadre de l'initiative NCLB qui fournit une assistance directe aux pays en développement. Notant que les États doivent avoir la volonté politique de mutualiser leurs ressources, elle affirme que l'initiative NCLB peut être davantage renforcée à travers la mise en place de mécanismes de coordination robustes permettant l'utilisation optimale des ressources et un impact maximal des activités de renforcement des capacités, comme le recommande la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, la CEAC, EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada). Rappelant que cette note de travail recommande aussi que l'OACI applique une approche systémique à ses activités ciblées d'appui aux États, la déléguée de la Grèce souligne qu'une telle approche contribuerait à la mise en place de solides systèmes de supervision règlementaire dans les États bénéficiaires.

19. Le délégué du Canada relève que son pays appuie l'initiative NCLB de l'OACI et continuera à le soutenir. Il partage toutes les observations formulées par les précédents intervenants. Faisant référence à la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada) et à la note WP/347 (Mexique), le délégué du Canada relève que la note WP/129 (*Renforcement des initiatives d'assistance technique*) et la note WP/276 (*Renforcement de l'efficacité des groupes régionaux de l'OACI*) présentées conjointement par son pays et la Nouvelle-Zélande seront soumises à la Commission technique pour examen afin de renforcer davantage l'initiative NCLB et la rendre encore plus efficace.

20. Le délégué de la République de Moldova exprime son appui à la note WP/107 Révision n° 1. Vu l'excellente collaboration entre son État et le Bureau régional EUR/NAT, il appuie aussi la note WP/88 (présentée par l'Azerbaïdjan), dans laquelle l'Assemblée est invitée à reconnaître le rôle des bureaux régionaux de l'OACI pour garantir de l'appui permanent des États membres de l'OACI dans la mise en œuvre effective des SARP à travers la coordination des leçons apprises et l'échange d'expériences entre les États dans la mise en œuvre des SARP.

21. Approuvant la note WP/49 (Conseil), la déléguée de Cuba appuie l'initiative NCLB de l'OACI et félicite le Président du Conseil, M. Aliu, pour le rôle de leadership qu'il a joué à cet égard. Soutenant aussi la note WP/437 (Mexique), elle souligne que Cuba a tiré des avantages substantiels du SAP du Bureau régional NACC et considère qu'il serait très utile de reproduire ce programme dans d'autres régions du monde, comme le recommande la note de travail. La déléguée de Cuba approuve aussi la note WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud) qui encourage les États à planifier, coordonner et mettre en œuvre de manière proactive la coopération régionale et à suivre les résultats obtenus grâce à l'amélioration de la sécurité et de la sureté de l'aviation.

22. Se référant à la note WP/88 (présentée par l'Azerbaïdjan), la déléguée des États-Unis indique que son État est favorable la reconnaissance des bureaux régionaux de l'OACI comme étant les principaux organes de coordination et de communication des informations sur les meilleures pratiques aux États membres. Les États-Unis appuient aussi les efforts des bureaux régionaux pour le partage des éléments indicatifs entre eux.

23. Soutenant la note WP/49 (présentée par le Conseil), le délégué de la France affirme que l'initiative NCLB est l'une des plus grandes réussites enregistrées par l'OACI ces dernières années, grâce d'abord et avant tout au Président du Conseil, M. Aliu, qui l'a fortement promue. La France veillera à ce que cet héritage dure. La France soutient résolument l'initiative NCLB depuis sa conception en 2014 et elle a noué des partenariats avec d'autres États européens afin d'assurer le renforcement des capacités des pays en développement comme le souligne la note WP/107 Révision n° 1. Par ailleurs, la France a œuvré sur le plan bilatéral avec plusieurs autres États pour fournir l'assistance technique sur tous les continents.

24. La question qui se pose aujourd'hui à l'Assemblée est celle de savoir ce que l'OACI pourrait faire de plus et de mieux pour soutenir les pays développement dans le cadre de l'initiative NCLB ? La France estime que l'Organisation peut progresser dans plusieurs domaines, notamment la coordination entre les donateurs publics et privés, l'échange d'informations entre les États bénéficiaires, la rationalisation et la centralisation de la coordination, au Secrétariat, des activités d'appui aux États, et le suivi à long terme de l'efficacité des mesures adoptées. Ces actions vont garantir une intervention collective des États au bon moment et au bon endroit, avec des ressources appropriées, comme c'est actuellement le cas dans le domaine de la protection de l'environnement à travers le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA). L'OACI devrait mieux permettre aux États membres de remplir l'obligation politique qui leur incombe d'aider les États en butte à des difficultés et des défis dans le domaine de l'aviation civile afin qu'aucun pays ne soit laissé à la traîne.

25. Approuvant aussi la note WP/49, le délégué de Singapour souligne que l'initiative NCLB a été efficace, notamment en mobilisant la coopération et la collaboration entre les États et l'industrie pour le renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation dans le monde entier. Les améliorations concrètes du système de l'aviation démontrent clairement que les États, en tant que communauté, peuvent travailler comme une équipe unie. Pour cela, Singapour remercie le Président du Conseil, M. Aliu, pour sa vision et son leadership, ainsi que le Secrétariat de l'OACI pour ses efforts diligents déployés pour la mise en œuvre de l'initiative NCLB, ainsi que les États et l'industrie pour leur étroite collaboration. Singapour prie instamment l'OACI, les États et l'industrie de continuer à soutenir cette initiative de grande envergure pour renforcer le système global de l'aviation.

26. Le délégué de la Suède indique que c'est dans principalement dans l'objectif de veiller à une mise en œuvre harmonieuse des SARP de l'OACI dans le monde que son État soutient sans réserve l'initiative NCLB afin que tous les États aient accès aux importants avantages socioéconomiques d'un transport aérien sûr et fiable. Comme le souligne la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada), la Suède est convaincue que l'initiative NCLB tirera profit de la mise en œuvre par l'OACI d'une approche systématique de ses activités ciblées d'appui aux États pour la mise en place d'un système efficace de supervision et la coordination avec les autres parties prenantes pour éviter tout double emploi. Dans ce contexte, la Suède réitère son appui à cette note de travail.

27. Le délégué de la Géorgie apporte son soutien à la note WP/49 (présentée par le Conseil), à la note WP/88 (présentée par l'Azerbaïdjan) et à la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada). Soulignant que la Géorgie a énormément tiré avantage de l'assistance fournie dans le cadre de l'initiative NCLB de l'OACI, il relève qu'au cours des dernières années, elle a connu des réformes cruciales et réalisé d'importants progrès dans le domaine de l'aviation civile avec l'appui des partenaires. Dans ce contexte, le délégué de la Géorgie remercie le Bureau régional EUR/NAT, l'UE et L'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (EASA), ainsi que la France, l'Allemagne, l'Autriche et la Croatie qui lui ont fourni une assistance au niveau bilatéral. La Géorgie est passée du statut d'État bénéficiaire à celui d'État contributeur de l'initiative NCLB et elle est résolument engagée à soutenir ce programme qui est une grande réussite. Rappelant que lors de la séance plénière du 24 septembre 2019, la Géorgie a reçu un Certificat du Président du Conseil en matière de sécurité de l'aviation, ainsi que le tout premier *Certificat du Président du Conseil en matière de sureté de l'aviation* pour ses réalisations, il affirme que ce grand succès est attribuable à l'initiative NCLB de l'OACI.

28. La déléguée du Paraguay approuve la note WP/437 (présentée par le Mexique) et la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada). Notant que l'initiative s'attache à faire en sorte que

tous les États membres puissent tirer profit du succès des objectifs stratégiques, des politiques, des plans et programme de l'OACI, elle se joint aux précédents intervenants pour manifester son appui à l'initiative.

29. Le délégué de l'Ukraine réaffirme l'engagement de son États à participer à la coopération internationale avec l'OACI, et en particulier, pour fournir à l'OACI les ressources nécessaires pour relever les défis futurs auxquels elle fera face. Approuvant la note WP/107 Révision n° 1, il souligne que l'initiative NCLB de l'OACI a permis au personnel de l'aviation ukrainienne de renforcer ses compétences en participant à plusieurs évènements de formation et programmes d'étude. Soulignant la manière dont l'échange d'expériences avec d'autres États dans la mise en œuvre des SARP renforce la confiance, le délégué de l'Ukraine approuve aussi la note WP/88 (présentée par l'Azerbaïdjan).

30. Réaffirmant l'appui ferme de son État à l'initiative NCLB de l'OACI, la déléguée de la Serbie approuve aussi la note WP/107 Révision n° 1 et la note WP/188. Elle note que la Serbie, comme l'Azerbaïdjan, a bénéficié de l'assistance technique et du projet de renforcement des capacités et se considère comme une bonne illustration de la manière dont les projets bien organisés et ciblés peuvent contribuer à l'amélioration de la performance globale de l'aviation et au respect par les États de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago. Rappelant que son État a enregistré un score d'EI de 70, 26 % à l'issue de son audit de l'USOAP en 2009, la déléguée de la Serbie relève que son score d'EI est passé à 93,3 % grâce à ce projet d'assistance et de renforcement des capacités, comme le confirme la mission de validation coordonnée (ICVM) de l'OACI effectuée en 2019.

31. Exprimant son appui à la note WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud), le délégué de la République-Unie de Tanzanie relève l'importance de la coopération régionale dans l'atteinte des objectifs de l'initiative NCLB et réaffirme la nécessité d'élaborer une stratégie de coopération régionale afin de nouer des partenariats et/ou aider les États à répondre à leurs besoins prioritaires pour améliorer la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI. Il approuve également la note WP/49 (présentée par le Conseil), la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada), ainsi que la note WP/437 (présentée par le Mexique).

32. Approuvant aussi la note WP/437, le délégué du Costa Rica met en lumière les efforts déployés par le Bureau régional NACC pour soutenir les États auprès desquels il est accrédité. Il approuve aussi la note WP/107 Révision n° 1, compte tenu de la nécessité d'utiliser les ressources de manière optimale. Le délégué du Costa Rica souligne que la coopération régionale et la coopération mondiale sont d'une importance capitale pour l'amélioration de la sécurité de l'aviation dans tous les États.

33. Le délégué du Togo explique que le Président du Conseil, M. Aliu, entrera dans l'histoire pour le rôle crucial qu'il a joué dans la promotion de la remarquable initiative NCLB. Il exprime son soutien aux notes WP/49 (présentée par le Conseil), WP/437 (présentée par le Mexique), WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada), et WP/437 (présentée par le Mexique). Se référant à la note WP/220 sur les missions d'assistance technique effectuées par l'Afrique du Sud à la demande de plusieurs États africains, le délégué du Togo suggère à l'OACI de donner des orientations sur les divers moyens disponibles aux États pour bénéficier de l'assistance technique et ainsi éviter tout double emploi.

34. Approuvant la note WP/49 (présentée par le Conseil), le délégué du Mexique félicite le Président du Conseil, M. Aliu, pour son leadership dans la mise en place de l'initiative NCLB et pour la forte dynamique insufflée à sa mise en œuvre. Exprimant aussi son appui à la note WP/107 Révision n° 1, il affirme que l'application d'une approche systémique à son appui ciblé aux États, comme le recommande l'OACI, renforcerait davantage les capacités des États bénéficiaires à résoudre leurs carences et à mettre en œuvre efficacement les SARP. Le délégué du Mexique a en outre souligné l'importance de la coordination par l'OACI avec les autres partenaires de l'appui fourni aux régions et aux États, comme le recommande

cette note. Approuvant la note WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud), il réaffirme l'importance de suivre les résultats de la coopération régionale envisagée.

35. Le délégué de l'Arabie saoudite félicite aussi le Président du Conseil, M. Aliu, pour l'excellente initiative NCLB, que son État a soutenu dès la conception et à laquelle il a apporté des contributions volontaires en 2016 et 2019. Il souligne que l'initiative NCLB a permis de renforcer la sécurité et la sureté de l'aviation dans les pays en développement et dans les pays les moins avancés. Néanmoins, le délégué de l'Arabie saoudite fait siennes les observations formulées par le délégué de la France sur divers domaines à améliorer dans l'appui aux pays dans le cadre de l'initiative NCLB.

36. Affirmant que l'initiative NCLB a donné de très bons résultats dans le monde entier sous la conduite du Président du Conseil, M. Aliu, le délégué de la Colombie appuie la note WP/49 (présentée par le Conseil) et la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada). Approuvant aussi la note WP/437 (présentée par le Mexique), il réaffirme que le SAP du Bureau régional NACC est un programme innovateur et efficace qui devrait être reproduit dans d'autres régions.

37. Le délégué de l'Égypte indique qu'il soutient aussi les notes WP/49 et WP/107 Révision n° 1, parce qu'elles relèvent l'importance de la coopération entre l'OACI, les États, les organisations régionales et l'industrie dans l'appui aux États dans le cadre de l'initiative NCLB afin d'en garantir le succès. Il se réjouit de la note WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud), et de la note WP/88 (présentée par l'Azerbaïdjan) qui soulignent l'importance du renforcement des capacités du personnel de l'aviation. Le délégué de l'Égypte appuie aussi la note WP/437 (présentée par le Mexique) qui appelle à la reproduction du SAP dans d'autres régions à travers l'échange de connaissances et la coopération entre les bureaux régionaux.

38. Le délégué du Pérou souligne que son État a tiré énormément profit de l'initiative NCLB à tel point qu'un *Certificat du Président du Conseil en matière de sécurité de l'aviation* lui a été octroyé lors de la première Plénière du 24 septembre 2019. Il exprime son soutien aux notes de travail WP/49 (présentée par le Conseil), WP/437 (présentée par le Mexique), WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada) et WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud).

39. Réaffirmant que l'initiative NCLB a été impulsée par le Président du Conseil, M. Aliu, le délégué du Nigéria approuve aussi les notes WP/49, WP/107 Révision n° 1 et WP/220. Il appuie également le note WP/437 et considère que le SAP du Bureau régional NACC est un programme utile qui devrait être reproduit dans d'autres régions.

40. Le délégué du Liban approuve la note WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud) qui encourage les États à mettre en œuvre la coopération régionale afin d'atteindre l'objectif principal que constitue l'initiative NCLB.

41. Le délégué du Viet Nam soutient la note WP/49 (présentée par le Conseil) en reconnaissance de l'importance de l'initiative NCLB. Il souligne que le Viet Nam a tiré profit de cette initiative à travers le programme de coopération technique et la fourniture de l'assistance technique par le Bureau régional Asie-Pacifique (APAC) de l'OACI à Bangkok qui a renforcé les capacités de son État en matière de supervision de la sécurité.

42. Le délégué du Mozambique remercie le Président du Conseil, M. Aliu, pour le lancement de l'initiative NCLB, dont son État tire d'énormes avantages, et exprime son soutien ferme aux notes WP/49 (présentée par le Conseil), WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud), et WP/107 Révision n° 1

(présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada).

43. Le délégué de la Chine note que son État soutient aussi l'initiative NCLB à laquelle il prend activement part et se réjouit des activités menées sous ses auspices et sous le leadership de M. Aliu. Relevant que l'initiative NCLB contribue au renforcement de la sécurité, de l'efficacité et de la sécurité de l'aviation civile internationale, il remercie l'OACI pour cette réalisation et soutient les notes WP/49 et WP/107 Révision n° 1.

44. L'observatrice de la CANSO exprime son soutien aux quatre notes présentées. Se référant à la note WP/49 (présentée par le Conseil), elle affirme que l'initiative NCLB de l'OACI a grandement profité à plusieurs États dans le monde. L'observatrice de la CANSO remercie l'OACI pour travail abattu dans ce domaine et réaffirme l'appui sans réserve de son organisation à la Résolution A39-23 de l'Assemblée sur l'initiative NCLB. Elle annonce que la CANSO est prête à soutenir non seulement les États mais aussi les régions dans la mise en œuvre effective des SARP, des politiques, des plans et programmes de l'OACI de manière harmonisée à l'échelle mondiale. La CANSO œuvrera en étroite collaboration avec la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI dans les régions afin de coordonner la mise en œuvre de l'initiative NCLB.

45. S'agissant de la note WP/88 (présentée par l'Azerbaïdjan), la CANSO convient que l'échange d'expériences entre les États dans la mise en œuvre des SARP contribue à l'obtention de financements durables et prévisibles pour l'assistance technique et intellectuelle. La CANSO appuie aussi le rôle des bureaux régionaux de l'OACI en tant que coordonnateurs dans leurs régions respectives pour l'échange de telles expériences.

46. La CANSO approuve la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada). En ce qui concerne la note WP/220 (présentée par l'Afrique du Sud), la CANSO appuie et encourage les États à planifier, coordonner et mettre en œuvre de manière proactive la coopération régionale et à suivre les résultats en matière d'amélioration de la sécurité et de la sureté de l'aviation, comme le recommande cette note de travail.

47. L'observatrice de l'ACI appuie sans réserve l'initiative NCLB et les quatre notes de travail présentées. Elle rappelle que l'ACI a un programme semblable en collaboration avec l'OACI afin qu'aucun aéroport ne soit laissé à la traîne, à savoir le Programme d'excellence en matière de sécurité aéroportuaire, qui appuie directement les aéroports membres de l'ACI afin d'améliorer leurs niveaux de sécurité. L'ACI encourage les États à œuvrer avec elle sur cette approche pratique d'amélioration de la sécurité de l'aviation dans le monde, notamment parce que l'ACI peut aider les aéroports à obtenir la certification. L'observatrice de l'ACI affirme qu'il s'agit d'un parfait exemple de coopération entre les États et l'industrie.

48. Se référant à la note WP/107 Révision n° 1 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de la CEAC, d'EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada), alinéa f) du paragraphe de la suite à donner, le C/PRC informe le Comité exécutif qu'une base de données contenant tous les projets de renforcement des capacités et d'assistance dans le domaine de la sécurité de l'aviation et une base de données des projets d'assistance technique ASIAP ont été créées et que ces outils peuvent être renforcés et développés pour couvrir d'autres Objectifs stratégiques.

49. Attirant ensuite l'attention sur la note WP/437 (présentée par le Mexique), le C/PRC souligne que la promotion de la coordination régionale à travers des partenariats étroits avec les organisations régionales et les organismes régionaux d'aviation civile est alignée sur la politique de l'OACI en matière de coopération régionale. Ces initiatives complètent les programmes lancés par l'OACI en vue

d'améliorer l'efficacité des activités de renforcement des capacités, comme l'ASIAP, dans le domaine de la sécurité de l'aviation. Les États membres de l'OACI sont encouragés à envisager une à participation active à ces programmes qui permettent de mieux coordonner les activités d'assistance technique. Ces activités peuvent contribuer à la réalisation des objectifs des plans mondiaux de l'OACI et, conformément aux recommandations contenues dans la note WP/107 Révision n° 1, le Secrétariat de l'OACI doit en être informé, en conséquence.

50. Le Président indique que compte tenu du soutien unanime exprimé en faveur de la poursuite des activités de renforcement des capacités de l'aviation internationale, le Comité exécutif invite l'Assemblée à réaffirmer son appui aux dispositions de la Résolution A39-23 : Initiative « *Aucun pays laissé de côté* »

51. Prenant acte de la note WP/49 présentée par le Conseil, le Comité exécutif reconnaît l'importance cruciale de l'initiative NCLB dans l'appui aux États membres pour la mise en œuvre effective des SARP, des politiques, des plans et programmes de l'OACI qui soutiennent un système de transport sûr, sécurisé, efficace et viable sur les plans économique et environnemental. Le Comité exécutif exprime aussi ses vives félicitations pour : l'initiative du Président du Conseil, M. Aliu, qui a conçu l'initiative NCLB ; et pour les efforts déployés par l'OACI afin de fournir l'assistance technique à ses États membres pour l'amélioration de la mise en œuvre des SARP et des scores d'EI en matière de sécurité et de sureté dans chaque région, en appui à l'initiative NCLB.

52. Le Comité exécutif prend acte de la note WP/88 présentée par l'Azerbaïdjan et reconnaît le rôle joué par les bureaux régionaux de l'OACI dans l'appui direct fourni aux États membres de l'OACI dans la mise en œuvre effective des SARP et la coordination de cette assistance, sous les auspices de l'initiative NCLB.

53. Le Comité exécutif prend également acte de la note WP/107 Révision n° 1 présentée par la Finlande au nom de l'UE et ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada, qui a été complétée par les renseignements fournis dans la note WP/106 sur les différents projets de renforcement des capacités et d'assistance de l'Europe qui couvrent les objectifs stratégiques de l'OACI. Le Comité exécutif réaffirme son appui à l'initiative NCLB et prend acte des contributions à cette initiative pour améliorer les performances globales de l'aviation dans le monde. Afin d'améliorer l'efficacité des activités de renforcement des capacités, le Comité invite l'OACI à intensifier ses activités d'assistance à ses États membres dans la mise en œuvre des SARP, y compris les indicateurs connexes du succès de la mise en œuvre de ces SARP. Reconnaissant la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités menées par l'OACI, les différents États, les organisations régionales et l'industrie, le Comité demande à l'OACI de jouer un rôle de coordination et de partage des informations auprès des divers acteurs intervenant dans la fourniture de l'assistance et d'encourager l'utilisation des mécanismes de coordination existants pour la planification et la mise en œuvre de ces activités d'assistance ciblées, tels que l'ASIAP, en ce qui concerne la sécurité de l'aviation et la navigation aérienne.

54. Prenant acte de la note WP/437 présentée par le Mexique, le Comité exécutif reconnaît la similitude des activités de renforcement des capacités et d'assistance menées par tous les bureaux régionaux de l'OACI et invite les États à échanger leurs meilleures pratiques et leurs expériences concernant la mise en œuvre des SARP, tout en prenant en compte les spécificités et les priorités des États accrédités auprès de chaque bureau régional.

55. Le Comité exécutif prend également acte de la note WP/220 présentée par l'Afrique du Sud et encourage les États à intensifier leurs activités d'assistance directe les uns aux autres, notamment au niveau régional, afin d'améliorer la mise en œuvre des SARP, y compris les activités de surveillance connexes.

56. Compte tenu du soutien non négligeable manifesté en faveur des notes WP/49, WP/88, WP/107 Révision n° 1, WP/437 et WP/220, le Comité exécutif convient de recommander à l'Assemblée :

a) de prier instamment le Conseil de poursuivre ses travaux visant à sensibiliser les acteurs du monde entier à l'importance d'une mise en œuvre effective des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI qui appuient un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement ;

b) de prier instamment la Secrétaire générale de poursuivre l'intensification des activités d'assistance et de coopération techniques en vue de continuer le déploiement de l'initiative NCLB, notamment ses activités générales d'appui à la mise en œuvre à la suite de la publication de nouvelles SARP ;

c) de reconnaître le rôle des bureaux régionaux de l'OACI dans l'appui constant aux États membres de l'Organisation en matière de mise en œuvre effective des SARP, en assurant entre les États la coordination des leçons apprises et l'échange des expériences tirées de la mise en œuvre des SARP ;

d) d'inviter l'OACI à appliquer une approche systémique à ses activités ciblées d'appui aux États et à intensifier les activités du Secrétariat en matière d'appui à la mise en œuvre, d'appui technique et d'assistance ;

e) de reconnaître la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités entreprises par l'OACI, les différents États, les organisations régionales et l'industrie, et de demander à l'Organisation de coordonner avec d'autres partenaires, par l'intermédiaire de l'ASIAP, un soutien régional ou national ciblé pour la sécurité de l'aviation et pour la navigation aérienne ;

f) d'encourager les États et les organisations régionales à tenir l'OACI informée de leurs activités d'assistance afin de favoriser une approche coordonnée des activités d'assistance technique, afin d'assurer une utilisation optimale des ressources disponibles et d'éviter les doubles emplois ;

g) d'appuyer l'échange d'informations entre les bureaux régionaux de l'OACI quant aux pratiques optimales en matière de renforcement des capacités et d'assistance, tout en rappelant qu'il convient de prendre dûment en compte les spécificités et les priorités des États accrédités auprès de chaque bureau régional ;

h) d'encourager les États qui collaborent avec l'OACI à planifier, à coordonner et à mettre en œuvre de manière proactive la coopération régionale, et à analyser les résultats obtenus par rapport aux incidences de l'amélioration de la sécurité et de la sureté de l'aviation.

57. Le Comité exécutif note que les mesures demandées à l'OACI seront entreprises sous réserve des ressources prévues au budget-programme ordinaire de 2020-2022 ou provenant de contributions extrabudgétaires.

Étude sur les petits États insulaires en développement (PIED) du Pacifique

58. Le C/PRC introduit la note WP/47 dans laquelle le Conseil fait le point sur l'étude de faisabilité relative à l'analyse des besoins aéronautiques des PEID du Pacifique entreprise à la suite d'une décision de la 39e session de l'Assemblée (cf. note A39-WP/501). La note contient des informations relatives à la portée, le but, la méthodologie de l'étude sur les PEID du Pacifique et les remerciements de l'OACI à l'Australie, au Chili, aux États-Unis, aux Fidji, au Royaume-Uni et à Singapour pour leurs contributions en nature et financières. Le C/PRC informe le Comité exécutif qu'une consultation en bonne et due forme sur le projet de conclusions et de recommandations a été menée auprès des 14 États retenus dans l'étude portant sur les PEID du Pacifique, et que le Secrétariat de l'OACI présentera le rapport final de l'étude à la 218e session du Conseil qui sera invitée à examiner les recommandations et à élaborer une feuille de route pour la mise en œuvre. Le C/PRC souligne que ces recommandations pourront ensuite nécessiter la mobilisation de ressources supplémentaires et l'extension des partenariats aux gouvernements, au secteur privé et aux organismes des Nations Unies pertinents.

59. La note WP/47 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte de l'information qu'elle contient ;

b) remercier les États qui ont appuyé la réalisation de cette étude grâce à des fonds volontaires et des contributions en nature ;

c) charger le Conseil d'examiner les recommandations figurant dans le rapport de l'étude et d'élaborer une feuille de route en vue de leur mise en œuvre, après modifications éventuelles opérées par le Conseil.

60. Le délégué de l'Australie introduit la note WP/210 présentée par son État et coparrainée par la Nouvelle-Zélande, le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique, la Nouvelle-Zélande, les Samoa, Singapour et Tonga. Il indique que l'Australie a le plaisir de se joindre à ces co-parrains pour inviter l'OACI à renforcer son engagement en cours dans la région et à soutenir la Région APAC conformément aux résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) tenue en 2018. La Région Asie-Pacifique (APAC) est la plus vaste du monde en ce qui concerne le pourcentage total du trafic mondial et comprend 49 régions d'information de vol. Elle abrite 60 % de la population mondiale, soit quelque 4,3 milliards de personnes. Comme partout ailleurs dans le monde, le commerce et le tourisme jouent un rôle crucial dans la Région APC et devraient bénéficier de services aériens sûrs, sécurisés et fiables. Les défis augmentent avec la croissance continue du marché de la Région APAC. Certes, la Déclaration de Beijing de 2018 a marqué une étape importante pour l'aviation dans la Région APAC, témoignant de l'engagement régional à atteindre les objectifs de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la navigation aérienne et des ressources humaines, mais sa mise en œuvre reste un difficile pour plusieurs États de la Région APAC.

61. Depuis 2018, l'Australie et les co-parrains ont enregistré les travaux de l'OACI et se réjouissent de l'analyse des besoins aéronautiques des PEID du Pacifique (note WP/47). Ils soulignent l'importance de maintenir l'impulsion qui a permis de jeter les bases de la Déclaration de Beijing et des résultats de l'analyse des besoins des PEIDP qui nécessiteront une coordination, une collaboration et des ressources à long terme. Le Bureau régional APAC à Bangkok est un est un moyen essentiel utilisé par l'OACI pour aider les États. Bien que l'Australie et les co-parrains reconnaissent le bon travail déjà abattu par l'OACI, ils estiment qu'à l'avenir l'Organisation doit accorder la priorité au financement adéquat du Bureau régional APAC pour lui permettre de mieux coordonner et suivre la mise en œuvre de la Déclaration de Beijing par les États et de répondre de manière appropriée au rapport de l'étude analytique des besoins des PEIDP.

62. La note WP/210 invite l'Assemblée à :

a) noter les exigences croissantes auxquelles est confrontée la Région APAC et les défis particuliers des États insulaires du Pacifique dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI ;

b) demander à l'OACI, conformément aux recommandations de la treizième Conférence de navigation aérienne, d'accorder la priorité au financement approprié du Bureau régional APAC afin de mieux soutenir la mise en œuvre de la Déclaration de Beijing par les États et les régions, ainsi que les progrès vers la réalisation des objectifs mondiaux de l'Organisation ; et d'aider la région et les États à donner suite aux résultats de l'étude analytique des besoins des PEIDP.

63. Le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée introduit la note WP/130 au nom des Îles Cook, des Fidji, des Îles Marshall, de la Micronésie (République fédérale de), Nauru, Palau, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Samoa, Singapour, des Îles Salomon, Tonga, Tuvalu et Vanuatu. Dans cette note, les co-présentateurs apprécient les efforts déployés par l'OACI et les États donateurs dans le cadre de l'étude sur l'analyse de leurs besoins aéronautiques, sans préjudice des résultats de la phase 2 de l'étude, pour la nécessaire hiérarchisation des ressources au titre du Programme ordinaire et/ou l'affectation de ressources extrabudgétaires suffisantes, ainsi que pour l'assistance requise en vue de la mise en œuvre des recommandations et des solutions.

64. La note WP/310 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des défis uniques et variés auxquels sont confrontés les PEID du Pacifique en ce qui concerne le développement de l'aviation civile internationale ;

b) demander instamment à l'OACI d'affecter un montant suffisant du budget ordinaire de l'OACI et/ou des ressources extrabudgétaires, et de fournir l'assistance nécessaire à la mise en œuvre des recommandations et des solutions figurant dans l'étude sur l'analyse des besoins des PEID du Pacifique.

65. La déléguée de la Nouvelle-Zélande présente la note WP/385 qui décrit les nombreuses activités entreprises par la Nouvelle-Zélande afin d'améliorer la sécurité et la sureté de l'aviation dans les PEIDP. Elle souligne que même si les PEIDP travaillent d'arrache-pied pour améliorer leurs scores d'EI, ils font face à de nombreux défis. La Nouvelle-Zélande continue à soutenir ses PEID voisins pour relever ces défis en leur fournissant l'assistance technique et des programmes de renforcement des capacités pour améliorer la supervision de la sécurité et de la sureté dans la région du Pacifique. L'appui fourni récemment par la Nouvelle-Zélande a été axé sur le renforcement des capacités d'utilisation pratique du cadre en ligne de l'USOAP et l'appui au développement du Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) pour améliorer ses résultats et être en mesure de coordonner les projets du Pacifique. La Nouvelle-Zélande reconnaît, toutefois, qu'il faut apporter des changements fondamentaux pour améliorer la sécurité et la sureté de l'aviation dans toute la région du Pacifique et, par conséquent, elle encourage les travaux entrepris dans le cadre de l'analyse des besoins des PEIDP. La Nouvelle-Zélande encourage aussi l'OACI à s'assurer que ses recommandations cibleront directement les difficultés que vivent ces États d'un point de vue pratique, proportionné et rentable, à fournir des moyens suffisants et à s'engager à mettre en œuvre les recommandations de l'étude.

66. La note WP/385 invite l'Assemblée à :

a) prendre note du volume important de travaux qui ont cours dans les États insulaires du Pacifique en vue d'améliorer la sécurité de l'aviation et les scores d'EI ;

b) convenir de l'importance d'assurer un engagement de longue durée de l'OACI à l'égard de la région Pacifique en vue de collaborer avec les États à l'amélioration de la sécurité et de la sureté de l'aviation.

Analyse

67. Le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée approuve les notes WP/47 (présentée par le Conseil) et WP/210 (présentée par l'Australie et des co-parrains).

68. Appuyant la note WP/310 (présentée par la Papouasie-Nouvelle-Guinée et des co-parrains), la déléguée des États-Unis indique que son État reconnaît les nombreux défis de l'aviation civile auxquels les PEIDP font face. Il reconnait également les efforts déployés par l'OACI, en coordination avec les PEIDP et les États donateurs en vue d'élaborer des recommandations utiles et applicables à travers l'analyse des besoins aéronautiques des PEIDP. En outre, les États-Unis appuient la note WP/885 et félicite la Nouvelle-Zélande pour les efforts déployés pour l'amélioration de la sécurité et de la sureté de l'aviation dans la région du pacifique. Elle reconnaît le rôle important de l'assistance technique et des programmes de renforcement des capacités de la Nouvelle-Zélande, y compris les nombreux ateliers de formation sur l'USOAP CMA organisés dans la région, et l'appui constant de la Nouvelle-Zélande au Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique. Les États-Unis conviennent qu'une approche collaborative est essentielle pour l'amélioration de l'efficacité de la supervision de la sécurité et de la sureté de l'aviation dans la région du Pacifique et attend avec intérêt de collaborer avec l'OACI et ses États membres pour mettre en œuvre les solutions, une fois l'analyse des besoins aéronautiques des PEIDP finalisée.

69. Approuvant la note WP/47 (présentée par le Conseil), le délégué de Singapour note que son État se réjouit de la reconnaissance par l'OACI de l'importance cruciale de l'appui à la satisfaction des besoins urgents des PEIDP. Singapour demande instamment à l'OACI de poursuivre les consultations étroites avec les PEIDP pendant l'étude en cours et de prendre en compte leurs opinions sur la mise en œuvre de la feuille de route de mise en œuvre des recommandations de l'étude. Étant donné que cette étude a pour but d'assurer que les PEIDP bénéficient d'une assistance pratique et efficace, Singapour prie aussi instamment l'OACI d'allouer des ressources suffisantes à la réponse aux besoins de la région Pacifique, y compris le recrutement d'experts au Bureau régional APAC et la fourniture de l'assistance technique aux PEIDP.

70. Le délégué de la République de Corée indique que son État soutient les efforts d'assistance de l'OACI au profit des PEIDP présentés en grandes lignes dans la note WP/47 et se réjouit de contribuer à l'appui à l'amélioration de la mise en œuvre des SARP dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, et de la sureté de l'aviation.

71. Le délégué de la Fédération de Russie approuve les quatre notes de travail présentées, en particulier, la note WP/210 (présentée par l'Australie et des co-parrains). Il rappelle que la Fédération de Russie a maintes fois souligné la nécessité de renforcer les bureaux régionaux de l'OACI, notamment le Bureau régional APAC à Bangkok. Rappelant qu'une situation similaire prévaut au Bureau régional EUR/NAT à Paris, le délégué de la Fédération de Russie réitère l'importance d'accroître les ressources de tous les bureaux régionaux afin d'atteindre les objectifs de l'initiative NCLB.

72. Réaffirmant l'appui de son État à l'initiative NCLB, le délégué du Togo se réjouit des diverses formes d'assistance aux PEIDP mis en évidence lors des débats.

73. Le délégué de Cabo Verde saisit cette occasion pour rendre hommage à l'OACI pour son rôle de chef de file dans le développement de l'aviation civile dans le monde, en particulier, celui joué par le Président du Conseil, M. Aliu. En tant que petit État insulaire de l'Atlantique, Cabo Verde reconnaît les

efforts de l'Organisation et approuve toutes les initiatives de coopération dans l'appui aux PEID. Il suggère à l'OACI et aux États membres d'allouer plus de ressources aux États membres pour le renforcement des capacités dans les régions afin de garantir qu'aucun pays n'est laissé à la traîne. Cabo Verde appuie toutes les quatre notes de travail présentées.

74. Le délégué du Nigéria approuve aussi les quatre notes de travail présentées compte tenu des difficultés auxquelles les PEIDP font face dans le domaine de l'aviation civile et en reconnaissance des efforts de collaboration déployés dans l'assistance à ces États.

75. Appuyant la note WP/467 (présentée par le Conseil), le délégué de l'Australie souligne la nécessité de mesures pragmatiques pour soutenir les PEIDP, des mesures susceptibles d'être mises en œuvre ensemble avec le personnel de l'aviation des PEIDP. Il souligne que des mesures ayant fait leurs preuves dans d'autres régions du monde pourraient s'avérer inadaptées à la situation des PEIDP. Le délégué de l'Australie apporte aussi son soutien à la note WP/310 (présentée par la Papouasie-Nouvelle-Guinée et des co-parrains), et à la note WP/385 (présentée par la Nouvelle-Zélande). Félicitant la Nouvelle-Zélande pour ses nombreuses activités d'appui aux PEIDP, il relève que l'Australie entretient de longues et fructueuses relations avec la Nouvelle-Zélande qui seront maintenues à travers le processus de l'étude sur les PEIDP.

76. Le délégué de Cuba indique que son État en tant que pays insulaire des Caraïbes reconnaît les besoins des PEIDP et les difficultés qu'ils rencontrent dans le domaine de l'aviation civile et soutient toutes les initiatives visant à les aider dans le développement de leurs secteurs de l'aviation. Cuba appuie toutes les quatre notes de travail présentées, en particulier la note WP/47 (présentée par le Conseil), et demande instamment au Conseil de poursuivre l'étude analytique des besoins des PEIDP.

77. Se référant à la note de travail WP/210 dans laquelle l'Australie et les co-parrains demandent à l'OACI d'accorder la priorité à la dotation du Bureau régional APAC à Bangkok de ressources adéquates, le C/PRC souligne la création en juin 2013 du Sous-bureau régional de Beijing qu'abrite l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC), avec pour mission de renforcer l'appui fourni à tous les États accrédités auprès du bureau régional APAC.

78. Le Président du Conseil, M. Aliu, félicite le Secrétariat, et tout particulièrement le conseiller principal, M. N. Rallo et son équipe, pour l'excellente étude analytique des besoins des PEIDP qui est très complète. Notant que cette étude est spécifique aux petits États insulaires en développement du Pacifique et aux difficultés qu'ils rencontrent et qu'il serait utile que le Conseil mette en œuvre les recommandations qu'elle contient et soutienne ces États, il estime après avoir entendu les interventions des délégués de Cuba et Cabo Verde que les leçons tirées de l'étude devraient être appliquées dans la mesure du possible aux autres groupes d'États insulaires. Le Président du Conseil cite l'exemple des États insulaires des Caraïbes qui font face à des difficultés particulières. Il souligne, à cet égard, les conséquences dévastatrices de l'Ouragan Dorian sur les Bahamas au début du mois de septembre 2019. Le Président du Conseil relève que même si, contrairement aux PEIDP, ces États insulaires ne sont pas éloignés du siège de l'OACI, ils peuvent toujours tirer profit des leçons apprises de l'étude sur les PEIDP, tout comme le groupe des États insulaires de l'Océan Indien qui comprend les Comores, les Seychelles, les Maldives, Mayotte, la Réunion, Madagascar et Maurice. Il propose au Comité exécutif de recommander à l'Assemblée de charger le Conseil d'indiquer la manière dont les leçons apprises de l'étude analytique des besoins des PEIDP peuvent être appliquées à d'autres groupes d'États insulaires en développement.

79. Appuyant sans réserve cette proposition, le délégué de la Colombie souligne que les résultats de l'étude sur les PEIDP devraient servir de base pour répondre aux besoins aéronautiques d'autres PEID dans le monde, y compris dans sa région, l'Amérique du Sud. Les délégués de l'Égypte, du Nigéria, de la Chine et de l'Argentine partagent cet avis.

80. La Secrétaire générale approuve aussi la proposition du Président du Conseil. Elle saisit cette occasion pour remercier les États membres pour leurs contributions volontaires à l'appui de l'importante étude analytique des besoins des PEIDP, le Conseiller principal et son équipe, ainsi que d'autres membres du personnel du siège de l'OACI et du Bureau régional APAC qui y ont contribué, pour leur ardeur et leur abnégation au travail. La Secrétaire générale formule le vœu que le Conseil approuve les recommandations de l'étude sur les PEIDP et que les États membres fourniront les ressources nécessaires pour garantir la durabilité du projet.

81. Résumant les délibérations, le Président fait savoir que le Comité exécutif prend acte des informations fournies par la note WP/47 sur la portée, le but, la méthodologie et les principes de l'étude analytique des besoins des PEIDP, et remercie l'Australie, le Chili, les États-Unis, Fidji, le Royaume-Uni, et Singapour pour leurs contributions financières et en nature. Le Comité exécutif note en outre que le Secrétariat de l'OACI présentera le rapport final de l'étude à la 218e session du Conseil, qui est l'organe chargé d'examiner les recommandations et d'élaborer une feuille de route pour leur mise en œuvre. Il est noté que les recommandations pourraient nécessiter une mobilisation de ressources et l'élargissement des partenariats avec les administrations, le secteur privé et les organismes compétents des Nations Unies.

82. En outre, le Comité exécutif prend acte de la note WP/210 présentée par l'Australie et coparrainée par la Nouvelle-Zélande, le PASO, les Samoa, Singapour et Tonga sur les conditions démographiques et opérationnelles difficiles auxquelles sont confrontés les PEIDP ; de la note WP/310 présentée par la Papouasie-Nouvelle-Guinée, au nom de Fidji, des Îles Cook, des Îles Marshall, des Îles Salomon, de Kiribati, des États fédérés de Micronésie, de Nauru, des Palaos, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, des Samoa, de Singapour, de Tonga, de Tuvalu et du Vanuatu attire l'attention sur les défis uniques auxquels sont confrontés les PEID du Pacifique, liés en particulier au caractère limité de leurs ressources, à leur éloignement et à leur vulnérabilité aux catastrophes naturelles, mais aussi sur l'importance primordiale que revêt l'aviation pour le développement socioéconomique de ces États, et de la note WP/385 présentée par la Nouvelle-Zélande et soulignant l'importance de l'étude analytique des besoins pour promouvoir une approche régionale d'aide aux PEIDP et faciliter leur appropriation des recommandations qui se dégagent de cette étude.

83. Le Comité exécutif prend acte du large soutien exprimé par les États en faveur des recommandations formulées par les notes WP/47, WP/210, WP/310 et WP/385. Il est également reconnu que les leçons apprises à travers l'étude portant sur les PEID du Pacifique pourraient profiter à d'autres PEID. Le Comité note en particulier qu'un certain nombre d'États ont attiré l'attention sur la nécessité d'allouer au Bureau régional APAC de l'OACI, des ressources suffisantes, compte tenu des caractéristiques particulières des petits États insulaires en développement du Pacifique. Le Comité note également qu'un soutien supplémentaire sera nécessaire pour la mise en œuvre des recommandations issues de l'étude portant sur les PEID du Pacifique. À cet égard, le Comité exécutif recommande à l'Assemblée de :

a) lancer un appel pour que les résultats de l'étude portant sur les PEID du Pacifique soient dûment pris en compte dans la planification stratégique des activités de l'OACI ;

b) charger le Conseil d'examiner les recommandations figurant dans l'étude en question et d'élaborer une feuille de route en vue de leur mise en œuvre ;

c) charger le Conseil de déterminer de quelle façon les leçons apprises de l'étude portant sur les PEID du Pacifique et les recommandations qu'elle contient pourraient profiter à d'autres petits États insulaires en développement.

84. Le Comité exécutif recommande que toutes les mesures de l'OACI visant à améliorer l'appui à la mise en œuvre de la Déclaration de Beijing (aux niveaux régional et national), afin de contribuer à la réalisation des cibles mondiales de l'Organisation et d'appuyer l'application des recommandations

provenant de l'étude sur les PEID du Pacifique en tenant compte des priorités financées dans le budget 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018

85. Le Président du Conseil, M. Aliu, présente un aperçu général des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018, ainsi qu'un rapport supplémentaire couvrant les six premiers mois de 2019, tous disponibles sur le site web public de l'OACI. Il rappelle que dans son discours d'ouverture à la séance plénière du 24 septembre 2019 (P/1), il a présenté les grandes lignes des changements transformationnels et des réalisations de l'OACI au cours du dernier triennat en ce qui concerne tous les Objectifs stratégiques et les stratégies de soutien, ainsi que les défis futurs auxquels l'Organisation fera face.

86. Réaffirmant que l'année 2016 a marqué une étape cruciale dans l'histoire de l'OACI et de la gouvernance de l'aviation civile internationale, le Président du Conseil souligne que la principale réalisation de l'Organisation pour cette année a été prise en compte dans l'adoption de l'historique Résolution A39-3 de l'Assemblée sur le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Affirmant qu'il s'agit de l'une des réalisations les plus importantes dans l'histoire de l'aviation civile, il relève que le CORSIA représente non seulement une nouvelle référence pour la gestion des émissions internationales, mais aussi la toute première mesure basée sur le marché pour répondre aux émissions mondiales de CO_2 d'un secteur d'activités.

87. Le Président du Conseil rappelle que la coopération technique et les activités d'assistance technique de l'OACI ont été renforcées pendant le dernier triennat, principalement à travers l'élaboration de nouveaux outils. L'Organisation a poursuivi ses travaux sur le Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) et dans le domaine de la formation mondiale en aviation et le développement des ressources humaines de renforcement des capacités à travers le Bureau de la formation mondiale en aviation. L'OACI a continué d'encourager les meilleurs et les plus brillants des professionnels à travers son Programme des jeunes professionnels de l'aviation.

88. Les programmes d'audit de la sécurité et de la sureté de l'OACI, suivant la méthode de surveillance continue sont en cours d'amélioration afin d'assurer la validation en temps voulu des mesures correctives des États pour remédier aux carences constatées, ce qui a permis d'assurer une remontée rigoureuse d'informations qui a davantage renforcé le processus global de définition des normes. Qui plus est, dans le cadre de l'initiative NCLB, et avec un rôle plus actif, plus engagé et plus responsable des bureaux régionaux, l'Organisation a enregistré un énorme succès dans la fourniture de l'assistance aux États afin qu'ils comprennent que leur engagement pour la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI constitue le facteur le plus déterminant de leur capacité à tirer profit des avantages de l'aviation. Les évènements du Forum aéronautique mondial (IWAF) de l'OACI ont contribué à aider les États à mieux intégrer leurs stratégies et plans de développement national et l'aviation et de réaliser de meilleures analyses de rentabilité et des climats d'investissement plus attractifs. Prises dans leur ensemble, ces innovations soulignent la manière dont l'initiative NCLB a créé un cadre d'assistance et de coordination qui a littéralement transformé certains États en matière de conformité globale aux SARP de l'OACI.

89. Le Président du Conseil note que les récentes révisions du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) ont été axées sur la facilitation de l'atteinte de leurs objectifs. Mettant en évidence l'élaboration du tout premier Plan pour la sureté de l'aviation dans le monde (GASeP) soutenu par les feuilles de route régionales pour la mise en œuvre, il indique que ce plan a aussi été renforcé à travers la facilitation continue de l'OACI, le contrôle aux frontières et l'appui fourni aux États dans la gestion des identités à travers la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP).

90. S'agissant de la protection de l'environnement en aviation, le Président du Conseil rappelle que pendant ce triennat la mise en œuvre du CORSIA s'est poursuivie et les améliorations technologiques et opérationnelles suivent le rythme, y compris l'adoption des normes pour les émissions de CO_2, de NO_x et de particules non volatiles (nvPM). Une vision à long terme du développement et du déploiement de carburants durables de l'aviation a aussi été adoptée.

91. Le Président du Conseil note que les autres faits nouveaux sont, notamment, l'accent renouvelé sur le programme de la Prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP) et l'égalité des sexes. Il souligne qu'en concentrant son attention sur ce type de questions au cours du dernier triennat, en plus du renforcement de la mise en œuvre effective des SARP et de la réalisation des plans mondiaux de l'OACI, l'Organisation a aussi œuvré à combler l'écart entre les États du fait de pénuries locales de capacités techniques et d'expertises, ainsi qu'en matière de gestion sûre et efficace de la sécurité compte tenu de la croissance rapide du transport aérien.

92. Avec ces priorités et ses réalisations à l'esprit, le Président du Conseil invite tous les délégués à examiner ces rapports qui sont disponibles sur le site web public de l'OACI.

93. En l'absence d'observations, le Comité exécutif prend acte de l'aperçu général des rapports annuels du Conseil pour 2016, 2017 et 2018 fourni ci-dessus, et du rapport supplémentaire couvrant les six premiers mois de 2019, et du fait que chaque Commission examinera les parties des rapports annuels relevant de son domaine de compétence.

Point 21 : Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 — Objectifs de développement durable (ODD)

94. Le Comité exécutif examine ensuite le point 21 de l'ordre du jour sur la base de la principale note de travail présentée par le Conseil (note WP/45) et d'une note connexe présentée par les organisations internationales.

95. La Chef de la Section des partenariats et de la mobilisation des ressources (C/PRM) introduit la note WP/45 dans laquelle le Conseil rend compte des principales initiatives prises par l'OACI pendant le dernier triennat à l'appui du Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 – Objectifs de développement durable (ODD), ainsi que de la coopération et des partenariats avec des États et d'autres organes des Nations Unies en vue de la réalisation de cibles connexes. La note propose aussi des mises à jour de la Résolution A39-25 de l'Assemblée qui démontre comment la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI, en particulier la mise en œuvre de l'initiative NCLB contribue de manière significative à la mise en œuvre du Programme de développement des Nations Unies à l'horizon 2030. La C/PRM met en évidence la mise en correspondance analytique démontrant que l'OACI facilite 15 des 17 ODD des Nations Unies et la mention croissante de l'aviation dans les examens nationaux volontaires qui sont le principal mécanisme de compte rendu volontaire des progrès vers la réalisation des ODD des Nations Unies. La C/PRM souligne aussi l'importance de la prise en compte par les États de références aux ODD des Nations Unies dans leurs plans nationaux de l'aviation. Elle note que les activités présentées dans la note WP/45 seront mises en œuvre sous réserve des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.

96. Le Président du Comité exécutif fait observer que la note WP/45 montre clairement les grandes réalisations enregistrées en présentant l'aviation comme un catalyseur pour la réalisation des ODD des Nations Unies.

97. L'observateur de l'IATA introduit ensuite la note WP/189 [avec Rectificatif n° 1 – en anglais uniquement] (*Contributions de l'aviation au programme 2030 des Nations Unies pour le*

développement durable) présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, IBAC et l'ICCAIA, sous la coordination du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG). Il insiste sur le fait que l'aviation contribue de façon importante à l'économie mondiale. Toutefois, soulignant que l'influence de l'aviation va au-delà de l'aspect pécuniaire, l'observateur de l'IATA rappelle que l'aviation met en relation les personnes, les entreprises, les opportunités et les communautés et que dans certaines parties du monde, elle est vitale pour l'éducation et les soins de santé, ainsi que pour les familles et les amis. Notant que les ODD des Nations Unies créent le cadre pour les futurs progrès mondiaux et durables, il affirme que le secteur de l'aviation joue un rôle fondamental dans la réalisation des ODD des Nations Unies. Dans cet esprit, les co-présentateurs de la note WP/189 sont heureux de saluer le Rapport de l'ATAG intitulé *Aviation : Benefits Beyond Borders* (disponible sur le site web de l'ATAG) qui fournit des données essentielles qui appuient et soulignent la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies. Tous les délégués sont encouragés à utiliser le Rapport de l'ATAG dans leurs consultations inter-agences afin d'assurer que les responsables publics comprennent comment le transport aérien peut changer les vies et les économies dans le monde entier.

98. Les co-présentateurs de la note WP/189 prient aussi instamment tous les États de coopérer avec l'industrie pour reconnaître les bienfaits mondiaux, régionaux et nationaux de l'aviation et d'adopter de façon proactive des politiques pour encourager le développement futur de l'aviation en tant que moteur économique et social. Cette collaboration est à la fois essentielle et pressante, compte tenu surtout de la nécessité de reconnaître le caractère essentiel de la durabilité dans tout développement futur. L'observateur de l'IATA insiste sur le fait que l'industrie est convaincue qu'elle peut aider le monde à progresser sur les plans économique et culturel, et de façon responsable et soucieuse de l'environnement. Elle espère poursuivre cette aventure avec tous les États.

99. Remerciant l'IATA pour les informations fournies dans la note WP/189, le Président du Comité exécutif fait remarquer que ces informations complètent certainement celles fournies dans la note WP/45 par le Conseil. Il souligne que les renseignements fournis dans la note WP/189 sont essentiels pour le plaidoyer et les actions de sensibilisation en faveur de l'aviation en tant que catalyseur des ODD des Nations Unies.

100. Il est aussi noté que les notes d'information suivantes ont également été soumises : la note WP/199 *(Prevention of illegal wildlife trafficking via commercial aviation)* présentée par l'IATA ; et la note WP/488 *(Airports' efforts against wildlife trafficking)* présentée par l'ACI.

Analyse

101. Les délégués de la Colombie et de Singapour approuvent les notes WP/45 et WP/189. Ce faisant, le délégué de Singapour souligne que la note WP/189 résume les avantages de l'aviation et plaide en faveur de l'utilisation des renseignements qu'elle contient pour reconnaître et souligner le rôle important de l'aviation dans le développement durable.

102. Appuyant sans réserve la note WP/45, le délégué de la Chine réitère que l'aviation est un des moteurs du développement socioéconomique dans le monde. Il encourage l'OACI à renforcer ses liens avec les organisations et internationales et d'autres parties prenantes pour améliorer la mise en œuvre des ODD des Nations Unies. Exprimant sa gratitude pour le travail effectué par l'OACI au cours du dernier triennat dans la mise en œuvre de l'initiative NCLB sous le leadership du Président du Conseil et de la Secrétaire générale, le délégué de la Chine affirme que ces efforts ont renforcé le développement durable de l'aviation.

103. Accueillant avec satisfaction la note WP/189, la déléguée des États-Unis remercie les coprésentateurs pour avoir souligné le rôle important de l'aviation internationale comme moteur du développement économique et social, ainsi que son appui aux ODD des Nations Unies. Elle convient que

la connectivité unique offerte par les voyages aériens a contribué à changer le monde pour le meilleur. Elle convient également qu'en tant que secteur, l'aviation s'est dotée d'un programme clair et de grande portée pour faire face à son impact environnemental. Elle encourage tous les États à se joindre aux États-Unis pour la mise en œuvre du CORSIA et des autres éléments du panier de mesures de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale. Elle convient en outre que les initiatives de protectionnisme ou de fragmentation dans ce secteur menacent les avantages importants que procure l'aviation. Elle prie instamment tous les États à rechercher dans le cadre de l'OACI des solutions mondiales pour faire progresser l'aviation internationale.

104. Soutenant la note WP/45, le délégué de l'Égypte note dans le paragraphe 2.1.2 que le CORSIA est la toute première mesure basée sur le marché de réduction des émissions de CO_2 d'un important secteur d'activités à l'échelle mondiale. Il souligne que le CORSIA devrait être la seule mesure mondiale basée sur le marché dans le secteur de l'aviation. Se référant au paragraphe 2.1.7, il se réjouit des progrès importants accomplis pendant le dernier triennat en ce qui concerne la soumission d'examens nationaux volontaires présentant l'aviation comme un catalyseur du développement durable et souligne que son État est l'un des 98 États membres de l'ONU qui l'ont fait dans leur examen national volontaire annuel.

105. Tout en se félicitant de la note WP/189, le délégué de l'Égypte propose que l'alinéa c) du paragraphe de la suite à donner soit modifié en supprimant le membre de phrase « et d'adopter de façon proactive des politiques pour » étant donné que les politiques varient en fonction des priorités respectives des États, et sont basées sur les principes convenus comme les responsabilités communes mais différenciées (RCDM) et les circonstances spéciales et les capacités respectives (CSCR).

106. Résumant les délibérations, le Président indique que le Comité exécutif prend acte de la note WP/45 présentée par le Conseil et se réjouit de la manière dont l'OACI promeut les avantages de l'aviation à l'appui des ODD des Nations Unies, ainsi que de la prise en compte croissante de l'aviation dans les examens nationaux volontaires afin de rendre compte des progrès vers la réalisation des ODD des Nations Unies. Le Comité exécutif se félicite particulièrement de la mise en correspondance analytique des ODD des Nations Unies et des objectifs stratégiques de l'OACI, des résultats des forums IWAF annuels et de la sensibilisation menée par les Partenariats de l'aviation pour le développement durable (ASPD). Le Comité exécutif prend acte des éléments indicatifs élaborés pour permettre aux États d'établir un cadre national de planification de l'aviation et d'élaborer un cadre de partenariat pour mieux gérer les partenariats à l'appui des ODD des Nations Unies. Le Comité exécutif félicite l'OACI pour ses activités dans le domaine de l'innovation.

107. Le Comité exécutif salue aussi les efforts entrepris par l'OACI pour la surveillance des ODD des Nations Unies, en tant qu'observateur officiel des diverses agences et du groupe d'experts sur les indicateurs des objectifs de développement durable (TAEG-ODD), et comme agence gardienne de l'indicateur 9.1.2 des ODD des Nations Unies, *Volumes des passagers et du fret, par mode de transport*.

108. Le Comité exécutif appuie, et recommande pour adoption, la proposition de Résolution de l'Assemblée révisée sur la contribution de l'aviation au programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies qui figure en Appendice A à la note WP/45 et qui invite l'Assemblée à encourager les États membres à établir des comptes rendus sur l'aviation en tant que catalyseur du développement durable dans leurs examens nationaux volontaires présentés au Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable et encourage les États à inclure des références claires dans leurs plans nationaux relatifs à l'aviation dans le but de montrer la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies et aux économies nationales. Par ailleurs, le Comité exécutif encourage l'OACI à renforcer la promotion et la collaboration avec les parties prenantes et les organisations internationales afin d'accroître la visibilité de l'aviation et des ODD des Nations Unies. Il est noté que les

activités dont il est question dans la note A40-WP/45 dépendront des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou en provenance de contributions extrabudgétaires.

109. En outre, le Comité exécutif prend acte de la note WP/189 et exprime sa satisfaction pour les mesures proposées par les co-présentateurs, à savoir que l'Assemblée :

a) prenne acte du rapport du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) – *Aviation Benefits Beyond Borders 2018* – qui explore le rôle de l'aviation dans la société mondiale et la manière dont le transport aérien soutient le cadre de développement durable des Nations Unies ;

b) demande au Conseil de presser les États membres d'utiliser les données dans toute la mesure du possible pour faire valoir la contribution de l'aviation aux ODD des Nations Unies ;

c) prier les États membres de reconnaître les bienfaits mondiaux, régionaux et nationaux de l'aviation et d'adopter de façon proactive des politiques pour encourager le développement futur de l'aviation en tant que moteur économique et social.

Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires

110. La C/PRM introduit la note WP/50 dans laquelle le Conseil rend compte des progrès accomplis par l'OACI dans la mobilisation des fonds volontaires utilisés pour la mise en œuvre de projets et programmes spécifiques d'assistance technique dans les États en appui à un transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et soucieux de l'environnement. La note propose aussi des mises à jour à la Résolution A39-26 de l'Assemblée qui détermine les objectifs de renforcement des capacités de mobilisation des ressources qui visent à obtenir des contributions volontaires suffisantes, plus prévisibles et durables pour permettre à l'OACI d'accomplir sa mission en élargissant son bassin de donateurs et en facilitant le regroupement des ressources disponibles et projetées dans le cadre d'un Plan d'activités intégré.

111. Rappelant que l'OACI a mobilisé un montant record de 32,4 millions CAD de fonds volontaires pendant la période 2016-2018, la C/PRM relève que l'Organisation exprime sa grande satisfaction pour le soutien constant des donateurs à la mission et aux objectifs stratégiques de l'OACI pour la promotion de l'initiative NCLB. Elle rappelle aussi que les contributions volontaires qui ne sont pas réservées à un usage particulier donnent plus de souplesse à l'OACI afin d'établir des priorités dans les besoins de financement d'activités du programme des travaux de l'OACI qui ne sont pas financées ou qui sont sous-financées. La C/PRM note que les activités dont il est question dans la Résolution seront mises en œuvre sous réserve de la disponibilité des ressources dans le budget du Programme ordinaire 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.

112. En l'absence d'observations, le Président indique que le Comité exécutif prend acte de la note WP/50 présentée par le Conseil. En particulier, il constate une augmentation de 123 % des contributions aux fonds volontaires de l'OACI reçus cumulativement pendant la période 2016-2018 par rapport au montant reçu pendant le triennat 2013-2015. Le Comité exécutif exprime sa gratitude envers les États-Unis, la Chine et le Canada qui sont les trois plus gros donateurs de l'Organisation. Il remercie aussi les 133 États qui ont soutenu l'OACI en fournissant du personnel à titre gracieux, notamment le personnel en détachement pour de courtes ou de longues périodes, ou en organisant des conférences, des manifestations, des sommets, des réunions ou des ateliers.

113. Le Comité exécutif se félicite de la contribution la contribution inestimable des États membres qui accueillent le siège et les bureaux régionaux de l'OACI, à savoir le Canada, le Mexique,

le Pérou, la France, l'Égypte, le Sénégal, le Kenya et la Thaïlande, ainsi que le Bureau régional auxiliaire – à savoir la Chine.

114. Le Comité exécutif note avec intérêt les différents fonds volontaires de l'OACI et leurs objectifs respectifs, ainsi que les indications détaillées sur les contributions et les dépenses de chaque fonds, et se réjouit des outils et des procédures mis en place pour renforcer davantage la mobilisation de ressources volontaires.

115. Le Comité exécutif est conscient de la nécessité de diversifier le réseau de bailleurs de fonds et se félicite de la possibilité d'un dialogue avec les institutions financières pour le soutien du secteur de l'aviation. Les activités à ce sujet dépendront des ressources disponibles dans le budget du Programme ordinaire du triennat 2020-2022 et de contributions extrabudgétaires. Le Comité exécutif appuie ainsi les mises à jour proposées à la Résolution A39-26 de l'Assemblée qui figure en Appendice D à la note WP/50.

116. Le Comité exécutif salue les initiatives et les réalisations du Secrétariat en matière de mobilisation des fonds volontaires et se félicite de ses travaux de renforcement de la responsabilisation, de l'efficacité dans la gestion et de la transparence qui renforceront les initiatives de mobilisation des ressources avec les donateurs.

117. Compte tenu des délibérations, le Comité exécutif convient de recommander à l'Assemblée de prendre la mesure proposée dans le résumé analytique de la note WP/50 et de :

a) donner son approbation quant aux contributions volontaires des États membres, des donateurs et des parties prenantes concernées ;

b) prier instamment les États membres, les organisations internationales, l'industrie, les donateurs, les parties prenantes concernées et les institutions financières de contribuer aux fonds volontaires de l'OACI pour lui permettre d'accomplir sa mission en vue d'appuyer l'initiative Aucun pays laissé de côté, de soutenir les programmes de travaux de l'Organisation qui ne sont pas financés ou qui sont sous-financés par le budget-programme ordinaire et d'aider les États à renforcer leurs systèmes de transport aérien ;

c) d'adopter la résolution de l'Assemblée révisée sur la mobilisation des ressources qui figure en Appendice D à la présente note.

Point 18 : Multilinguisme à l'OACI

118. Le Comité exécutif examine ensuite le point 18 de l'ordre du jour sur la base d'une note de travail principale présentée par le Conseil (note WP/62) et de notes de travail connexes présentées par les États.

119. Le Directeur adjoint, Services linguistiques et publications (DD/LP) introduit la note WP/62 dans laquelle le Conseil, reconnaissant que le multilinguisme est un principe fondamental permettant la réalisation des objectifs de l'OACI, rend compte de la mise en œuvre de politiques et décisions adoptées pour renforcer l'efficacité et l'efficience en matière de services linguistiques. La note relève que le Secrétariat a pu faire face à la forte demande de services de traduction et d'interprétation en mettant en œuvre certaines mesures au cours des deux derniers triennats, notamment un nouveau Système de gestion des services linguistiques (SGLS), en formant des administrateurs auxiliaires de langues, en réorganisant les services d'appui, en améliorant la polyvalence du personnel, et en allouant des fonds supplémentaires provenant d'autres sources de l'OACI, ou des gains d'efficacité obtenus au sein dans l'unité des Services linguistiques et des publications.

120. La note WP/62 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des activités de l'OACI en faveur du multilinguisme ;

b) demander à la Secrétaire générale d'élaborer une stratégie complète de promotion du multilinguisme dans l'Organisation, en vue de fournir en temps voulu et de manière efficace des services linguistiques de qualité, tout en renforçant les capacités linguistiques tant au siège que dans les bureaux régionaux ;

c) demander instamment aux États membres de collaborer activement avec le Secrétariat de l'OACI pour promouvoir le multilinguisme comme partie intégrante des programmes et des activités de l'Organisation.

121. Le délégué du Paraguay introduit la note WP/451 (*Politique de l'OACI en matière de services linguistiques*) présentée par son État et soutenue par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et la Communauté des autorités de l'aviation civile des pays lusophones (CAACL). Cette note est axée sur l'importance du multilinguisme du fait de sa présence dans toutes les activités menées par l'OACI. À cet égard, la disponibilité de publications et de documents dans toutes les langues officielles de l'Organisation est essentielle en raison des répercussions négatives des barrières linguistiques sur l'accès à l'information et sur l'acquisition de connaissances. Ce qui est fondamental compte tenu de la vision, de la mission, ainsi que des objectifs stratégiques et des plans mondiaux de l'OACI, qui ont été consignés dans plusieurs Résolutions de l'Assemblée. L'engagement en faveur du multilinguisme ne relève pas de la seule responsabilité des États membres, c'est un objectif capital de l'Organisation pour disposer d'éléments apportant une réponse dynamique aux besoins de traduction et d'interprétation.

122. La note rappelle que le multilinguisme est un principe fondamental pour les objectifs de l'OACI étant donné que l'Organisation a pour objectif de garantir la sécurité opérationnelle, la sécurité de l'aviation et la viabilité économique et environnementale de tous les États membres. Maintenir l'engagement en faveur du multiculturalisme est impératif d'un point de vue politique et opérationnel. L'Organisation s'occupe de cadres règlementaires et de règles de l'aviation civile, et il est important que la traduction des SARP reste une priorité. Les services d'interprétation sont fournis en six langues aux réunions de l'Assemblée, du Conseil, de la Commission de navigation aérienne, aux Conférences sur le transport aérien, aux conférences diplomatiques et aux symposiums. La note souligne que l'OACI limite les services de traduction selon la catégorie des réunions.

123. La note WP/451 souligne également que même si le multilinguisme est reconnu comme un pilier fondamental par l'Organisation, les publications ne sont pas toutes traduites. En particulier, certains documents importants qui traitent d'aspects techniques, opérationnels et de planification ne sont pas encore traduits, en contradiction avec les dispositions de l'article VII du Doc 7231 — *Règlement des publications de l'OACI* qui prévoit que tous les manuels et circulaires seront présentés dans les six langues officielles de l'Organisation. Il est tout aussi important de tenir compte des aspects financiers. Il est préoccupant que la part du budget général alloué au financement des services linguistiques soit la même que dans les deux précédents triennats, ce qui peut présenter un risque pour le multilinguisme, en affaiblissant la capacité à répondre à une demande accrue de services de traduction. Le multilinguisme ne devrait pas être affecté par les contraintes budgétaires. L'OACI doit trouver des mécanismes pour renforcer l'efficience et l'efficacité des services linguistiques qui servent cet objectif majeur, afin d'empêcher l'accumulation de retards dans la production de documents dans toutes les langues de l'Organisation.

124. La note souligne aussi que le portugais est utilisé et accepté comme outil de travail dans les réunions au sein de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) et rappelle que les États membres de la Commission ont maintes fois exprimé leurs préoccupations dans leurs réunions, ainsi qu'à

la réunion tenue en 2015 avec le Président du Conseil de l'OACI et la Secrétaire générale de l'Organisation, quant aux problèmes rencontrés du fait que leur langue n'est pas l'une des langues officielles de l'OACI.

125. La note relève en outre que tous les efforts devraient être déployés pour évaluer toute perte potentielle de la qualité des documents traduits, en particulier en ce qui concerne les aspects techniques et la nature précise du matériel traduit en tenant compte du fait que les États membres devraient avoir une parfaite compréhension des documents provenant de l'OACI. Étant donné que les services linguistiques font partie intégrante de chaque programme de l'OACI, ces services sont essentiels à la réalisation de tous les Objectifs stratégiques de l'Organisation et à l'application correcte à l'échelle mondiale des SARP et des PANS. Les services linguistiques sont aussi une exigence fondamentale de l'initiative NCLB et des communications de l'OACI avec les États membres. Il est essentiel que les services linguistiques soient fournis dans toutes les différentes langues reconnues par l'OACI, sans exception, avec les différents moyens de communication et/ou de diffusion des informations établis par l'Organisation. Un service adéquat contribue sans aucun doute pour une grande part à la réalisation des objectifs de l'OACI, ainsi qu'à l'appui de l'Organisation aux activités de traduction et d'interprétation pour les besoins des pays de langue portugaise.

126. La note WP/451 invite l'Assemblée à :

a) appuyer le multilinguisme dans tous les documents, publications et travaux de l'OACI ;

b) examiner les allocations budgétaires et les mécanismes qui augmentent l'efficacité afin de s'assurer que l'OACI peut continuer de fournir des services efficaces à tous ses États membres ;

c) continuer de mettre en œuvre avec fermeté les mesures présentées dans les Résolutions A24-21, A37-25, A39-22 et A39-23 de l'Assemblée et à faire le suivi des activités destinées à les concrétiser ;

d) évaluer et analyser d'autres considérations à cet égard qui sont jugées nécessaires.

127. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/464 (*Le multilinguisme, l'un des principes fondamentaux pour réaliser les objectifs de l'OACI en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies*). Cette note souligne que le multilinguisme étant un facteur important d'une communication harmonieuse entre les êtres humains, avec un sens particulier pour les Nations Unies et pour l'OACI qui est l'une de ses institutions spécialisées. En faisant la promotion de la tolérance, le multilinguisme garantit une participation effective et plus active de chacun dans l'Organisation, accroit l'efficacité et renforce l'action. Le principe du multilinguisme à l'OACI joue un rôle fondamental, qui permet notamment aux États de respecter les dispositions de l'article 37 de la Convention de Chicago, aux termes duquel « [c] chaque État contractant s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les nomes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne ». En outre, l'utilisation d'une seule langue ne permet pas à l'Organisation de tirer pleinement parti de l'expérience de nombreux États membres dans le domaine de l'aviation civile internationale. Le préambule de la Convention de Chicago dispose que « [c]onsidérant que le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale ».

128. La note souligne aussi que l'OACI qui élabore des normes et des pratiques recommandées pour toute la communauté internationale de l'aviation, et qui contribue à leur mise en œuvre dans les États et les régions, ne peut travailler efficacement sans services d'interprétation et de traduction dûment pourvus

en professionnels de haut niveau, qui connaissent bien le domaine de l'aviation et sa terminologie, et qui sont pleinement acquis aux buts et objectifs de l'Organisation.

129. La note WP/464 invite l'Assemblée à :

a) demander au Conseil de l'OACI de veiller en permanence à ce que les résolutions qu'elle prend soient appliquées ;

b) charger le Conseil de l'OACI d'analyser et de réévaluer encore les ressources humaines et financières nécessaires pour assurer la préparation en temps voulu des documents de l'OACI, qui portent sur la mise en œuvre des normes dans toutes les langues de travail de l'Organisation, et aussi de réévaluer le volume des travaux qu'il convient d'externaliser pour réaliser ces objectifs, tout en ayant à l'esprit les meilleures pratiques d'autres institutions spécialisées des Nations Unies ;

c) charger le Conseil de l'OACI de suivre attentivement la mise en œuvre des politiques et des décisions qu'elle prend pour améliorer l'efficacité et l'efficience des services linguistiques, en reconnaissant que le multilinguisme est un principe fondamental pour réaliser les objectifs de l'OACI ;

d) demander à la Secrétaire générale de redoubler d'efforts pour assurer des services d'interprétation et de traduction de grande qualité dans les six langues officielles ;

e) encourager les États membres de l'OACI à coopérer activement avec le Secrétariat pour promouvoir le multilinguisme en tant que composante à part entière des programmes de l'Organisation.

Analyse

130. Le délégué de la Fédération de Russie soutient la note WP/62 (présentée par le Conseil) et la note WP/451 (présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et la CAACL).

131. Soulignant que le multilinguisme est un principe fondamental des Nations Unies, le délégué de la France, rappelle que tous les deux ans l'Assemblée générale de l'Organisation examine et adopte une résolution sur cette question, la plus récente étant la Résolution A/RES/73/346 adoptée par l'Assemblée générale le 16 septembre 2019. Réaffirmant que le multilinguisme est aussi un principe fondamental de l'OACI, il relève qu'il existe un lien très solide entre le multilinguisme, l'efficacité et la transparence au sein de l'Organisation. Il rappelle que le multilinguisme est important non seulement pour les activités de l'OACI, amis aussi pour l'ensemble du secteur de l'aviation et la communauté internationale de l'aviation, compte tenu notamment de sa contribution au renforcement de la sécurité de l'aviation et de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne. Il met en évidence la nécessité de mettre en œuvre l'initiative NCLB de l'OACI dans toutes les langues officielles de l'Organisation et pour le multilinguisme d'aller de pair avec le multilatéralisme. Soulignant en outre que le multilinguisme ne devrait pas être perçu uniquement comme une charge, mais aussi comme un atout qui est au cœur du principe fondateur de l'OACI consistant à rapprocher davantage les nations et les peuples du monde à travers le développement de l'aviation civile internationale, le délégué de la France apporte son appui à la note WP/464 (présentée par la Fédération de Russie).

132. Insistant sur la nécessité de se montrer plus actif et ambitieux dans la promotion du multilinguisme à l'OACI, le délégué de la France appuie aussi à la note WP/62 (présentée par le Conseil) et la proposition faite par la Secrétaire générale d'élaborer une stratégie globale de promotion du multilinguisme au sein de l'Organisation susceptible d'être soumise au Conseil pour adoption. Il souligne

que cette stratégie fixerait un cap à l'Organisation et lui permettrait de mobiliser les ressources nécessaires. Réaffirmant son appui à la Résolution A37-25 de l'Assemblée : *Politique de l'OACI en matière de services linguistiques*, le délégué de la France rappelle que le multilinguisme est un moyen de respecter la diversité linguistique et culturelle et promouvoir la compréhension internationale par le dialogue.

133. Concluant son intervention, le délégué de la France a le regret d'informer le Comité exécutif du décès de l'ancien Président de la République française (1995-2007), Jacques Chirac, survenu au matin du 26 septembre 2019.

134. Au nom du Comité exécutif et de l'Assemblée dans son ensemble, le Président adresse ses sincères condoléances à la délégation de la France, ainsi qu'au gouvernement et au peuple français.

135. Approuvant la note WP/62 (présentée par le Conseil), le délégué de la Chine réaffirme que le multilinguisme est essentiel pour la réalisation des objectifs de l'OACI. Tout en exprimant sa satisfaction pour les services linguistiques fournis au cours du dernier triennat, il encourage la Secrétaire générale à redoubler d'efforts pour assurer la plus grande qualité des services linguistiques comme le souhaite la note WP/464 (présentée par la Fédération de Russie) à laquelle il apporte son appui sans réserve.

136. Se référant à la note WP/451 (présentée par les États membres de la CLAC et de la CAACL) et coparrainée par son État, le délégué du Portugal réaffirme l'importance du multilinguisme à l'OACI, compte tenu de la complexité du système de l'aviation internationale, et en particulier, du degré élevé de spécialité et de technicité des règlements de l'aviation. Il rappelle que le multilinguisme permet la compréhension des SARP, des manuels et d'autres éléments indicatifs connexes de l'OACI, ce qui est fondamental pour leur mise en œuvre effective et celle des plans mondiaux de l'Organisation. Le multilinguisme est l'un des piliers essentiels de la mise en œuvre effective de l'initiative NCLB. Le délégué du Portugal espère que l'Assemblée va reconnaître le portugais comme l'une des langues de travail de l'OACI.

137. Le délégué de la République bolivarienne du Venezuela exprime son appui à la note WP/451, et à la note WP/464 (présentée par la Fédération de Russie). Soulignant l'importance d'une diffusion efficace des publications et documents de l'OACI dans toutes les langues officielles de l'Organisation, il rappelle les engagements pris sur le multilinguisme et les services linguistiques à travers les Résolutions A24-21, A37-25, A39-22 et A39-23. Il souligne la nécessité de prendre des mesures pour davantage renforcer les services linguistiques à l'OACI, étant donné qu'ils ont une incidence directe sur la mise en œuvre des SARP dans les États et les régions et, par conséquent, sur la réussite de l'initiative NCLB.

138. Reconnaissant l'importance du multilinguisme en tant que catalyseur essentiel du multilatéralisme, la déléguée de Cuba appuie les observations formulées par le délégué de la France sur cette question. Elle se réjouit de la fourniture à titre gracieux par le Brésil de services d'interprétation en portugais lors des séances plénières de l'Assemblée et appuie la note WP/62 (présentée par le Conseil), la note WP/451 (présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et de la CAACL), et la note WP/464 (présentée par la Fédération de Russie). Rappelant que Cuba a été membre du Conseil de l'OACI pendant le triennat 2016-2019, la déléguée de Cuba relève que les contraintes budgétaires et la non-augmentation des contributions des États membres a eu une incidence directe sur le multilinguisme à l'OACI. Convenant avec les co-parrains de la note WP/451 qu'il ne devrait pas y avoir de gros retards dans la disponibilité de la documentation dans toutes les langues officielles de l'Organisation, elle indique qu'elle constate que les éléments indicatifs ne sont pas publiés simultanément dans les toutes les six langues. Bien que consciente des efforts fournis par le Secrétariat pour éviter que ces retards aient une incidence négative sur la mise en œuvre des SARP et des PANS, la déléguée de Cuba rappelle l'importance cruciale des éléments indicatifs pour leur mise en œuvre effective par les États. Toutefois, ces éléments indicatifs ne

bénéficient du même niveau de priorité dans le budget du Programme ordinaire de l'OACI que les autres publications et documents. Elle souligne que les retards enregistrés dans la disponibilité des éléments matériels dans toutes les langues officielles de l'Organisation entraînent d'autres retards dans la mise en œuvre des SARP et des PANS, qui à leur tour ont eu une incidence sur les résultats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et sur le Programme universel d'audits de la sureté (USAP). La déléguée de Cuba suggère par conséquent de penser à inclure dans les prochains budgets triennaux une enveloppe spécifique pour la traduction des éléments indicatifs dans toutes les langues officielles de l'Organisation.

139. Rappelant les précédentes délibérations du Comité sur l'importance de l'initiative NCLB pour assurer que tous les États mettent effectivement en œuvre les SARP de l'OACI, le délégué du Nicaragua réitère que le multilinguisme est un facteur essentiel dans l'atteinte de cet objectif. Il souligne qu'il est essentiel que les États aient accès aux publications et documents pertinents de l'OACI dans toutes les langues officielles de l'Organisation pour pouvoir se conformer aux SARP de l'OACI comme ils s'y sont engagés en devenant partie à la Convention de Chicago. le délégué du Nicaragua convent par conséquent avec le délégué de la France et d'autres intervenants que le multilinguisme, et en particulier la traduction des publications et documents de l'OACI, ne devrait pas être considéré uniquement comme une charge mais aussi comme une force. Par conséquent, il appuie sans réserve les notes WP/451 (présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et de la CAACL) et WP/484 (présentée par la Fédération de Russie).

140. Soulignant que le multilinguisme permet une communication efficace entre l'OACI et ses États membres, surtout sur les questions techniques de l'aviation, le délégué du Chili convient qu'il ne doit pas être considéré uniquement comme une charge mais également comme un investissement. Il approuve toutes les trois notes de travail présentées.

141. Le délégué du Pérou rappelle que la note WP/451 (présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et de la CAACL) a mis évidence deux questions importantes : la nécessité de publier les documents à caractère international comme les manuels et les circulaires dans toutes les six langues officielles de l'OACI ; et la nécessité de donner aux pays lusophones la possibilité d'utiliser le portugais en tant que langue officielle de l'Organisation. Il appuie sans réserve cette note de travail, la note WP/62 (présentée par le Conseil), ainsi que la note WP/464 (présentée par la Fédération de Russie).

142. Manifestant aussi son appui à la note WP/62, le délégué du Canada réaffirme que le multilinguisme contribue à la réalisation des objectifs de l'OACI, ainsi qu'à la mise en œuvre réussie de son initiative NCLB. Il souligne que le multilinguisme est essentiel à la participation de tous les États aux activités de l'OACI et permet de tirer pleinement parti de toutes les formes d'expertise disponibles. Le délégué du Canada souligne que la tenue de discussions techniques liées à l'aviation dans les langues officielles de l'OACI permet d'assurer que les objectifs de l'Organisation sont dûment pris en compte, dans les domaines de la sécurité et de la sureté de l'aviation ou de l'environnement. Il rappelle, dans ce contexte, le succès du programme AGIR pour le CORSIA. Le délégué du Canada souligne que garantir l'accès à tous les documents techniques dans les six langues officielles de l'Organisation doit rester une préoccupation essentielle pour permettre une meilleure harmonisation de la mise en œuvre des SARP dans le monde entier, ce qui renforcera à son tour la sécurité de l'aviation, objectif fondamental de l'OACI.

143. Les délégués de Cabo Verde, du Costa Rica, du Sénégal, du Mexique, de l'Espagne, de l'Uruguay, de la Colombie, de l'Argentine, de l'Algérie, de Monaco, du Mozambique, du Bangladesh, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, de la Jamaïque, de la Guinée équatoriale, du Liban, de l'Égypte, du Honduras et de Timor Leste approuvent la note WP/62 (présentée par le Conseil), la note WP/451 (présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et de la CAACL) et la

note WP/464 (présentée par la Fédération de Russie), pour les mêmes motifs que ceux invoqués par les précédents intervenants). Ce faisant, le délégué de Cabo Verde relève que le multilinguisme contribue à l'unité entre les nations et les peuples du monde comme le préconise le Préambule de la Convention de Chicago étant donné qu'il permet le multilatéralisme, tout en assurant la promotion et la protection de la diversité des langues et des cultures dans le monde.

144. Le délégué du Costa Rica appuie interventions des délégués de la France et du Nicaragua.

145. Le délégué du Sénégal relève que le multilinguisme, principe fondamental de l'OACI, permet l'accès de tous les États aux informations cruciales de l'Organisation sur l'aviation, leur permettant ainsi de se conformer aux SARP, en temps voulu.

146. Le délégué du Mexique souligne la nécessité d'incorporer le contenu de la note WP/62 (présentée par le Conseil) dans le Rapport du Comité exécutif à la Plénière sur le point 18 de l'ordre du jour, ainsi que les observations y relatives formulées par les délégués. Il propose que le rapport indique aussi que les prochaines délibérations sur le budget ne soient pas axées sur la réduction des services linguistiques comme cela a été le cas pour les précédents triennats, mais plutôt sur la recherche d'un meilleur équilibre pour une utilisation plus optimale des ressources allouées à ces activités. Le délégué du Mexique affirme que les services linguistiques ont une importance capitale pour assurer une compréhension mutuelle des délibérations au sein de divers organes de l'OACI, ainsi que des SARP, politiques, plans et programmes de l'Organisation.

147. Convenant que les services linguistiques ne devraient pas être perçus comme un poste de réduction des coûts lors des futures délibérations sur le budget, le délégué de l'Espagne relève que même si le projet de budget pour le triennat 2020-2022 prévoit la même enveloppe pour les services linguistiques que celle du triennat en cours, le risque de voir l'enveloppe budgétaire allouée aux services linguistiques diminuer à l'avenir, subsiste. Il rappelle l'importance de l'élaboration par la Secrétaire générale d'une stratégie globale de promotion du multilinguisme au sein de l'Organisation, afin de fournir des services linguistiques de qualité, efficaces et en temps voulu, comme le propose la note WP/62.

148. Les délégués de l'Uruguay et de l'Argentine rappellent que le multilinguisme est une valeur fondamentale du système des Nations Unies, et de l'OACI en particulier, et constitue un catalyseur essentiel du multilatéralisme. Les délégués de Monaco, de la Jamaïque et de la Guinée équatoriale approuvent l'intervention du délégué de la France, surtout en ce qui concerne l'élaboration d'une stratégie globale de promotion du multilinguisme à l'OACI. Le délégué de la Guinée équatoriale relève la nécessité de renforcer les capacités linguistiques des bureaux régionaux puisqu'ils assurent la liaison directe entre les États dans leurs régions respectives et le siège de l'OACI.

149. S'agissant de la note WP/451 (présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et de la CAACL), le délégué du Mozambique insiste sur l'importance de la disponibilité en temps voulu de publications et documents multilingues de l'OACI relatifs à la sécurité et à la sureté de l'aviation pour les pays lusophones dont les aéroports enregistrent une hausse du trafic. Il approuve les interventions des précédents orateurs, en particulier, les observations formulées par le délégué du Portugal sur le multiculturalisme et la reconnaissance par l'Assemblée de la nécessité d'ajouter le portugais aux langues de travail de l'OACI.

150. Rappelant que le portugais est la sixième langue la plus parlée dans le monde, le délégué du Bangladesh appuie son ajout aux langues de travail de l'Organisation. Il affirme que la diffusion des publications et documents de l'OACI en langue portugaise contribuera à la promotion de la sécurité et de la sureté de l'aviation.

151. Le délégué de l'Égypte saisit cette occasion pour exprimer sa profonde gratitude à l'OACI pour les services linguistiques fournis par les interprètes et les traducteurs qui travaillent dans l'ombre pour aider les délégués à surmonter les barrières linguistiques, ce qui constitue l'un des principaux obstacles à une communication efficace et au rapprochement des nations et des peuples.

152. Le Directeur adjoint, Langues et publications note que la plupart des questions soulevées par les délégués sont résumées dans la note WP/62 présentée par le Conseil. S'agissant de la note WP/451 (présentée par le Paraguay et soutenue par les États membres de la CLAC et de la CAACL), il souligne que l'OACI s'est engagée à assurer la parité et la qualité des services dans toutes les six langues de travail afin de donner à tous les États les mêmes chances de consulter les documents produits par l'OACI et de participer activement aux réunions de l'Organisation. Tout en reconnaissant la demande formulée par la note de travail et par plusieurs États lors des délibérations aux fins de l'ajout du portugais aux langues de travail de l'OACI afin de soutenir les activités de l'Organisation et la communication avec les pays lusophones, le DD/LP souligne la difficulté à y donner une suite favorable dans un contexte de restrictions budgétaires. Soulignant les efforts constants visant à utiliser de manière optimale les ressources humaines, matérielles et financières, il rappelle que d'autres mécanismes de coopération peuvent être explorés pour le financement de la traduction des publications et l'interprétation lors des réunions de l'OACI sur une base de recouvrement des coûts. Le DD/LP relève que les contributions volontaires des États membres sous forme de détachement de spécialistes de langues et l'appui à des projets spéciaux sont aussi les bienvenus.

153. La Secrétaire générale réaffirme que le multilinguisme est un principe fondamental dans la réalisation des objectifs de l'OACI et constitue une de ses grandes priorités. Elle affirme que le Secrétariat applique pleinement le principe du multilinguisme et continuera à renforcer sa mise en œuvre dans l'ensemble de l'Organisation. La Secrétaire générale souligne que la modernisation des processus opérationnels du Secrétariat et l'utilisation de technologies innovantes ont permis d'améliorer la gestion, l'efficacité et l'efficience des services linguistiques et donné ainsi au Secrétariat la possibilité de fournir de meilleurs services linguistiques avec moins de ressources pendant le triennat en cours. Se réjouissant de la contribution du personnel des Langues et publications à cet effort, elle assure le Comité exécutif que le Secrétariat est engagé à fournir des services de qualité aux États membres de l'OACI dans toutes ses langues de travail.

154. Résumant les délibérations, le Président indique que le Comité exécutif prend acte de la note WP/62 (présentée par le Conseil), de la note WP/451 (présentée par les États membres de la CLAC et de la CAACL), et de la note WP/464 (présentée par la Fédération de Russie). Il souligne le multilinguisme est un principe fondamental pour la réalisation des objectifs de l'OACI conformément à la Résolution A37-25 de l'Assemblée, les services linguistiques font partie intégrante de tous les programmes de l'OACI et sont essentiels à la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation et à la mise en œuvre des SARP et des PANS. De plus, ils sont indispensables au déploiement de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) et à la communication entre l'OACI et ses États membres.

155. Le Comité exécutif note en outre que le Secrétariat de l'OACI appuie pleinement le multilinguisme comme objectif principal de l'Organisation, et qu'un certain nombre d'initiatives ont été mises en œuvre afin d'améliorer l'efficacité des services linguistiques. Parmi les nouvelles initiatives qui sont envisagées pour le prochain triennat, on peut citer l'élaboration d'une stratégie complète de promotion du multilinguisme au sein de l'Organisation en vue de fournir en temps voulu et de manière efficace des services linguistiques de qualité, tout en assurant le renforcement des capacités linguistiques tant au siège que dans les bureaux régionaux. La stratégie encouragerait également l'utilisation de technologies innovantes ainsi que les pratiques optimales de l'ONU en matière de gestion de la charge de travail et d'amélioration de la qualité et de l'efficacité.

156. Le Comité note par ailleurs que, pour assurer le multilinguisme, le projet de budget proposé prévoit le même niveau de services linguistiques que pour le triennat en cours, à condition que la capacité établie soit respectée, et que les mesures d'efficacité approuvées par le Conseil au cours de sa 208e session pour le budget actuel (C-DEC 208/5, mai 2016) continueraient de s'appliquer au cours de la période 2020-2022. Cependant, certains États ont indiqué que lors des futures délibérations sur le budget, l'accent ne devrait pas être mis sur la réduction des services linguistiques mais sur la quête d'un meilleur équilibre qui permettrait une utilisation plus efficace des ressources allouées aux services linguistiques.

157. À la lumière des délibérations, le Comité exécutif recommande à l'Assemblée de reconnaître le multilinguisme comme un principe fondamental qui permet de réaliser les objectifs de l'OACI et :

a) demande au Conseil de suivre de près la mise en œuvre des politiques et décisions qu'il a adoptées pour améliorer l'efficacité et l'efficience des services linguistiques ;

b) demande à la Secrétaire générale d'élaborer une stratégie complète de promotion du multilinguisme dans l'Organisation, en vue de fournir en temps voulu et de manière efficace des services linguistiques de qualité, tout en renforçant les capacités linguistiques tant au siège que dans les bureaux régionaux ;

c) demande instamment aux États membres de collaborer activement avec le Secrétariat de l'OACI pour promouvoir le multilinguisme comme partie intégrante des programmes et des activités de l'Organisation.

158. La séance est levée à 12 heures.

Procès-verbal de la troisième séance
(Jeudi, 26 septembre 2019, 14 h)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 12 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Politique

Priorités stratégiques pour le prochain triennat

— *Résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2)*
— Note présentée par les États-Unis

Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)

— *Mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)*
— Note présentée par le Brésil et l'Argentine, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
— Note présentée par la Chine
— Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (EU), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
— Note présentée par la Fédération de Russie
— Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela
— Note d'information présentée par la République dominicaine
— Note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États de la Communauté d'États indépendants (CAI)

Politique de règlementation

— Note présentée par le Canada, au nom de l'Australie, des États-Unis, de la Jamaïque, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de Global Express Association (GEA), de l'Association du transport aérien international, et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
— Note présentée par le Qatar
— Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)
— Note d'information présentée par l'Inde
— Note d'information présentée par la République islamique d'Iran

Cybersécurité

Stratégie de cybersécurité et Résolution de l'Assemblée pour adoption

— *stratégie de cybersécurité de l'OACI*
— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note d'information présentée par l'IATA

Structure de gouvernance, mise en œuvre et orientations, et autres mises à jour à l'Assemblée

— Note présentée par la France
— Note présentée par les États-Unis
— Note présentée par ACI
— Note présentée par la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
— Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
— Notes présentées par la République bolivarienne du Venezuela
— Note d'information présentée par la République bolivarienne du Venezuela
— Note d'information présentée par le Qatar

Collaboration et coopération

— Note présentée par l'Australie, les Émirats arabes unis et le Royaume-Uni
— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note présentée par l'Afrique du Sud

2. Questions diverses

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

1. Le Comité exécutif entame l'examen du point 12 de l'ordre du jour. Les délibérations sont axées sur les questions de priorités stratégiques pour le prochain triennat, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASeP), la politique règlementaire, la cybersécurité, et la collaboration et la coopération, qui ont été documentés dans les principales notes de travail présentées par le Conseil, à savoir la note WP/26 *[Résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2)], la note* WP/25 [*Mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)]*, la note WP/28 (*stratégie de cybersécurité de l'OACI*), et les notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

Priorités stratégiques pour le prochain triennat

2. Le Directeur du transport aérien (D/ATB) introduit la note WP/26 dans laquelle le Conseil rend compte des mesures, adoptées et en cours d'adoption, à la suite des recommandations de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sureté de l'aviation (HCLAS/3) (tenue à Montréal du 29 au 30 novembre 2018). Soulignant que 21 recommandations ont été adoptées par la Conférence, approuvées par le Conseil et sont actuellement mises en œuvre, il note que l'Appendice à la note de travail donne l'état actualisé en juin 2019. Le D/ATB indique qu'en l'absence d'un calendrier pour une recommandation particulière dans l'Appendice, le point est mis en œuvre dans le cadre des travaux continus de l'OACI. La note WP/26 invite l'Assemblée à prendre acte des résultats de la Conférence HLCAS/2 et à soutenir les mesures actuelles visant à mettre en œuvre les recommandations de la Conférence qui figurent dans l'Appendice à ladite note.

3. Le délégué des États-Unis présente la note WP/286 [*Poursuite de la mise en œuvre de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies]* qui reconnaît les progrès enregistrés en matière de sureté de l'aviation depuis la 39e session de l'Assemblée (A39) et l'adoption de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité, mais propose à la présente session de l'Assemblée de définir un programme encore plus ambitieux de sureté de l'aviation pour le prochain triennat afin de faire face efficacement aux menaces émergentes et changeantes qui pèsent sur l'aviation civile internationale. En particulier, alors que le dernier triennat a défini le cadre grâce à l'élaboration du GASeP et des outils connexes, il faut désormais se concentrer sur les mesures concrètes, la mise en œuvre efficace de programmes et contre-mesures de sureté de l'aviation, le suivi et les améliorations.

4. La note WP/286 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Résolution 2309 (2016) ;

b) demander instamment au Conseil de poursuivre ses travaux sur la manière d'améliorer l'affectation de ressources et la priorisation du portefeuille de sureté de l'aviation de l'Organisation, notamment en effectuant une étude de faisabilité sur la création éventuelle d'une direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, comme préconisé dans les conclusions de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2) ;

c) demander aux organes appropriés (tels que le Groupe d'experts AVSEC) de lancer des programmes de travail axés sur les principes de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité, y compris la gestion des risques (notamment des orientations sur les politiques fondées sur les risques et la prise de décisions opérationnelle), la technologie, les techniques innovantes ainsi que le contrôle de la qualité et la supervision ;

d) demander aux organes appropriés (tels que le Groupe d'experts AVSEC) d'examiner le processus d'élaboration et d'adoption des normes de sécurité et des outils connexes, y compris la manière dont la politique est examinée, les résultats de sécurité souhaités clairement articulés et les impacts évalués.

5. Le délégué des États-Unis souligne que toutes les mesures susmentionnées font partie du champ d'application de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité, ainsi que des missions de l'OACI. Par ailleurs, elles englobent tous les programmes de travaux déjà reconnus par l'OACI comme bénéfiques pour ses États membres. Il souligne que les mesures proposées sont axées sur l'évolution de l'OACI vers plus de souplesse, plus de diligence et un accent sur les résultats capable de fournir aux États mieux que des feuilles de route, plans et déclarations pour la sureté de l'aviation, puisque le moment est venu pour l'Organisation d'améliorer sa gouvernance de la mise en œuvre de ses programmes essentiels de sureté de l'aviation. Il est important pour l'OACI de montrer l'exemple à travers la priorité accordée à la sureté de l'aviation afin que les États membres puissent suivre cet exemple, et de démontrer qu'elle peut gérer ses ressources de sureté de l'aviation de manière à permettre à ses États membres d'en tirer le meilleur profit, ce qui permettrait à la Secrétaire générale d'envisager le lancement de nouveaux appels à contributions, en toute confiance.

Analyse

6. Appuyant la note WP/286 (présentée par les États-Unis), la déléguée de l'Australie souligne que le caractère évolutif des menaces et le nombre croissant de voyageurs aériens signifient que les questions de sureté de l'aviation et de facilitation nécessiteraient une attention accrue au sein de l'OACI.

L'Australie reconnaît le travail déjà abattu pour mieux faire connaître ces questions, ainsi que l'engagement mondial en faveur de la sureté de l'aviation. Elle félicite l'OACI pour les mesures prises en vue de faciliter cet engagement, y compris l'élaboration et la promotion du GASeP, et relève que pour poursuivre ce bon travail, il est fondamental que les responsables chargés de faire avancer les questions de sureté de l'aviation à l'OACI, collaborent avec la même influence et la même autorité avec ceux chargés de la gestion des questions de sureté de l'aviation.

7. Approuvant la note WP/26 (présentée par le Conseil), le délégué du Portugal appuie les principaux résultats de la conférence HCLAS/2, en particulier, le renforcement de plusieurs mesures de sureté, la révision du Programme universel d'audits de sureté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), la mise en œuvre effective du GASeP, le renforcement de la coopération et de la coordination régionales, et le renforcement de la culture de sûreté. Il propose à l'Assemblée d'encourager l'OACI à mettre en œuvre les recommandations de la Conférence HLCAS/2 pour lesquelles des mesures de suivi n'ont pas encore été prises. Le délégué du Portugal approuve aussi les mesures proposées par la note WP/286 (présentée par les États-Unis) qui amélioreront la visibilité de la sûreté de l'aviation à l'OACI et l'importance qui lui est accordée, notamment à travers la création d'une Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation conformément à la recommandation de la Conférence HLCAS/2. Dans ce contexte et soutenant le GASeP et la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, il plaide pour l'adoption d'une nouvelle Déclaration sur la sûreté de l'aviation, dont la base pourrait être la note d'information WP/528, Révision n° 1 (*Declaration on Aviation Security*) présentée par le Liban, le Mexique, le Nigéria, le Qatar, l'Arabie saoudite, Singapour, les Émirats arabes unis et par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et les autres États membres de la CEAC.

8. Les délégués du Togo, de la Fédération de Russie, de l'Argentine et de l'Afrique du Sud apportent aussi leur appui à ces deux notes de travail. Ce faisant, le délégué du Togo s'enquiert sur la procédure de demande d'assistance dans la mise en œuvre du GASeP.

9. Le délégué de Fédération de Russie félicite le Conseil et le Secrétariat pour les mesures de suivi actuelles et futures de la mise en œuvre des recommandations de la Conférence HLCAS/2 qui figurent dans la note WP/26. Se référant à la note WP/286, il propose de charger le Groupe d'experts de sûreté (AVSECP) d'examiner les exigences techniques de la création d'une Direction de la sûreté et de la facilitation en aviation afin de faciliter les délibérations du Conseil et la prise de décisions.

10. Le délégué de l'Argentine réaffirme la nécessité de réfléchir sur la manière d'accroître les ressources du portefeuille de sûreté de l'aviation à l'OACI et de lui accorder un degré de priorité plus élevé et d'examiner la possibilité de créer une Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

11. Le délégué de l'Afrique du Sud note avec satisfaction les mesures de suivi de la mise en œuvre des recommandations de la réunion HCLAS/2 présentées en grandes lignes dans la note WP/26 et prie instamment l'OACI de poursuivre ses travaux sur la question. Soulignant que l'élévation du degré de priorité accordé à la sûreté de l'aviation à l'OACI évoquée dans les deux notes de travail constitue une tâche importante, il approuve l'approche adoptée par le Conseil, qui après examen du rapport d'une étude sur la création d'une Direction de la sûreté de l'aviation et de facilitation a décidé, le 21 juin 2019, d'établir un groupe de travail pour examiner la question globale de la structure du Secrétariat, en vue d'arrêter des options pour sa restructuration, en tenant compte des aspects liés à la sûreté de l'aviation et à la facilitation, ainsi qu'à la coopération technique. Le délégué de l'Afrique du Sud reconnaît l'ampleur de la tâche et attend impatiemment de recevoir en temps voulu le rapport final de cette étude.

12. Approuvant la note WP/26 (présentée par le Conseil), le délégué du Brésil note que tous les États œuvrent ensemble pour renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier.

13. Le délégué du Royaume-Uni appuie la note WP/286 (présentée par les États-Unis), et se félicite des progrès accomplis tout en reconnaissant la nécessité de maintenir cet élan et de renforcer davantage la sûreté de l'aviation. Il accepte aussi avec le principe selon lequel la sûreté de l'aviation devrait bénéficier du même niveau de priorité que la sécurité au sein de l'Organisation et que la structure du Secrétariat de l'OACI pourrait devoir refléter l'évolution des tâches et priorités de l'Organisation au fil du temps. Soulignant que la recommandation formulée par la Conférence HLCAS/2 de créer une Direction de sûreté de l'aviation et de la facilitation est très constructive, le délégué du Royaume-Uni prie instamment le Conseil d'achever l'examen en cours de la structure du Secrétariat.

14. Soutenant sans réserve la note WP/286, le délégué du Canada reconnaît les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité et se dit favorable à la poursuite des travaux nécessaires pour la création éventuelle d'une Direction de sûreté de l'aviation et de la facilitation. En outre, il soutient l'accent mis sur les préceptes de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité, en particulier la gestion des risques et l'examen des processus, des outils et l'élaboration de politiques pour y parvenir.

15. Soulignant que la sûreté de l'aviation constitue l'un des trois piliers du programme des travaux de l'OACI, le délégué de la Chine approuve la note WP/26, ainsi que les mesures de suivi actuelles et futures visant à mettre en œuvre les très importantes recommandations de la Conférence HLCAS/2 visant à renforcer la sûreté de l'aviation. Rappelant qu'au cours de l'actuel triennat l'Organisation a tenu trois symposiums mondiaux sur la sûreté de l'aviation en plus de la Conférence HLCAS/2, il appuie les travaux du Conseil et du Secrétariat dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

16. Approuvant la note WP/286 (présentée par les États-Unis), le délégué du Guyana relève que la sûreté de l'aviation est d'une importance capitale, compte tenu en particulier du doublement attendu volume du trafic aérien au cours des 15 prochaines années, et insiste sur la nécessité de se tourner vers l'avenir.

17. Résumant les délibérations, le Président indique que le Comité exécutif note avec satisfaction la participation de haut niveau des États/industrie à la conférence HCLAS/2 et prend acte de ses résultats. Les délégués adressent aussi leurs remerciements au Secrétariat de l'OACI pour la réussite de cet évènement. Examinant les résultats de la Conférence et les mesures de suivi (note WP/26), le Comité exécutif approuve les recommandations de la Conférence HLCAS/2 et appuie les mesures prises par le Conseil de l'OACI et le Secrétariat. Il invite, toutefois, à accorder une attention soutenue à certains points toujours en chantier, par exemple à la nécessité d'examiner le mécanisme actuel de coordination de la cybersécurité, à l'établissement de priorités relatives à la sûreté de l'aviation au sein de l'OACI, et à la création éventuelle d'une Direction de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

18. Ayant noté avec satisfaction que beaucoup a été fait sur les points clés de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité, le Comité exécutif souligne la nécessité pour le Conseil d'assurer que des organes compétents (comme le groupe d'experts AVSEC) poursuivent les travaux sur les préceptes de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité. Il s'agit notamment des domaines tels que : la gestion des risques et les orientations connexes sur les politiques fondées sur les risques et la prise de décisions opérationnelle ; les technologies et les techniques novatrices ainsi que le contrôle de la qualité et la supervision. En outre, les délégués expriment le besoin d'examiner le processus d'élaboration et d'adoption des normes de sûreté et des outils d'appui, notamment la manière dont les politiques sont examinées, les résultats escomptés en matière de sûreté formulés, et les incidences évaluées.

Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)

19. Le Directeur du transport aérien introduit la note WP/25 [*Mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)*] dans laquelle le Conseil fournit un aperçu général des nombreuses activités entreprises pour élaborer et mettre en œuvre les mesures et tâches prioritaires du GASeP.

20. La note WP/25 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des nombreuses activités entreprises à ce jour, et actuellement en cours, pour mettre en œuvre les mesures et tâches prioritaires du GASeP ;

b) prier instamment les États à prendre des dispositions pour améliorer la mise en œuvre effective de l'Annexe 17 — *Sûreté* afin de réaliser les objectifs déterminés dans le GASeP ;

c) demander au Conseil de mettre en œuvre un calendrier de révision triennal pour le GASeP ;

d) demander au Conseil d'incorporer, dans la prochaine édition du GASeP, des mesures et des tâches se rapportant à certaines composantes de l'Annexe 9 — *Facilitation,* qui soutiennent aussi bien les objectifs de sûreté de l'aviation que les objectifs de sécurité aux frontières, en particulier les renseignements préalables concernant les voyageurs et les dossiers passagers).

21. Ensuite, le délégué du Brésil introduit la note WP/285 (*GASeP — avantages d'un plan mondial et nécessité de surveiller en continu sa mise en œuvre*) présentée par son État et l'Argentine, avec l'appui des États membres de la CLAC. La note relève que l'élaboration du GASeP est une importante avancée dans les domaines de la sûreté et de la facilitation et que la feuille de route du GASeP a apporté plus d'objectivité à un document stratégique mondial qui constitue une remarquable évolution de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS). Elle souligne aussi que la feuille de route du GASeP est maintenant dans sa phase de mise en œuvre et que depuis son élaboration certaines tâches ont déjà été achevées. Pour aller plus loin dans sa mise en œuvre, la note propose l'établissement d'une méthodologie permettant de notifier les nouveaux progrès aux parties prenantes et de promouvoir l'échange de connaissances et d'expériences entre les parties prenantes, de fournir des mises à jour sur la mise en œuvre effective de façon dynamique en utilisant les résultats de l'USAP-CMA pour mesurer la progression du GASeP. Étant donné qu'il peut y avoir un décalage temporel entre les activités d'audit de l'USAP-CMA, la note propose à l'OACI de prendre en compte les données fournies par les États dans les plans d'actions correctives (CAP) afin de mettre à jour, de façon constante, l'état d'avancement de la mise en œuvre effective.

22. La note WP/285 invite l'Assemblée à :

a) prendre note de l'expérience du Brésil concernant le GASeP, avec la création de groupes techniques collaboratifs pour coordonner la mise en œuvre du Plan et élaborer des mesures et des projets conjoints avec l'industrie et toutes les parties prenantes de l'aviation intéressées ;

b) reconnaître l'importance du GASeP pour l'accroissement de la sûreté de l'aviation dans le monde, en tant qu'enjeu international pour le secteur ;

c) recommander que l'OACI examine la viabilité et les avantages éventuels de la création d'un mécanisme permettant de suivre la progression de la feuille de route du GASeP ;

d) demander à l'OACI d'évaluer la possibilité de mettre à jour certains résultats de l'USAP-CMA (mise en œuvre effective) sur la base des données bien établies soumises par les États dans le cadre de leur plan d'actions correctives (CAP).

23. Le délégué de la Chine présente la note WP/373 [*Promouvoir l'élaboration de plans nationaux pour la mise en œuvre du GASeP et le partage des meilleures pratiques*] qui présente en grandes lignes l'expérience de son État dans la mise en œuvre du GASeP et de la feuille de route régionale du GASeP de l'Asie-Pacifique (APAC). Il relève qu'en dépit de la hausse des risques pour la sûreté de l'aviation dans le monde depuis 2016, les ressources pour y faire sont de plus en plus limitées. Ces dernières années, l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) a œuvré au renforcement de la sûreté et de la coopération en collaboration avec le Gouvernement de la Chine et l'OACI. Elle a notamment investi dans l'amélioration de sûreté et apporter une contribution proactive à l'adoption de mesures pragmatiques, notamment l'élaboration d'un plan national de mise en œuvre des cinq priorités énoncées dans le GASeP, y compris des organismes publics de règlementation, des entreprises, des associations de l'industrie et des instituts de recherche. La note appelle le Secrétariat de l'OACI et les diverses plateformes à participer au renforcement de la coopération internationale afin d'adopter une approche proactive, notamment à travers la publication d'un modèle de plan national AVSEC.

24. La note WP/373 invite l'Assemblée à :

a) encourager les États membres à collaborer avec le Secrétariat en vue de l'actualisation du GASeP et des feuilles de route régionales dans les meilleurs délais ;

b) encourager les États membres à élaborer et à actualiser leur plan national pour la sûreté de l'aviation de façon plus proactive et rapide, en s'inspirant du GASeP et des feuilles de route régionales ;

c) encourager les États membres à coopérer avec le Secrétariat en vue de mener davantage d'activités liées au partage des meilleures pratiques en matière d'élaboration et de mise en œuvre du GASeP, des feuilles de route régionales et des plans nationaux pour la sûreté de l'aviation ;

d) encourager les États membres à coopérer avec le Secrétariat en vue d'élaborer et de publier, en se basant sur le partage des meilleures pratiques en la matière, plusieurs types de modèles de plans nationaux pour la sûreté de l'aviation adaptés à différentes situations, à l'intention des États membres.

25. Le délégué de la Turquie introduit la note WP/235 (*Promotion de la mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde*] présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC. La note souligne l'importance cruciale de maintenir l'élan pour s'y appuyer et améliorer la réponse mondiale aux menaces qui pèsent sur la sûreté de l'aviation en mettant en œuvre le GASeP à la lumière de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité. La note rappelle également que l'atteinte des cibles définies par le Conseil de l'OACI pour la mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 17 dépend non seulement de l'amélioration des performances des différents États dans la mise en œuvre effective de ces normes, mais aussi de la capacité de l'OACI à surveiller en permanence les progrès accomplis de manière harmonieuse. À cette fin, la proposition faite par le Conseil dans la note WP/32 [*Rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du Programme universel de sûreté — méthode de surveillance continue (USAP-CMA)*], (à examiner au titre du Point 13 de l'ordre du jour de la quatrième séance) de réformer l'USAP-CMA est accueillie très favorablement.

26. La note souligne qu'il est important que les États se soutiennent non seulement les uns les autres dans la mise en œuvre du GAseP, mais aussi l'OACI. Ce qui nécessite une utilisation efficace des ressources disponibles dans le budget de l'Organisation pour 2020-2022, mais aussi une contribution des

connaissances spécialisées et le soutien matériel et non matériel des États et des organismes aéronautiques, tels que les organisations régionales et sous-régionales et les acteurs de l'industrie. Les États membres de l'UE/CEAC ont pris de nombreuses mesures et lancé de nombreuses initiatives pour renforcer leurs régimes de sûreté de l'aviation et coopérer activement avec tous les États membres de l'OACI, les partenaires internationaux et le Secrétariat pour promouvoir la mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 17 à l'appui du GASeP et de l'initiative NCLB. On peut citer notamment le projet CASE financé par l'UE et le programme de renforcement des capacités de la CEAC, ainsi que les diverses activités de renforcement des capacités entreprises par les États et les organisations européens.

27. La note WP/315 invite l'Assemblée à :

a) accueillir chaleureusement le lancement rapide du GASeP suite à l'adoption de la Résolution A39-18 de la 39e session de l'Assemblée de l'OACI ;

b) réaffirmer son engagement à atteindre les objectifs mondiaux pour une mise en œuvre efficace, telle qu'elle est envisagée dans la feuille de route du GASeP ;

c) demander au Secrétariat de l'OACI de mettre sur pied un mécanisme de compte rendu des progrès afin d'encourager les États membres à maintenir le rythme dans la mise en œuvre des interventions, des mesures et des tâches prioritaires convenues figurant dans le GASeP et de démontrer les progrès obtenus dans la réalisation des objectifs du GASeP ;

d) reconnaitre les travaux menés par le Secrétariat, en consultation avec les États membres, pour revoir la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA et inviter instamment le Secrétariat de l'OACI à appliquer en priorité les réformes de l'USAP-CMA, indiquées dans la note A40 -WP/32 ;

e) inviter instamment le Secrétariat de l'OACI à mettre à disposition des ressources pour mener tous les audits requis afin de mesurer efficacement la mise en œuvre par rapport aux objectifs convenus mondialement dans la feuille de route du GASeP, et encourager les États à appuyer l'OACI dans ses travaux d'audit de la sûreté de l'aviation en fournissant des ressources supplémentaires ;

f) inviter instamment le Secrétariat de l'OACI à mettre en œuvre les recommandations de la Conférence HLCAS/2, notamment en dressant un aperçu complet des activités de renforcement des capacités et en menant des activités de haut niveau pour obtenir l'engagement politique des États bénéficiaires, comme il est indiqué au paragraphe 4.1 de la note WP/315 ;

g) encourager les États à se soutenir mutuellement dans la mise en œuvre du GASeP ;

h) reconnaître les efforts de la Région Europe pour mettre en œuvre le GASeP et son soutien aux autres régions et États aux fins d'une mise en œuvre efficace du GASeP.

28. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/344 (Renforcer la culture de sûreté de l'aviation dans l'USAP-CMA et dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde de l'OACI) qui souligne la nécessité de renforcer la culture de sûreté et le rôle de l'USAP-CMA pour assurer la mise en œuvre du GASeP. Il rappelle que la mise en œuvre effective et la supervision sont le meilleur moyen d'assurer la conformité avec les normes de l'OACI, et propose d'organiser une conférence pour l'échange d'informations et de nouvelles technologies dans le domaine de la supervision et de la gestion des passagers indisciplinés.

29. La note WP/344 invite l'Assemblée à :

a) prendre en considération les informations contenues dans la note ;

b) convenir de la pertinence de la question de l'amélioration des mécanismes juridiques pour accroître l'efficacité des activités de supervision des États relativement à des passagers indisciplinés qui commettent des actes d'intervention illicite dans le domaine de l'aviation civile menaçant la sûreté de l'aviation et la sécurité des vols ;

c) encourager les États et les organisations intéressées à organiser une conférence pour faire part de leurs expériences et présenter de nouvelles technologies afin de prendre des mesures concrètes et juridiques à l'égard des passagers indisciplinés et de renforcer la culture de sûreté chez les passagers ;

d) veiller à la rédaction de recommandations méthodologiques portant sur la séquence d'échange d'informations sur des passagers indisciplinés exposés à une procédure administrative ou pénale dans les États membres de l'OACI ;

e) envisager la possibilité d'inclure dans l'USAP-CMA la question des mesures qu'un État peut prendre pour prévenir les infractions et renforcer la culture de sûreté.

30. La déléguée de la République bolivarienne du Venezuela présente la note WP/357 [*Proposition de suivi de la mise en œuvre du Plan OACI pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)*] qui met en lumière la feuille de route pour les régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes, et Amérique du Sud (NACC et SAM) pour relever les défis de la mise en œuvre du GASeP et attirer l'attention sur un système d'évaluation élaboré par la région afin de déterminer le niveau de mise en œuvre du GASeP.

31. La note WP/357 invite l'Assemblée à :

a) tenir compte de l'expérience régionale (NACC/SAM) quant aux moyens de s'attaquer aux défis de la mise en œuvre du GASeP ;

b) envisager l'établissement à l'échelle mondiale de mécanismes qui fournissent des outils pour aider les États à concevoir une autoévaluation et des processus d'identification des besoins pour améliorer la mise en œuvre du GASeP, qui est suivie par les bureaux régionaux de l'OACI, et pour appuyer les États dans la mise en œuvre des objectifs du GASeP et de l'Annexe 17 de l'OACI — *Sûreté*.

32. Il est noté que les notes d'information ci-après ont également été soumises au Comité exécutif : la note WP/400 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*) présentée par la République dominicaine et la note WP/386 (*On the course of the implementation of the provisions of the ICAO GASeP in the Member States of the Agreement on Civil Aviation and Use of Airspace*) présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI).

Analyse

33. Les délégués du Brésil, du Népal, de l'Indonésie, du Pérou, du Japon et d'Oman appuient la note WP/25 et la mise en œuvre effective du GASeP, une importante initiative de l'OACI visant à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde. Ce faisant, le délégué du Népal souligne que l'engagement de l'OACI, des États, de l'industrie et des autres parties prenantes est nécessaire pour une mise en œuvre effective du GASeP. Il demande instamment à l'OACI de fournir l'appui à la mise en œuvre aux États qui en ont besoin pour leur permettre d'atteindre les cibles du GASeP.

34. Affirmant l'importance de la collaboration entre l'OACI, les États, l'industrie et les autres parties prenantes dans la mise en œuvre effective du GASeP, le délégué de l'Indonésie souligne qu'elle permettrait non seulement d'atteindre les cibles du GASeP, mais aussi d'améliorer l'état d'avancement de la mise en œuvre effective du GASeP au niveau mondial.

35. Le délégué du Pérou réitère la nécessité de mécanismes internes d'évaluation des progrès accomplis dans la mise en œuvre du GASeP.

36. Le délégué du Japon note que son État continue à soutenir la révision du GASeP qui est un « document évolutif », lorsque cela est nécessaire et approprié.

37. Indiquant que son État soutient aussi la révision du GASeP, le délégué d'Oman relève que toute modification du GASeP devrait être reflétée dans l'Annexe 17 — *Sûreté*, et dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, le cas échéant.

38. Se référant à la note WP/285 (présentée par le Brésil et l'Argentine avec l'appui des États membres de la CLAC), le délégué du Portugal souligne l'importance de la surveillance de la mise en œuvre de la feuille de route du GASeP et encourage l'OACI à en rendre régulièrement compte aux États membres. Reconnaissant que le GASeP améliore la sûreté de l'aviation dans le monde entier, il réaffirme son importance en tant qu'enjeu international pour ce secteur. Il suggère que l'alinéa c) du paragraphe de la suite à donner, dans lequel l'OACI est invité à réfléchir à la possibilité de mettre à jour les résultats de l'USAP-CMA (mise en œuvre effective) sur la base de la présentation par les États de preuves documentées dans le cadre de leurs plans de mesures correctives, soit renvoyé au Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA, pour examen plus approfondi.

39. Approuvant la note WP/315 (présentée par la Finlande au nom des États membres de l'UE et des autres États membres de la CEAC) la déléguée de la Grèce relève que dans contexte de menaces qui évoluent sans cesse, il est essentiel que les États, les organisations internationales et toutes les entités concernées restent fermement résolues à atteindre les cibles définies dans la Feuille de route du GASeP afin d'améliorer l'efficacité de la sûreté de l'aviation et faire face aux menaces changeantes. Elle souligne que le rôle de l'OACI dans la mise en œuvre effective est crucial, et que l'établissement de mécanismes d'évaluation des progrès vers les cibles du GASeP, ainsi qu'un programme de l'USAP-CMA actualisé basé sur les risques qui apporte des solutions en temps voulu aux carences graves, renforcerait la clarté et la confiance dans le système de sûreté de l'aviation. Le délégué de la Grèce souligne que pour répondre aux besoins accrus de suivi adéquat, il faut davantage de ressources pour réaliser les audits de l'USAP-CMA, à la fois à travers le budget du Programme ordinaire pour le triennat 2020-2022 et à travers les contributions volontaires des États.

40. La déléguée de la Grèce confirme que les États européens soutiennent sans réserve les cibles du GASeP et ont pris des mesures spécifiques qui sont entièrement conformes à ses priorités en apportant des modifications à la législation européenne, ainsi qu'à travers l'élaboration d'un programme des travaux pour le prochain triennat. Par ailleurs, les États et les organisations européens contribuent à la coopération et à l'assistance internationales nécessaires en menant des activités de renforcement des capacités dans les États de la région et dans d'autres États partenaires. Elle souligne que les mesures proposées dans la note WP/315 contribueraient à la réalisation des objectifs du GASeP et au renforcement de la sûreté de l'aviation.

41. Appuyant à son tour la note WP/315, le délégué de l'Italie affirme que la mise en œuvre et le renforcement du GASeP constituent une étape majeure vers la construction et l'amélioration de la réponse mondiale aux menaces qui pèsent sur la sécurité de l'aviation. Reconnaissant l'importance de l'atteinte des cibles pour une mise en œuvre effective telle que présentés dans la Feuille de route GASeP, il souligne que

la réalisation de ces objectifs dépendra à la fois de l'engagement des différents États et de la capacité de l'OACI à poursuivre le suivi des progrès réalisés par tous les États membres. Le délégué de l'Italie se félicite ainsi du travail effectué par le Secrétariat et le Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA, en concertation avec les États membres, en examinant de manière globale la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA présentées dans la note WP/32 (à examiner dans le cadre du point 13 de l'ordre du jour de la quatrième séance), et recommande au Secrétariat de mettre en œuvre les recommandations connexes du Conseil afin de rationaliser en priorité le Programme. Il prie instamment le Secrétariat d'allouer les ressources disponibles à la réalisation des audits de l'USAP-CMA nécessaires pour mesurer efficacement la mise en œuvre par rapport aux objectifs convenus mondialement dans la feuille de route du GASeP.

42. Le délégué de Singapour appuie le GASeP et ses objectifs étant donné qu'il sert de plateforme pour le Groupe et de plan structuré pour les États pour l'identification des principales carences en matière de sûreté et les domaines prioritaires qui ont besoin d'amélioration. Étant donné que la sûreté de l'aviation relève de la responsabilité de toutes les parties prenantes, il appuie l'idée force des six notes de travail présentées. Le délégué de Singapour encourage fortement les organismes de règlementation, l'industrie et les autres parties prenantes à collaborer étroitement pour élaborer des méthodes et des mesures pratiques et rationnelles pour remédier aux vulnérabilités et préoccupations de sûreté de l'aviation afin d'améliorer le niveau de sûreté conformément à l'objectif du GASeP. Il encourage également les initiatives de formation et de renforcement des capacités afin d'aider les pays qui ont besoin d'assistance pour permettre la mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 17 dans le monde et d'atteindre les cibles clés du GASeP dans le monde entier. LE délégué de Singapour appuie aussi le travail de sensibilisation effectué par plusieurs États sur l'importance sur l'importance globale de la sûreté de l'aviation, l'élaboration de plans nationaux et l'échange de meilleures pratiques, notamment les travaux indiqués dans les notes présentées.

43. Approuvant la note WP/315 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et les autres États membres de la CEAC), le délégué de l'Irlande met l'accent sur l'approbation du GASeP en 2017 comme étant une étape importante dans le renforcement des initiatives de l'OACI afin de poursuivre et intensifier la réponse mondiale aux menaces contre la sûreté de l'aviation conformément aux Résolutions 2309 et 2396 du Conseil de sécurité. Soulignant que la feuille de route du GASeP est un outil important pour les États, il note avec plaisir que toutes les régions ont adopté des feuilles de route régionales du GASeP. Le délégué de l'Irlande relève que conformément à la note WP/373 (présentée par la Chine), il soutient la collaboration active avec le Secrétariat pour le partage des activités concernant la mise en œuvre du GASeP. Il appuie aussi la proposition de donner aux États les outils de suivi de la mise en œuvre au niveau national, comme le suggère la note WP/357 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela). Toutefois, le délégué de l'Irlande rappelle qu'il est tout aussi important de suivre la mise en œuvre du GASeP au niveau mondial afin d'avoir une vision globale pour toutes les entités impliquées. Par conséquent, l'OACI doit impérativement élaborer un mécanisme de compte rendu afin de maintenir l'impulsion dans la mise en œuvre des actions, mesures et tâches prioritaires convenues du GASeP et mettre en évidence les progrès vers les cibles.

44. Faisant observer que l'examen de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA est étroitement lié au GASeP, le délégué de l'Irlande réaffirme que les réformes du Programme présentées dans la note WP/32 devraient être mises en œuvre, à titre prioritaire. Soulignant l'importance capitale du renforcement des capacités et de l'assistance mutuelle entre les États pour la réussite du GASeP, il relève que l'Irlande, et plusieurs autres États et organisations européens soutiennent la mise en œuvre du GASeP dans d'autres régions. Le délégué de l'Irlande demande instamment à l'Assemblée de maintenir la dynamique du GASeP et de poursuivre le relèvement des normes de sûreté de l'aviation dans le monde entier.

45. Attirant l'attention sur la note WP/25 (présentée par le Conseil), le délégué de la Suède soutient sans réserve la mise en œuvre du GASeP et les travaux entrepris par l'OACI dans ce domaine. Se référant à l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner, il indique que même s'il est favorable à l'intégration dans la prochaine édition de GASeP des actions et des mesures relatives à certains aspects de l'Annexe 9 — *Facilitation*, comme alternative à l'élaboration d'un plan distinct de facilitation de l'aviation mondiale, il est important de s'assurer qu'elle n'aura pas d'incidence sur les domaines prioritaires de la sûreté. Soulevant certaines préoccupations concernant l'incidence potentielle sur les objectifs de sûreté de l'aviation et de la sûreté aux frontières, le délégué de la Suède relève qu'il faut des études plus poussées et une évaluation des conséquences et synergies potentielles.

46. Approuvant les six notes présentées, le délégué du Nicaragua affirme que la mise en œuvre du GASeP et de l'USAP-CMA bénéficiera de la méthodologie de notification de nouvelles réalisations aux parties prenantes et de promotion de l'échange de connaissances et d'expériences proposé dans la note WP/285 (présentée par le Brésil et l'Argentine avec le soutien des États membres de la CLAC), et fournira des mises à jour sur la mise en œuvre effective de manière dynamique en utilisant les résultats de l'USAP-CMA pour évaluer les progrès du GASeP ; et d'un système d'évaluation élaboré par les régions pour déterminer le niveau de mise en œuvre du GASeP proposé dans la note WP/357 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela).

47. Le délégué de l'Arabie saoudite appuie les notes de travail présentées. Pour ce qui est de la note WP/25 (présentée par le Conseil), il insiste sur la nécessité de poursuivre la mise en œuvre et la mise à jour du GASeP, en tenant compte des préoccupations soulevées, et demande instamment aux États membres de mettre en œuvre le Plan mondial en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI. Tout en reconnaissant que l'USAP-CMA est le principal instrument d'évaluation des progrès enregistrés dans la mise en œuvre du GASeP, il approuve la mise en place de mécanismes mondiaux qui fournissent des outils d'assistance aux États dans la conception de l'auto-évaluation et les processus d'identification des besoins afin d'améliorer la mise en œuvre du GASeP et l'appui aux États dans la réalisation des objectifs du GASeP et de l'Annexe 17 de l'OACI, comme le propose l'alinéa b) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/357 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela).

48. Le délégué du Canada appuie sans réserve le GASeP qui est destiné à être un plan stratégique pour guider et orienter les États membres de l'OACI et les partenaires de l'industrie dans l'atteinte des résultats escomptés des normes de sûreté de l'aviation définies dans l'Annexe 17. S'agissant de la note WP/357 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela), il espère et encourage une collaboration continue entre le siège de l'OACI et les bureaux régionaux pour mettre à profit les outils existants de l'USAP-CMA et les orientations connexes à utiliser par les États pour l'auto-évaluation. Le Délégué du Canada relève, cependant, que les outils existants pourraient nécessiter une adaptation afin d'établir des liens clairs entre les normes et pratiques recommandées (SARP) et chaque activité et chaque priorité du GASeP. Concernant la note WP/285 (présentée par le Brésil et l'Argentine et soutenue par les États membres de la CLAC), il insiste sur la nécessité de reconnaître l'insuffisance des ressources disponibles et relève que l'USAP-CMA devrait rester axé sur l'évaluation de la conformité des États avec les normes internationales OACI de sûreté de l'aviation qui figurent dans l'Annexe 17, qui à leur tour, reflètent les progrès accomplis sur les activités et les cibles du GASeP. Le délégué du Canada insiste qu'il faut poursuivre les travaux pour s'assurer que les outils utilisés par l'OACI et/ou les États membres comportent des mesures claires d'évaluation des performances axées sur les résultats et conformes aux SARP de l'Annexe 17.

49. Le délégué des États-Unis exprime sa gratitude pour les six notes de travail présentées parce qu'elles prouvent que les États et les parties prenantes prennent à cœur les travaux difficiles effectués pour élaborer et mettre en œuvre le GASeP. Il souligne que le GASeP fait partie intégrante des initiatives d'amélioration de la sûreté de l'aviation mondiale et qu'il s'agit d'un « document évolutif » fournissant une

stratégie et un plan de travail, c'est-à-dire un moyen pour atteindre une fin. Notant que le but recherché est une mise en œuvre plus effective, plus appropriée et plus durable des normes de sûreté de l'aviation définies dans l'Annexe 17, le délégué des États-Unis souligne que les éléments suivants sont indispensables au succès : fourniture continue de l'appui et de l'expertise pour aider le Secrétariat dans le suivi de la mise en œuvre du GASeP ; la mise en œuvre des feuilles de route régionales du GASeP ; et la fourniture de renseignements et de données cruciaux sur la sûreté de l'aviation à travers l'USAP-CMA.

50. Le délégué de l'Argentine manifeste aussi son plein appui à toutes les notes de travail présentées et à la mise en œuvre du GASeP. Il souligne qu'il est important de disposer non seulement du GASeP et d'une feuille de route définissant des cibles mondiales ambitieuses pour une mise en œuvre effective pour 2020, 2023 et 2030, mais aussi de feuilles de route régionales du GASeP. Le délégué de l'Argentine se dit favorable aux propositions formulées dans la note WP/285 (présentée par le Brésil et l'Argentine avec l'appui des États membres de la CLAC) et à la note WP/25 (présentée par le Conseil) pour l'évaluation de la mise en œuvre du GASeP. S'agissant de la note WP/285, il appuie la suggestion le délégué du Portugal de renvoyer devant le Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA, pour un examen plus approfondi, l'alinéa c) du paragraphe de la suite à donner dans lequel l'OACI demande d'évaluer la possibilité de mettre à jour les résultats de l'USAP-CMA (mise en œuvre effective) sur la base de la présentation par les États-Unis de preuves documentées dans le cadre de leurs plans d'actions correctives.

51. S'agissant de la note WP/25, alinéa d) du paragraphe de la suite à donner, le délégué de l'Argentine déclaré qu'il s'inquiète de la proposition d'intégrer dans la prochaine édition du GASeP d'actions et de tâches relatives à certains aspects de l'Annexe 9 — Facilitation, qui soutiennent aussi à la fois les objectifs de sûreté de l'aviation et de la sûreté aux frontières. Soulignant que les toutes les dispositions de l'Annexe 9 ne sont pas pertinentes pour le GASeP, il relève la nécessité de prendre en compte les avis du Groupe d'experts de la facilitation (FALP).

52. Approuvant toutes les notes de travail présentées, le délégué de la Chine met en évidence la nécessité pour les États de mettre l'accent sur la mise en œuvre du GASeP à travers l'Annexe 17 et le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973). Plaidant pour l'amendement des SARP de l'Annexe 17 pour tenir compte du contenu de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* de 2010 (la Convention de Beijing) et *du Protocole additionnel à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (le Protocole de Beijing), ainsi que du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* de 2014 (le Protocole de Montréal), il souligne l'importance de la coopération internationale dans la lutte contre les menaces qui pèsent contre l'aviation civile internationale. Il rappelle aussi qu'en amendant les SARP de l'Annexe 17, il faut mettre l'accent sur le contrôle de la qualité, ainsi que sur le lien entre la sûreté et la facilitation. Il réitère la nécessité d'encourager les États à augmenter leurs investissements dans la sûreté de l'aviation en ce qui concerne les ressources financières, les ressources humaines et le renforcement des capacités.

53. Le délégué de l'Afrique du Sud affirme que son État appuie le GASeP en tant qu'outil important d'amélioration des niveaux de mise en œuvre effective de l'Annexe 17, et son engagement à mettre en œuvre ce plan mondial. L'Afrique du Sud invite instamment les autres États à œuvrer pour la réalisation des cibles du GASeP. L'Afrique du Sud appuie aussi la mise en œuvre d'une révision tous les trois ans du GASeP comme le propose le Conseil dans la note WP/25 et s'engage à y participer. Reconnaissant que la facilitation devient de plus en plus indispensable pour la sécurité aux frontières, l'Afrique du Sud appuie la proposition du Conseil d'intégrer dans la prochaine édition du GASeP les actions et les tâches relatives à certains aspects de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui appuient aussi à la fois les objectifs de sûreté de l'aviation et de sûreté aux frontières.

54. Le délégué de la Fédération de Russie appuie toutes les notes de travail présentées. Il suggère que le rapport du Comité exécutif sur le point 12 de l'ordre du jour tienne compte des propositions formulées, y compris celle relative au renforcement de la coopération entre les États et le secrétariat de l'OACI en ce qui concerne la mise en œuvre du GASeP, des feuilles de route régionales et des plans nationaux pour la sûreté de l'aviation, comme le souligne la note WP/373 (présentée par la Chine). Se référant à la note WP/285 (présentée par le Brésil et l'Argentine avec le soutien des États membres de la CLAC), le délégué de la Fédération de Russie félicite le Brésil pour la création d'un groupe technique collaboratif chargé de coordonner la mise en œuvre du GASeP et d'élaborer des actions et des projets conjoints avec l'industrie et toutes les parties prenantes pertinentes du secteur de l'aviation. À cet égard, il met en évidence la création en 2012 du Groupe AVSEC EUR/NAT (ENAVSECG) pour faciliter l'échange d'informations, des meilleures pratiques et des réalisations concernant les questions AVSEC, et la création, par la suite, d'un sous-groupe pour suivre la mise en œuvre du GASeP. Le délégué de Fédération de Russie indique que le rapport du Comité exécutif devrait souligner que ces groupes ont déjà été mis sur pied dans certains bureaux régionaux.

55. Le délégué de la Fédération de Russie félicite ensuite les Émirats arabes unis pour le vol spatial historique de son premier astronaute, Hazzaa Ali Almansoori, qui s'est envolé le 25 novembre 2019 à bord d'un engin spatial Soyuz en compagnie de l'astronaute de la NASA, Jessica Meir, et du cosmonaute russe, Skripochka, pour une mission de huit jours sur la station spatiale internationale. Notant que le nom de la navette spatiale « Soyuz » a un sens symbolique, c'est-à-dire « union », il souligne que le 70e anniversaire de son premier vol a été célébré en 2019. Le délégué de Fédération de Russie souligne dans ce contexte qu'à la différence des autres notes présentées, la note WP/315 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et des autres États membres de la CEAC) ne fait aucune mention de coopération entre les 56 États européens et le Bureau régional EUR/NAT sur la mise en œuvre du GASeP, de la feuille de route de la région EUR /NAT adoptée le 1er juin 2018 à la Conférence régionale OACI sur la sûreté de l'aviation tenue à Lisbonne (Portugal), ou du Groupe AVSEC EUR/NAT. Rappelant que la Fédération de Russie continue à soutenir pleinement le renforcement des bureaux régionaux de l'OACI conformément aux décisions du Conseil, il indique que le rapport du Comité exécutif devrait souligner la nécessité de ces mesures.

56. Soutenant les six notes de travail présentées, le délégué des Îles Salomon réaffirme que la sûreté de l'aviation est une question mondiale et qu'il faut que tous les États, l'industrie et d'autres parties prenantes œuvrent ensemble pour s'assurer que la sûreté de l'aviation est garantie dans le monde entier. Il relève qu'en tant que petit État insulaire en développement du Pacifique (PEIDP), les Îles Salomon s'appuient sur le leadership de l'OACI dans la coordination de l'aide des pays développés aux PEIDP pour former leurs ressources humaines en aviation et renforcer leurs institutions du secteur aéronautique afin que la sûreté soit assurée dans toute la région.

57. Le délégué du Paraguay exprime son appui sans réserve à la note WP/285 (présentée par le Brésil et l'Argentine avec le soutien des États membres de la CLAC), en particulier l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner qui demande à l'OACI d'examiner la possibilité de mettre à jour certains résultats de l'USAP-CMA (mise en œuvre effective) sur la base de la présentation par les États de preuves documentées dans le cadre de leurs plans d'actions correctives. Il suggère d'appliquer l'expérience engrangée sur ce plan dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) à l'USAP-CMA. Le délégué du Paraguay appuie aussi fermement la note WP/357 [présentée par le Venezuela (République bolivarienne du)], notamment l'alinéa b) du paragraphe de la suite à donner sur la mise en place de mécanismes mondiaux fournissant des outils pour aider les États dans la conception de l'auto-évaluation et les processus d'identification des besoins pour l'amélioration de la mise en œuvre du GASeP et l'appui aux États dans la réalisation des objectifs du GASeP et de l'Annexe 17 de l'OACI.

58. Le délégué de la Suisse appuie pleinement la mise en œuvre du GASeP comme le suggère la note WP/25 (présentée par le Conseil), ainsi que l'instauration d'une culture de la sûreté comme le propose la note WP/344 (présentée par la Fédération de Russie). S'agissant de la note WP/357 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela), il reconnait l'importance de la mise en œuvre régionale du GASeP en collaboration avec les bureaux régionaux de l'OACI, mais relève qu'en définitive, il est important d'avoir un bon aperçu global de la mise en œuvre du GASeP. Attirant l'attention sur la note WP/25 (présentée par le Conseil), alinéa d) du paragraphe de la suite à donner, le délégué de la Suisse affirme qu'il partage entièrement l'avis selon lequel certains aspects de l'Annexe 9 — *Facilitatio*n, qui appuient à la fois les objectifs de sûreté de l'aviation et de sûreté aux frontières pourraient être intégrés dans la prochaine édition du GASeP. Néanmoins, il se demande s'il est urgent de mettre aussi en œuvre un plan mondial de facilitation de l'aviation et ne voit pas, pour l'instant, la valeur ajoutée d'un tel plan. Le délégué de la Suisse exprime sa préférence pour le renvoi au FALP, pour examen, de l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner.

59. Le délégué de l'Érythrée appuie toutes les notes de travail présentées. Notant que parfois la réalisation des objectifs fixés par l'Assemblée ne relève pas de son champ de compétence, il prie instamment les délégués à rechercher l'implication politique de leurs dirigeants respectifs dans la réalisation des cibles du GASeP afin de garantir la sûreté de l'aviation aux niveaux national, régional et mondial.

60. Les délégués de la Géorgie et de la Roumanie manifestent leur plein appui à la mise en œuvre du GASeP et saluent toute initiative allant dans ce sens. Ils approuvent aussi la note WP/315 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et les autres États membres de la CEAC).

61. Résumant les délibérations, le Président du Comité exécutif indique que le Comité exécutif se réjouit des initiatives visant à accélérer l'élaboration du GASeP conformément aux recommandations de la 39e Assemblée. Il prend acte des divers niveaux de mise en œuvre dans les régions et, dans ce contexte, le Comté exécutif prie instamment les États de continuer à prendre des mesures en faveur des améliorations, y compris la réalisation des cibles mondiales, tout en reconnaissant l'importance de l'USAP-CMA et des réformes en cours visant à mesurer la mise en œuvre avec efficacité.

62. S'agissant de la mise en œuvre, les délégués reçoivent avec satisfaction les expériences dans la mise en œuvre du GASeP partagées par les États. Il est par conséquent noté que de nombreuses propositions ont été formulées pour être examinées par l'OACI en vue de la création d'une plateforme de compte rendu et d'échange d'informations sur les réalisations de la feuille de route du GASeP, notamment à travers un répertoire hébergé par le portail sécurisé, où les informations seraient mises à jour à mesure que de nouvelles données seront disponibles. Le Comité exécutif souligne aussi l'importance de mettre les activités existantes de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation en correspondance avec les SARP applicables de l'Annexe 17 — *Sûreté*, ainsi que les méthodes d'attaque identifiées dans l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108) de l'OACI. Ils soulignent en outre le rôle important joué par les bureaux régionaux de l'OACI et les félicitent pour le soutien proactif fourni aux États membres en facilitant la réalisation des objectifs régionaux et mondiaux à travers la mise en œuvre effective du GASeP.

63. En ce qui concerne l'évolution future du GASeP, le Comité exécutif reconnaît qu'en tant que « document évolutif », le GASeP sera révisé selon les besoins, et soutient une révision tous les trois ans. Ces révisions peuvent concerner la manière d'établir un meilleur lien entre le GASeP et les SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté*, le cas échéant. Toutefois, le Comité exécutif estime qu'il faut approfondir le débat sur la proposition formulée par le Conseil dans la note WP/25 visant à intégrer dans la prochaine édition du GASeP, des actions et des tâches liées à certains aspects de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui appuient à la fois les objectifs de sûreté de l'aviation et de sûreté aux frontières, y compris les RPCV et les PNR.

Politique de règlementation

64. Le délégué du Canada introduit la note WP/248 (*Renforcer la sûreté de l'aviation mondiale par un processus décisionnel en fonction du risqué fondé sur des faits avérés*) présentée par son État au nom de l'Australie, des États-Unis, de la Jamaïque, du Japon, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de Global Express Association, de l'Association du transport aérien international, et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne. Les coprésentateurs de la note croient fermement que les principes axés sur les résultats conduisent naturellement à la prise de décisions en fonction du risque basée sur des faits avérés. Cependant, ils reconnaissent que l'intégration de ces principes dans la trame d'une organisation et ses processus de prise de décisions pourrait être complexe. Pour gérer l'environnement de plus en plus complexe de la sûreté de l'aviation, les décideurs doivent être en mesure d'identifier, d'analyser et de hiérarchiser les problèmes liés à la sûreté dans le contexte de leur écosystème de la sûreté de l'aviation. Les dirigeants doivent focaliser leur attention sur la sûreté et les objectifs organisationnels afin d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des pratiques de sûreté de l'aviation efficaces, proportionnelles au risque et durables et trouvant l'équilibre entre les incidences sur le passagers et l'impact sur le commerce légitime. Les décideurs pourraient examiner diverses approches et, en fonction des preuves, choisir soit une norme prescriptive soit une norme basée sur les performances. Quoiqu'il en soit, les coprésentateurs estiment que si la norme est basée sur les performances, le résultat escompté en matière de sûreté sera atteint et l'efficacité de la référence mondiale des normes de sûreté de l'aviation s'en trouverait améliorée.

65. La note WP/248 invite l'Assemblée à :

a) se rappeler des conclusions et des résultats des conférences de haut niveau sur la sûreté de l'aviation de 2012 et de 2018, des réunions du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de la Résolution A39-18 de l'Assemblée et de la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, concernant les principes et les mesures axés sur les résultats et fondés sur les risques ;

b) encourager les États membres, le Secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale, et les partenaires de l'industrie à promouvoir et à partager, comme il est indiqué au paragraphe 3.2, les expériences pratiques dans la conception, la mise en œuvre et la tenue à jour des cadres organisationnels, les programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et les programmes de sûreté de l'aviation, selon le cas ;

c) demander au Conseil de charger le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, ainsi qu'au Secrétariat de l'Organisation de l'aviation civile internationale, de renforcer la sensibilisation et la réponse aux risques en établissant des méthodes pratiques pour mieux reconnaître et intégrer les pratiques, les principes et les politiques axés sur les résultats et fondés sur les risques qui mènent à un processus décisionnel fondé sur les faits avérés et axé sur les risques, favorisent une culture de sûreté plus solide, et renforcent l'efficacité, l'efficience et la durabilité des programmes et des pratiques de sûreté de l'aviation de l'OACI, des États membres et des partenaires de l'industrie.

66. Le délégué du Qatar présente la note WP/141 (*Différenciation de l'inspection-filtrage de sûreté dans les aéroports*) qui aborde la question de la différenciation de l'inspection-filtrage des passagers et des non-passagers dans les aéroports et préconise que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC) entreprenne davantage de travaux pour mettre en place un système d'inspection-filtrage plus efficace et efficient qui tienne compte des défis actuels et futurs auxquels le système aéronautique est confronté. L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de charger le Groupe d'experts AVSEC d'examiner les questions soulevées dans la présente note en vue de parvenir à un consensus sur le concept futur des activités d'inspection-filtrage et d'en assurer la mise en œuvre harmonisée au moyen de spécifications appropriées dans l'Annexe 17 et dans des documents d'orientation appropriés.

67. L'observatrice de l'ACI introduit la note WP/250 (*Favoriser l'innovation dans le domaine de la sûreté par une politique de règlementation efficace*) qui propose des stratégies innovantes grâce auxquelles les États pourraient soutenir l'innovation et promouvoir un climat d'innovation pour la sûreté de l'aviation. Cette note complète la note WP/14 dans laquelle le Conseil présente un projet de Résolution de l'Assemblée sur l'innovation en aviation (à examiner dans le cadre du point 26 de l'ordre du jour lors des deuxième et neuvième séances du Comité exécutif). Soulignant que des innovations comme l'intelligence artificielle, la connectivité, les mégadonnées et la télédétection pourraient transformer radicalement l'approche de la sûreté de l'aviation, elle rappelle que l'ACI travaille avec les aéroports, les compagnies aériennes et les gouvernements dans le cadre de son programme de sûreté intelligente afin d'élaborer une Vision 2040 de l'inspection-filtrage des passagers susceptible d'inspirer et de susciter le changement. L'observatrice de l'ACI souligne que l'avènement du changement dépendra des mesures prises par les États et l'OACI au cours des prochaines années, et de l'appui de l'Assemblée.

68. La note WP/250 invite l'Assemblée à :

a) demander instamment aux États d'atténuer le caractère prescriptif de leur règlementation, de réaliser des évaluations des incidences, de consulter l'industrie, d'autoriser les essais de nouvelles technologies et de reconsidérer la manière dont la technologie est certifiée et son utilisation approuvée ;

b) demander que le Conseil autorise d'autres moyens de conformité aux SARP de l'Annexe 17 qui remplissent le même objectif, sur la base d'une évaluation des risques et d'une justification ;

c) demander que le Conseil envisage l'élaboration d'un Document distinct énumérant les moyens alternatifs de conformité aux SARP de l'Annexe 17.

69. Il est noté que les notes d'information suivantes sont aussi soumises au Comité exécutif : la note WP/567 (*Remotely piloted aircraft – security programme*) présentée par l'Inde ; et la note WP/473 (*Necessity to anticipate strategies to tackle the security challenges and dangers of drone use in Annex 17*) présentée par la République islamique d'Iran).

Analyse

70. La déléguée de la Grèce souligne que les approches de l'inspection-filtrage de sûreté dans les aéroports fondées sur le risque et les points de vue préconisant des mesures imprévisibles et aléatoires qui figurent dans la note WP/141 (présentée par le Qatar) doivent être examinés de façon plus approfondie pour remédier aux vulnérabilités identifiées sans davantage compromettre la sûreté globale de l'aviation. Elle note que le concept de différenciation de l'inspection-filtrage de sûreté présenté dans cette note de travail s'appuie sur l'utilisation et l'évaluation adéquates de données qui motiveront et soutiendront les décisions pertinentes. Les outils de collecte et d'évaluation de ces données, ainsi que d'analyses du risque, sont des éléments déterminants de la réussite de ces systèmes. La prise en compte des droits de la personne en ce qui concerne la vie privée et la protection des données est aussi d'une importance cruciale. Le délégué de la Grèce rappelle à cet égard qu'il faut approfondir les débats d'experts sur la question dans le cadre du Groupe d'experts AVSEC. Elle souligne que ces politiques de différenciation de l'inspection-filtrage de sûreté dans les aéroports ne devrait pas compromettre la mise en œuvre des mesures de base mondiales de sûreté de l'aviation définies par l'Annexe 17, qui assurent l'approche mondiale harmonisée des mesures d'atténuation des risques de sûreté de l'aviation et facilitent la reconnaissance mutuelle par les États de mesures équivalentes de sûreté de l'aviation.

71. Approuvant la note WP/248 (présentée par le Canada) dont son État est un des co-parrains, le délégué de l'Australie affirme que les approches axées sur les résultats et fondées sur les risques donnent aux États la flexibilité nécessaire pour atteindre les résultats de sûreté d'une manière la plus adaptée à leur

environnement opérationnel et à leur contexte de risque. Par ailleurs, la flexibilité permet aux États d'atteindre des résultats de sûreté plus efficacement et fournit la portée nécessaire pour de nouvelles approches innovantes. Le délégué de l'Australie prie instamment l'OACI et ses États membres de soutenir les mesures proposées par la note WP/248 afin d'assurer que ces principes importants sont intégrés dans les normes mondiales et la politique nationale de sûreté de l'aviation.

72. Le délégué de l'Australie soutient aussi les recommandations formulées par l'ACI dans la note WP/250 en tant que mesures pratiques pour une approche plus fondée sur les risques et mieux axée sur les résultats d'atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation. De plus, le délégué du Brésil appuie la position adoptée par le Qatar dans la note WP/141 qui estime que l'amendement proposé de la norme 4.2.6 de l'Annexe 17 sur l'inspection-filtrage des éléments internes nécessite un examen plus approfondi afin de trouver un véritable consensus, en gardant à l'esprit la nécessité de définir des normes fondées sur les risques et axées sur les résultats.

73. Les délégués du Qatar et des Émirats arabes unis approuvent aussi la note WP/250 (présentée par l'ACI). Ce faisant, le délégué des Émirats arabes unis propose que les recommandations de l'ACI soient examinées par le Groupe d'expert AVSEC et le Conseil, le cas échéant. Il appuie aussi la note WP/141 (présentée par le Qatar) en général, et soutient la proposition du délégué du Sénégal qui demande au Conseil d'inviter le Groupe d'experts AVSEC à examiner les questions soulevées dans la note de travail afin de trouver un consensus sur le concept futur des activités d'inspection-filtrage et dégager les ressources pour la mise en œuvre harmonisée en ajoutant des spécifications et des éléments indicatifs adéquats dans l'Annexe 17.

74. Exprimant son appui sans réserve à la note WP/248 (présentée par le Canada) coparrainnée notamment son État, le délégué des États-Unis réitère l'appel à l'intensification des efforts pour élaborer et fournir des orientations pour la prise de décisions fondée sur les risques. Notant que l'OACI a enregistré d'importants progrès dans la fourniture aux États d'outils de réalisation d'analyses du risque, il souligne que la prochaine étape consiste à s'efforcer d'assurer que ces analyses sont réellement utilisées pour guider la prise de décisions en matière de politiques et d'opérations de sûreté de l'aviation pour véritablement atteindre l'objectif qui consiste à les fonder sur les risques et à les orienter vers les résultats.

75. Le délégué des États-Unis appuie aussi les recommandations contenues dans la note WP/141 (présentée par le Qatar) visant à faire de l'inspection-filtrage différenciée un domaine prioritaire. Il souligne que les États-Unis ont mis en œuvre l'inspection-filtrage différenciée pendant de nombreuses années et continue à développer et à élargir ce concept. Le délégué des États-Unis convient aussi en principe avec les concepts de règlementation basée sur les performances et la nécessité de promouvoir l'innovation décrits dans la note WP/250 (présentée par l'ACI). Il relève que l'innovation fait partie des grandes priorités de l'OACI parce qu'elle joue un rôle essentiel dans la sûreté de l'aviation et les objectifs de facilitation. Il approuve la proposition du délégué des Émirats arabes unis de renvoyer les recommandations formulées par l'ACI devant le Groupe d'experts AVSEC et le Conseil, pour examen, le cas échéant.

76. Le délégué du Canada approuve la note WP/141 (présentée par le Qatar), y compris les conclusions et les recommandations figurant dans la Section 3. Il convient que le concept d'inspection-filtrage différenciée devrait être une question prioritaire pour l'OACI, le Groupe d'experts AVSEC et ses groupes de travail pertinents, et surtout pour le Conseil qui en ce moment examine la proposition d'amendement n° 17 de l'Annexe 17. Le délégué du Canada souligne qu'étant donné que l'OACI et les États cherchent à promouvoir des systèmes de sûreté de l'aviation novateurs et durables fondés sur les risques, les approches axées sur les résultats comme l'inspection-filtrage différenciée deviennent de plus en plus importantes dans l'élaboration de réponses efficaces aux risques et de solutions mondiales de sûreté

de l'aviation. Il appuie les observations formulées par le délégué des États-Unis en ce qui concerne la note WP/250 (présentée par l'ACI).

77. S'agissant de la note WP/141 (présentée par le Qatar), le délégué du Brésil convient qu'une forme d'inspection-filtrage différenciée dans les aéroports est possible pour les passagers et les non-passagers. IL souligne, toutefois, que cette différenciation ne devrait pas servir de fondement pour ne pas appliquer certaines procédures d'inspection-filtrage compte tenu des risques considérables inhérents. Le délégué du Brésil souligne que les renseignements historiques concernant le comportement des passagers et des non-passagers sont précieux dans le choix de la procédure d'inspection-filtrage à appliquer. Il appuie aussi la note WP/250 (présentée par l'ACI).

78. Approuvant la note WP/248 (présentée par le Canada), le délégué du Pérou rappelle l'importance de la mise en œuvre de politiques et pratiques de sûreté de l'aviation efficaces, proportionnelles au risque et durables tout en garantissant l'équilibre avec l'impact sur les passagers et le commerce légitime.

79. Se réjouissant des notes WP/141 (présentée par le Qatar), WP/248 (présentée par le Canada) et WP/250 (présentée par l'ACI), le délégué du Royaume-Uni observe que leur thème commun qui porte sur l'importance d'approches innovantes de la sûreté de l'aviation devrait être soutenu, sur la base des évaluations des risques. Le Royaume-Uni appuie sans réserve le travail effectué par le Groupe d'experts AVSEC et ses groupes de travail pour approfondir cette importante question, tout en gardant à l'esprit la nécessité d'élaborer des mesures de base pour la sûreté de l'aviation mondiale comprises et mises en œuvre par tous les États et qui serviront de base pour la confiance dans le système mondial de sûreté de l'aviation. C'est uniquement sur cette base que des approches innovantes peuvent être élaborées pour davantage améliorer la qualité et l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation. Le Royaume-Uni demande instamment aux États de promouvoir activement l'innovation en matière de sûreté de l'aviation, en s'appuyant sur les normes de référence définies par l'Annexe 17, et de poursuivre la collaboration étroite pour trouver un consensus.

80. Le délégué du Togo se réjouit des progrès enregistrés par l'OACI dans l'élaboration de nouvelles SARP de l'Annexe 17 pour la lutte contre le terrorisme, ainsi que sur le GASeP. Il approuve aussi les trois notes de travail présentées.

81. Faisant écho aux observations formulées par le délégué du Royaume-Uni, le délégué de la France fait remarquer que même si l'inspection-filtrage différenciée est une approche intéressante, pour s'assurer qu'elle ne compromet pas le système de sûreté de l'aviation, il faut mettre en place des mesures de référence solides fondées sur deux piliers essentiels, l'inspection-filtrage systématique du personnel et la vérification approfondie et efficace de leurs antécédents.

82. Le délégué de la Fédération de Russie relève que son État soutient l'innovation en matière de procédures d'inspection-filtrage de sûreté dans les aéroports. Il relève note que comme l'indique le paragraphe 3.1 de la note WP/141 (présentée par le Qatar), le Groupe d'experts AVSEC à sa trentième réunion tenue à Montréal du 13 au 17 mai 2019, a examiné le concept d'inspection-filtrage différencié lors des délibérations sur les propositions d'amendement de l'Annexe 17 relatif à l'inspection-filtrage des non-passagers, mais il n'a pas trouvé le consensus sur la voie à suivre. La majorité des participants se sont montré favorables à une approche rigide, soutenant que l'inspection-filtrage de 100 % des non-voyageurs devrait être la référence pour tous les États, surtout en tant que stratégie d'atténuation des menaces internes. Une minorité des participants a privilégié une approche plus flexible consistant en une combinaison d'un certain degré d'inspection-filtrage des non-voyageurs et de diverses autres mesures de contrôle de sûreté et processus de vérification. Le délégué de la Fédération de Russie souligne que l'opinion majoritaire a tenu compte du paragraphe 6 du dispositif de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité qui appelle

les États, dans le cadre de leurs efforts de prévention et de lutte contre les menaces terroristes qui pèsent sur l'aviation civile à, notamment, renforcer les procédures d'inspection-filtrage de sûreté et à prendre en compte le rôle potentiel des personnes ayant accès aux zones d'accès réglementé, aux connaissances et aux informations susceptibles d'aider les terroristes à planifier ou mener des attaques, c'est-à-dire les menaces internes. Il souligne la nécessité de prendre aussi ces aspects en compte dans toute initiative future visant à améliorer les technologies d'inspection-filtrage des non-voyageurs.

83. Le délégué de la Fédération de Russie se dit préoccupé par l'alinéa a) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/250 dans laquelle, dans le but de promouvoir l'innovation en matière de sûreté, l'ACI propose de prier instamment les États de rendre la règlementation moins prescriptive, et de permettre les essais de nouvelles technologies et de simplifier le processus de certification et d'approbation des technologies pour utilisation. Il souligne la nécessité de trouver un équilibre afin de ne pas encombrer le système avec de nouvelles réglementations et assurer que tous les États ont achevé avec succès tous les audits de l'USAP-CMA.

84. Le délégué de l'Afrique du Sud soutient les principes de la prise de décisions fondée sur les preuves et les risques, de la différenciation de l'inspection-filtrage de sûreté dans les aéroports et de promotion de l'innovation dans le domaine de la sûreté à travers la politique de règlementation indiquée dans les notes WP/248 (présentée par le Canada), WP/141 (présentée par le Qatar) et WP/250 (présentée par l'ACI), respectivement. Exprimant son accord avec les délégués de la Grèce, du Royaume-Uni et de la France sur l'importance de mesures de sûreté de base en matière de sûreté de l'aviation, il souligne que la différenciation de l'inspection-filtrage ne signifie pas qu'il n'existe pas de norme de référence. Se référant aux alinéas b) et c) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/250 (présentée par l'ACI), le délégué de l'Afrique du Sud relève que les SARP de l'Annexe 17 autorisent déjà divers moyens de conformité permettant d'atteindre le même objectif et affirme que le document distinct proposé qui indique d'autres moyens de conformité avec les SARP de l'Annexe 17 serait restrictif. Il propose de poursuivre le débat autour de ces questions à l'avenir afin de trouver le consensus. Le délégué du Nigéria partage cet avis.

85. Le délégué du Liban manifeste son appui à la note WP/141 (présentée par le Qatar).

86. Le délégué du Nicaragua convient que la prise de décisions doit être fondée sur des données factuelles et les risques. Il relève que l'évaluation en vue de déterminer le niveau de risque est d'une importance cruciale étant donné qu'il permet de déterminer les mesures de sûreté de l'aviation à appliquer pour faire aux menaces conformément aux SARP pertinentes de l'Annexe 17. Le délégué du Nicaragua souligne la nécessité d'adopter une approche continue de l'innovation en matière de sûreté de l'aviation étant donné qu'elle nécessite de nouveaux équipements et technologies dont le déploiement requiert des capacités ou des ressources humaines dont ne disposeraient pas de nombreux États.

87. Se référant à la note WP/141, le délégué de l'Espagne indique qu'il est favorable à toute initiative visant à introduire des éléments innovants dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Toutefois, il prévient contre l'adoption de mesures qui constitueraient un recul dans la lutte contre les menaces internes étant donné que celles-ci sont reconnues comme étant un problème mondial, comme en témoignent les nombreux incidents récents. Par conséquent, le délégué de l'Espagne appuie les interventions des délégués du Brésil, du Royaume-Uni et de la France sur la question.

88. Le délégué de l'Argentine note que même si personne ne peut s'opposer à l'innovation en matière de sûreté, il faut d'adopter une approche prudente, comme l'ont souligné les délégués de la Grèce, du Brésil, de la France, de la Fédération de Russie, de l'Afrique du Sud et de l'Espagne. Il affirme que le Groupe d'experts AVSEC est le meilleur cadre pour l'examen et la résolution de toute préoccupation connexe.

89. Se félicitant des trois notes de travail présentées, le délégué du Mexique approuve les observations formulées notamment par les délégués du Royaume-Uni, de la France, de la Fédération de Russie et de l'Espagne sur la nécessité d'élaborer des mesures de référence de sûreté de l'aviation et de ne pas reculer dans la lutte contre les menaces internes. Il souligne la nécessité de tenir compte des préoccupations soulevées par le délégué du Nicaragua en ce qui concerne les équipements et les technologies innovants puisqu'il faut les déployer de manière adéquate afin de répondre aux exigences de l'Annexe 17.

90. Exprimant son appui à la note WP/248 (présentée par le Canada), le délégué de l'Indonésie affirme que les mesures qui y sont proposées faciliteraient la réalisation des cinq cibles prioritaires du GASeP, et particulièrement les cibles prioritaires 1) renforcer la sensibilisation et la réponse au risque, et 2) renforcer la culture de sûreté et les capacités humaines.

91. Le délégué du Chili appuie aussi la note WP/248 puisqu'il considère que la prise de décisions fondée sur des preuves et les risques est nécessaire pour faire face aux menaces internes qui pèsent sur l'aviation civile. Il soutient aussi la note WP/250 (présentée par l'ACI)

92. Se réjouissant des trois notes de travail présentées, le délégué d'Oman souligne que toute innovation future devrait être évaluée par les experts de la sûreté de l'aviation avant d'être déployée. Il recommande à l'OACI d'élaborer et de publier des éléments indicatifs concernant les innovations dans le domaine de la sûreté de l'aviation en vue de faciliter leur mise en œuvre par les États.

93. Présentant en détail l'expérience de son État en matière d'inspection-filtrage différenciée, le délégué de Monaco souligne que les mesures de sûreté innovantes visibles qui ont été appliquées aux voyageurs ont été mal accueillies. Par conséquent, Monaco considère que l'accent devrait être mis plutôt sur les mesures de sûreté innovantes les plus invisibles possible pour le public des voyageurs, notamment l'inspection-filtrage des bagages de soute.

94. Le délégué de l'Érythrée partage le point de vue des précédents intervenants sur la nécessité de mesures de référence de sureté de l'aviation mondiale telles que définies par l'Annexe 17. Il souligne qu'en dépit du travail effectué par le Qatar, l'ACI et le Canada et présenté dans leurs notes de travail respectives, le moment n'est pas encore propice pour examiner certaines questions qui y sont soulevées.

95. L'observatrice de l'IFALPA exprime son appui sans réserve pour la mesure proposée dans la note WP/141 (présentée par le Qatar).

96. L'observatrice de l'ACI approuve les notes WP/141 et WP.248) présentées par le Canada.

97. L'observateur de l'IBAC souligne que la communauté mondiale de l'aviation d'affaires soutient les approches fondées sur les preuves et les risques décrites dans les trois notes de travail présentées, et considère que la meilleure approche de résolution d'un éventail de risques de sûreté passe par des efforts coordonnés entre le gouvernement et l'industrie qui élaborent des solutions adaptées à chaque secteur. Ces notes de travail suggèrent avec force qu'une approche coopérative produit les meilleurs résultats et l'IBAC en convient. Il considère qu'une approche « universelle » ne cadre pas avec les principes soutenus par ces notes de travail, et que les conséquences de la mise en œuvre d'approches inadaptées à une vaste gamme de secteurs opérationnels sont lourdes et négatives. La communauté mondiale de l'aviation d'affaires encourage les États membres à examiner la vaste gamme d'opérations, de risques uniques, de données disponibles et d'incidences sur l'industrie avant d'adopter des exigences sans avoir suffisamment consulté l'industrie.

98. Résumant les délibérations, le Président indique que le Comité exécutif, rappelant les conclusions de la Conférence HLCAS/2, et gardant à l'esprit les résultats prioritaires du GASeP et les résolutions pertinentes de l'Assemblée de l'OACI, ainsi que la Résolution 2309 du Conseil de sécurité des Nations Unies, convient que des principes fondés sur les risques et axés sur les résultats pourraient guider l'élaboration de propositions d'amendement des dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et les meilleures pratiques connexes. À cette fin, le Comité prie le Groupe d'experts AVSEC d'envisager l'élaboration de méthodes tangibles pour reconnaître et intégrer ces principes dans les processus décisionnels, le cas échéant, afin de renforcer davantage l'efficacité, l'efficience et la durabilité des programmes de sûreté de l'aviation.

99. En outre, le Comité exécutif manifeste un large soutien pour la promotion de l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et appelle les États membres à se coordonner avec les partenaires de l'industrie pour faciliter les essais opérationnels de technologies nouvelles et de techniques innovantes. Plus particulièrement, le sujet de la différenciation des passagers dans l'application des mesures d'inspection-filtrage a été évoqué comme une possible évolution des activités d'inspection-filtrage en vue d'envisager une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur les risques et axée sur les résultats. Toutefois, le Comité exécutif souligne que, si des moyens alternatifs de mise en conformité existent, dont certains figurent dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) de l'OACI, la mise en œuvre de mesures de sûreté de base reste essentielle à l'établissement d'un système de sûreté de l'aviation solide.

Cybersécurité

Stratégie en matière de cybersécurité et Résolution de l'Assemblée proposée pour adoption

100. Le Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation (DD/ASF) introduit la note WP/28 (*Stratégie de cybersécurité de l'OACI*) contenant une Stratégie globale de cybersécurité de l'aviation élaborée pour répondre aux exigences de la Résolution A39-19 de l'Assemblée qui demande aux États membres de se pencher sur la question de cybersécurité suivant une approche horizontale, transversale et fonctionnelle, et appelle l'OACI à créer une structure d'appui aux États dans ce domaine. La note de travail propose aussi des mises à jour de la Résolution A39-19 de l'Assemblée afin de souligner l'urgence et l'importance d'une Stratégie de cybersécurité et de promouvoir sa mise en œuvre par les États membres sur la base d'une vision mondiale de la cybersécurité afin de renforcer la résilience de leurs secteurs de l'aviation aux cyberattaques, ainsi que leur potentiel de croissance. Elle souligne que la Stratégie de cybersécurité devra être soutenue par un plan d'action dont l'élaboration est en cours et prévoir l'examen de mécanismes appropriés pour poursuivre les activités en matière de cybersécurité au sein de l'OACI.

101. La note WP/28 invite l'Assemblée à :

a) adopter le projet de Résolution de l'Assemblée sur la cybersécurité modifiée et présentée en Appendice A qui remplacerait la Résolution A39-19 de l'Assemblée ;

b) approuver la Stratégie de cybersécurité présentée en Appendice B à la note ;

c) prier instamment les États de ratifier *la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre l'aviation civile* (Convention de Beijing) et le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing de 2010).

102. Le délégué des Émirats arabes unis présente la note d'information WP/221 (Cybersécurité) qui souligne que la cybersécurité reste une menace pour l'aviation civile, même si l'OACI et d'autres organisations internationales travaillent activement pour s'assurer que la probabilité et les conséquences des cyberattaques sont réduites au minimum. La note relève que la Stratégie de cybersécurité de l'OACI

est fondée sur la vision de la cybsersécurité mondiale et souligne que le secteur de l'aviation devrait être résilient aux cyberattaques et demeurer sûr et fiable dans le monde entier. Le délégué des Émirats arabes unis rappelle que son État a accueilli un Sommet sur la cybersécurité à Dubaï en avril 2017 qui a établi l'importance de la cyberrésilience et la nécessité d'une approche plus efficiente de résolution des problèmes de cybersécurité, y compris la sensibilisation sur ces questions au sein de la communauté de la sûreté de l'aviation.

103. La note WP/221 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître que la 39e session de l'Assemblée et la *Déclaration de Dubaï sur la cybersécurité dans l'aviation civile* ont joué un rôle crucial dans l'élaboration de la Stratégie de cybersécurité et du projet de Résolution de l'Assemblée modifiée sur la cybersécurité dans l'aviation civile présentée en Appendice A par le Conseil à la note WP/28 ;

b) demander à l'OACI d'assurer que des SARP liées à la cybersécurité sont élaborées pour chaque Annexe avec la participation active des experts de la sûreté de l'aviation ;

c) encourager les États à participer aux cadres de partage de l'information comme le préconise la Stratégie de cybersécurité présentée par le Conseil dans l'Appendice B à la note WP/28.

104. Il est noté que la note d'information WP/395 (*Aviation cybsersecurity – moving forwards*) présentée par l'IATA lui a également été soumise.

Analyse

105. Le délégué de la Roumanie relève que la révolution numérique est en train de transformer profondément la société, avec comme conséquence l'interconnexion mondiale du système de l'aviation moderne et sa dépendance à l'égard des technologies de la communication et des infrastructures numériques. Toutefois, cette interconnectivité crée aussi l'interdépendance et des vulnérabilités aux menaces émergentes qui doivent être gérées. Soulignant que les violations de la sécurité de l'information dans le monde augmentent de manière significative, en ce qui concerne à la fois leur fréquence et leur sophistication, il rappelle qu'il est par conséquent essentiel d'élaborer une réponse efficace et coordonnée susceptible d'améliorer la résilience de la cybersécurité et de protéger les infrastructures critiques de l'aviation. Le délégué de la Roumanie félicite l'OACI pour ses initiatives dans ce domaine par l'intermédiaire du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) et se réjouit de la Stratégie de cybersécurité présentée par le Conseil dans la note WP/28, une première réponse globale et globale. Il rappelle que cette réponse est le résultat de la collaboration au sein du SSGC et du Sommet sur la cybersécurité de l'OACI tenu à Dubaï (É-A-U) du 4 au 6 avril 2017, du Sommet Europe, Moyen-Orient et Afrique (EMEA) de l'OACI tenu à Bucarest (Roumanie), du 7 au 9 mai 2028, et d'autres évènements. Le délégué de la Roumanie souligne la nécessité de ne laisser aucun pays à la traîne dans les initiatives en matière de cybersécurité.

106. Par conséquent, le délégué de la Roumanie appuie la note WP/28 qui présente la Stratégie de cybersécurité proposée et le projet de Résolution de l'Assemblée sur la cybersécurité en aviation civile. Il souligne que la Stratégie de cybersécurité doit être complétée par un plan d'action multidisciplinaire à élaborer à travers de mécanismes appropriés, assurant une gestion efficiente et efficace, ainsi qu'une transparence totale.

107. Notant que la question de la création d'une structure de gouvernance de la cybersécurité au sein de l'OACI est abordée par la note WP/219 (présentée par l'ICCAIA), et les notes de travail WP/172 (présentée par la CANSO), WP/221 (présentée par les Émirats arabes unis), WP/243 (présentée par l'ACI), WP/283 (présentée par la France) et WP/427 (présentée par les États-Unis), le délégué de la Roumanie affirme qu'à son avis, la séparation actuelle des activités de cybersécurité à l'OACI ne permet pas une approche efficiente et globale de ces questions cruciales pour la poursuite du développement de l'aviation. Il considère qu'une structure de gouvernance devrait remplir les critères suivants : i) travailler de manière transparente dans tous les domaines de l'aviation notamment la sécurité, la navigation aérienne et la sureté ; ii) poursuivre les travaux en cours dans le cadre du SSGC et du TFSG ; iii) assurer la cohérence entre toutes les Annexes pertinentes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* susceptibles d'être affectées par la cybesrsécurité et d'autres documents connexes de l'OACI ; iv) conserver le nombre d'experts pertinents à un niveau gérable : et v) être gérée par les États membres, comme le préconise la note WP/219 (présentée par l'ICCAIA).

108. Manifestant son appui à la note WP/221 (présentée par les Émirats arabes unis), le délégué de la Roumanie réaffirme la nécessité d'assurer la cohérence totale entre les SARP liées à la cybersécurité dans les Annexes pertinentes. Il souligne à cet égard que des SARP liées à la cybersécurité devraient être élaborées pour toutes les Annexes.

109. Les délégués du Danemark, de l'Indonésie, de Singapour et de Trinidad-et-Tobago, et l'observateur de l'IATA approuvent la Stratégie de cybersécurité contenue dans la note WP/28 (présentée par le Conseil) et conviennent qu'il faut élaborer un plan d'action global pour appuyer cette stratégie, y compris des politiques, des SARP pertinentes, des orientations et des meilleures pratiques qui tiennent compte de la prise de décisions fondée sur les risques et une perspective globale, prenant en considération les questions de sécurité.

110. Le délégué de la Nouvelle-Zélande soutient l'élaboration de principes cohérents et consensuels pour la gestion de la cybersécurité dans l'aviation comme le suggère la note WP/28, et souligne l'importance pour les États d'œuvrer pour assurer que les organisations et les secteurs nationaux atteignent des niveaux élevés de cybersécurité, et des éléments indicatifs de l'OACI dont l'élaboration est en cours pour aider les États à créer des cadres nationaux de cybersécurité. Il préconise une approche fondée sur les performances ou sur les principes.

111. Le délégué de la Zambie approuve les notes WP/28 (présentée par le Conseil) et WP/221 (présentée par les Émirats arabes unis), et souligne la nécessité d'élaborer des SARP liées à la cybersécurité.

112. Le délégué de la Suisse appuie la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée sur la cybersécurité dans l'aviation civile présentée en Appendice A à la note WP/28. S'agissant de la note WP/221 (présentée par les Émirats arabes unis), il convient avec le délégué de la Roumanie qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer des SARP liées à la sécurité pour chaque Annexe et qu'elles devraient être ajoutées uniquement si elles sont pertinentes, et suggère de consacrer des ressources à l'élaboration de ces SARP.

113. Apportant son appui aux notes WP/28 et WP/221, le délégué de la Fédération de Russie se réjouit de la Stratégie de cybersécurité, soulignant qu'elle comporte des points importants sur la culture de sûreté dans le contexte de la cybersécurité. Il souligne que les États peuvent commencer immédiatement à mettre en œuvre la Stratégie de cybersécurité et n'ont pas besoin d'attendre l'élaboration des SARP connexes de l'OACI. Il note que même si son État n'a pas encore ratifié le Protocole de Beijing, le processus est en cours, et des modifications ont déjà été apportées à sa législation nationale, mettant effectivement en œuvre les dispositions du Protocole de Beijing.

114. Faisant écho aux observations formulées par le délégué de la Roumanie sur les notes WP/28 (présentée par le Conseil), WP/219 (présentée par l'ICCAIA) et WP/221 (présentée par les Émirats arabes unis), le délégué des Pays-Bas réaffirme la nécessité d'élaborer un plan d'action pour s'assurer que la Stratégie de cybersécurité sera mise en œuvre de manière efficace, efficiente et en toute transparence. Il souligne par ailleurs que les défis de la cybersécurité devraient être relevés de manière efficace, coordonnée et holistique par l'OACI.

115. Résumant les délibérations, le Président indique que le Comité exécutif félicite l'OACI et le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) pour les travaux sur la cybersécurité en aviation civile. Plus particulièrement, l'Assemblée salue et approuve la Stratégie de cybersécurité de l'OACI, et souligne l'importance d'élaborer un plan d'action global durable pour la mise en œuvre de cette stratégie, et de poursuivre les travaux relatifs à la mise au point d'un cadre de cybersécurité fiable. Dans le but de promouvoir davantage une approche cohérente pour l'adoption de la proposition de mise à jour de la Résolution sur la cybersécurité en aviation civile présentée en Appendice A à la note WP/28 pour remplacer la Résolution A39-19 de l'Assemblée.

Cybersécurité — Structure de gouvernance, mise en œuvre, orientations et autres mises à jour pour l'Assemblée

116. Le délégué de la France présente la note WP/283 (*Approche stratégique de la cybersécurité de l'aviation*) qui souligne la mise en place par la France en avril 2018 du Conseil pour la cybersécurité du transport aérien afin d'assurer la coordination efficace de toutes les questions relatives à la cybersécurité de l'aviation civile et présente en détail son expérience avec le CCTA. La note souligne que la Stratégie de cybersécurité de l'OACI proposée par le Conseil dans la note WP/28 devrait être saluée et encouragée à travers la création d'un organe spécial collaboratif et transversal.

117. La note WP/283 invite l'Assemblée à :

a) recommander à tous les États d'établir une coordination nationale efficace entre leur autorité de l'aviation civile et leurs agences compétentes chargées de la cybersécurité, comprenant des mécanismes de coordination aux niveaux aussi bien stratégique qu'opérationnel avec tous les fournisseurs de services et les parties prenantes du secteur ;

b) souligner l'importance de l'efficacité du travail intersectoriel et de la coordination entre les entités du Secrétariat de l'OACI chargées de la sûreté et de la sécurité, ainsi que leurs équipes et leurs groupes connexes ;

c) exhorter le Conseil de l'OACI à définir et à créer au sein de l'Organisation un organe intersectoriel de cybersécurité de l'aviation civile, tel qu'un groupe établi conformément au Doc 9482 (*Instructions pour les groupes d'experts du Comité du transport aérien et du Comité de l'interférence illicite*), pour consolider et harmoniser toutes les activités et la documentation liées à la cybersécurité, y compris le cadre de confiance.

118. Le délégué des États-Unis introduit la note WP/427 (*Proposition relative à la gouvernance de la cybersécurité et de la résilience à l'OACI*), qui souligne que la cybersécurité et la résilience dans l'écosystème de l'aviation sont des questions multidisciplinaires qui influencent ou influenceront presque tous les aspects de l'aviation mondiale. Comme le reconnaît les Résolutions A39-18 et A39-19 de l'Assemblée, le système mondial de l'aviation devient plus complexe et intégré à travers les technologies de l'information et de la communication. Compte tenu de la complexité de la situation et de la dépendance vis-à-vis de l'information et de la communication numériques partagées, la nécessité de la cybersécurité et de la résilience se fait plus impérieuse avec chaque avancée technologique et la modernisation continue

de l'écosystème de l'aviation. Bien qu'il reconnaisse les progrès importants accomplis par l'OACI en élaborant la Stratégie de cybersécurité de l'aviation (voir Appendice B à la note WP/28), il souligne que l'accent doit être mis sur la gouvernance de la cybersécurité et la résilience à l'OACI. Il note que la bonne gouvernance fournit des efficacités dans le partage des informations pour une gestion globale de la cybersécurité et de la résilience, tandis que la gouvernance actuelle crée une séparation entre la sûreté et la résilience qui affecte négativement l'écosystème global de l'aviation.

119. Le délégué des États-Unis note que plusieurs États et des organisations de l'industrie ont reconnu ce problème et soumis à l'Assemblée des recommandations pour la création d'un nouveau groupe d'experts sur la cybernétique. Toutefois, il souligne que les groupes d'experts de l'OACI ont notamment pour objectif spécifique de proposer des solutions à des problèmes spécialisés ou d'élaborer des SARP (Doc 7984, *Instructions pour les groupes d'experts de la Commission de navigation aérienne*). Le délégué des États-Unis relève que la cybersécurité et la résilience sont des questions plus multidisciplinaires et plus globales que les « problèmes spécialisés » et, à l'heure actuelle, il faudrait utiliser les normes du secteur applicables à la cybernétique au lieu d'élaborer de nouvelles SARP ou une nouvelle annexe de l'OACI. Il rappelle que le Comité technique proposé par les États-Unis dans la note WP/427 travaillera sous le contrôle direct du Conseil, qui élaborera également son mandat et sa composition conformément aux « *Instructions pour le Comité sur la cybersécurité et la résilience* ». Le SSGC et le groupe d'étude du cadre de confiance se réorganiseront sous le nouveau comité technique en tenant pleinement compte des tâches, des efforts et des coûts nécessaires pour assurer une bonne gestion dudit comité. Le comité proposé utilisera de manière appropriée des spécialistes de diverses disciplines, tout en évitant la bureaucratie de multiples directions et bureaux ayant des priorités différentes.

120. La note WP/427 invite l'Assemblée à :

a) demander au Conseil de l'OACI de créer un nouveau comité technique du Conseil sur la cybersécurité et la résilience, comme proposé dans la présente note de travail ;

b) demander instamment aux États de soutenir le projet de stratégie de cybersécurité de l'OACI élaboré par le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (voir la note WP/28, Appendice B) ;

c) exhorter les États à soutenir les travaux du groupe d'étude sur le cadre de confiance.

121. L'observatrice de l'ACI présente la note WP/243 (Cybersécurité) qui souligne l'importance de la réponse aux risques de cybersécurité dans l'aviation et de la coopération internationale, de la gouvernance concertée et de politiques cohérentes et pratiques. Cette note complète la note WP/28 dans laquelle le Conseil propose une Stratégie de cybersécurité de l'aviation, ainsi que les autres notes de travail présentées. L'observatrice de l'ACI souligne que la cybersécurité pose un véritable risque pour le secteur de l'aviation et nécessite des systèmes résilients et robustes, ainsi que des systèmes de défense efficaces. Pour répondre à ces risques, l'ACI travaille avec les aéroports afin de promouvoir les meilleures pratiques, mais elle reconnait que la coopération est nécessaire entre l'OACI, les États et l'industrie, ainsi qu'une vision et une stratégie claires ainsi que la collaboration multidisciplinaire.

122. La note WP/243 invite l'Assemblée à :

a) appuyer la Stratégie de cybersécurité de l'aviation de l'OACI (voir la note WP/28, Appendice B et à demander que l'OACI travaille avec les États et l'industrie à l'élaboration d'un plan d'action à l'appui de cette stratégie ;

b) reconnaître la nécessité urgente d'adopter une approche multidisciplinaire en matière de cybersécurité ;

c) demander que l'OACI réalise sans tarder une évaluation de la structure de gouvernance actuelle dans le domaine de la cybersécurité et à sérieusement envisager la mise sur pied d'un Groupe d'experts chargé de la cybersécurité qui se penchera, de manière globale, sur les questions relatives à la sûreté, à la sécurité, à la résilience et à la continuité de l'exploitation. Le Groupe d'experts doit comprendre des membres compétents et qualifiés provenant des États et de l'industrie pour faire avancer les travaux présentés dans la « Stratégie de cybersécurité » et il devrait être administré conjointement par la Commission de navigation aérienne (ANC) et, soit le Comité de l'intervention illicite (UIC), soit le Comité de transport aérien (ATC) ;

d) demander que le Conseil fasse participer l'industrie ainsi que les États à l'élaboration de politiques, d'une stratégie, de plans et de normes relatifs à la cybersécurité de l'aviation.

123. L'observateur de la CANSO introduit la note WP/172 (*Cyberrésilience*) qui aborde la question cruciale de la cyberrésilience et de la nécessité d'une action rapide et d'un moyen plus efficace de s'attaquer au problème et demande à l'OACI d'accélérer le processus pour fournir des instructions et des orientations sur la cyberprotection aux États et aux parties prenantes de l'industrie dans les régions. La note souligne que la numérisation de l'aviation dans un avenir proche et la connexion mondiale des systèmes de l'aviation et de gestion de la circulation aérienne poseront des défis pour la sécurisation du système, puisque les défaillances ou les attaques contre les divers systèmes pourraient affecter l'ensemble du système de l'aviation. C'est pourquoi l'OACI doit jouer le rôle de chef de file pour la fourniture d'orientations, la coordination et la règlementation. Notant que l'OACI collabore actuellement avec le SSGC et le TFSG pour évaluer les problèmes, la CANSO estime qu'un organe bien géré, relevant directement du Conseil, apporterait l'efficacité et la célérité nécessaires pour poursuivre le travail dans le domaine de la cybersécurité et présente une proposition pour la création d'un Groupe d'experts sur la résilience, la sûreté et la sécurité cybernétiques (CRSSP). Le SSGC et le TFSG resteraient des groupes de travail placés sous la supervision de ce groupe d'experts.

124. La note WP/172 invite l'OACI à :

a) reconnaître la nécessité d'une approche multidisciplinaire rapide et bien gérée de la cybersécurité ;

b) exhorter le Conseil de l'OACI à créer un « Groupe d'experts sur la résilience, la sûreté et la sécurité cybernétiques » (CRSSP) sous la gouvernance du Conseil de l'OACI et du Comité du transport aérien (ATC) ;

c) exhorter le Conseil de l'OACI à créer un groupe de travail subordonné au nouveau CRSSP pour établir les bases du Cadre de confiance de l'aviation.

125. L'observateur de l'ICCAIA présente la note WP/219 (*Proposition relative à la structure de gouvernance de l'OACI sur la cybersécurité*) qui propose la création d'une seule entité unifiée et multidisciplinaire, gouvernée par les États membres avec une participation de l'industrie. La note reconnaît que la vision de la cybersécurité mondiale par l'OACI reconnaît la nécessité pour l'écosystème de l'aviation d'être résilient aux cyberattaques, tout en continuant à innover et à se développer. L'observateur de l'ICCAIA explique que les groupes d'experts et les groupes d'étude actuels sur la cybersécurité ne sont pas suffisamment efficaces dans la coordination des activités de l'OACI en matière de cybersécurité ; une entité centralisée chargée de la cybersécurité aurait le potentiel de résoudre une partie des problèmes recensés en répondant au besoin de gouvernance multidisciplinaire mondial de l'aviation qui caractérise les activités de cybersécurité. La création d'une nouvelle entité de l'OACI nécessaire pour répondre aux besoins et objectifs de la communauté de l'aviation civile mondiale, y compris les compagnies aériennes, les aéroports, les États

et les constructeurs. Les avantages et les inconvénients de diverses organisations comme les groupes d'experts ou les comités techniques, devraient être soigneusement pesés en tenant compte de leurs besoins et objectifs. L'observateur de l'ICCAIA souligne que l'industrie peut beaucoup apporter et demande d'examiner sa participation et son rôle directs dans le cadre de la décision finale de l'OACI.

126. L'observateur de l'ICCAIA souligne que la note WP/219 partage fondamentalement les mêmes propositions que les notes de travail WP/283 (présentée par la France), WP/427 (présentée par les États-Unis), WP/243 (présentée par l'ACI) et WP/172 (présentée par la CANSO). Il souligne l'importance de tenir compte de la note WP/369 présentée par l'ICCAIA à la Commission technique pour examen, sur la nécessité d'établir un lien entre les activités du TFSG et la Stratégie de cybersécurité de l'OACI, ainsi que la nécessité d'une coordination transversale dans l'ensemble de l'OACI dans le domaine de la cybersécurité.

127. La note WP/219 invite l'Assemblée à :

a) demander au Conseil de créer une entité chargée de la cybersécurité de l'aviation civile, gouvernée par les États membres avec l'appui du secteur, qui pourra opérer de manière transversale afin de consolider et d'harmoniser les activités liées à la cyber-sécurité dans l'ensemble de l'OACI ;

b) demander au Conseil d'approuver la stratégie en matière de cybersécurité élaborée par le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) (voir l'Appendice B à la note WP/28), tout en reconnaissant que le SSCG n'était pas structuré pour prendre en compte la nature horizontale et transversale de la cybersécurité ;

c) appeler la Secrétaire générale à se coordonner avec les États membres et les acteurs du secteur pour harmoniser les procédures de gestion des risques liés à la cybersécurité, en tenant compte des travaux d'harmonisation déjà entrepris au niveau régional ou national ;

d) demander au Conseil d'inviter instamment les États des différentes régions à développer des compétences en matière de gestion des crises de cybersécurité, et à se coordonner à l'échelle internationale afin d'empêcher la perte de passagers due à des incidents locaux de cybersécurité de l'aviation.

128. La déléguée de la République bolivarienne du Venezuela présente la note WP/348 *[Proposition concernant la création de points de contact (PoC) en matière de cybersécurité]*, qui appelle les États membres à élaborer et mettre en œuvre un mécanisme fiable de communication pour veiller à ce que l'aviation civile ne soit pas perturbée par des cyberattaques. L'Assemblée est invitée à charger le Conseil de demander au Secrétariat de concevoir et de mettre sur pied un réseau de points de contact (PoC) en matière de cybersécurité qui fonctionnerait de façon rapide, efficace et sûre pour relever les défis mondiaux que représentent les cybermenaces et assurer l'application des spécifications contenues dans l'Annexe 17 — *Sûreté*, de la Convention relative à l'aviation civile internationale.

129. La déléguée de la République bolivarienne du Venezuela introduit ensuite la note WP/394 (*Élaboration d'orientations techniques aux fins de la mise en œuvre des exigences de l'OACI en matière de cybersécurité*) qui demande la fourniture aux États d'informations et d'orientations qui les aideront à mettre en œuvre des normes internationales, à élaborer des stratégies et à mettre en application les meilleures pratiques en matière de protection des systèmes informatiques et de communication critiques contre les actes d'intervention illicite susceptibles de compromettre la sécurité de l'aviation civile. L'Assemblée est invitée à charger le Conseil de demander au Secrétariat d'élaborer des orientations, qui seront amendées de temps à autre, le cas échéant, destinées à aider les États membres à faire face aux

cybermenaces et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures figurant dans l'Annexe 17 — *Sûreté* à la Convention relative à l'aviation civile internationale.

130. Il est noté que les notes d'information WP/490 (*Experiencia en la implementación de medidas de ciberseguridad en la aviación civil*) présentée par la République bolivarienne du Venezuela et WP/532 (*Aviation cybersecurity*) présentée par le Qatar ont également été soumises au Comité exécutif.

Analyse

131. Manifestant son appui à la note WP/283 (présentée par la France), ainsi qu'aux autres notes présentées, la déléguée de la Norvège relève qu'il est nécessaire progresser dans la réponse aux défis de cybersécurité et affirme que l'OACI est le forum idéal pour faire progresser l'action au niveau mondial. Elle souligne la nécessité d'une approche plus holistique pour répondre aux divers aspects de la cybersécurité, et réaffirme l'importance de l'efficacité du travail intersectoriel et de la coordination entre les entités du Secrétariat de l'OACI chargées de la sûreté et de la sécurité, et leurs équipes et groupes d'experts connexes. La déléguée de la Norvège se félicite aussi des informations fournies par la France à travers la note WP/283 sur la coordination interne des parties prenantes publiques et privées impliquées dans la cybersécurité, par l'État français.

132. Le délégué d'Israël soutient aussi la note WP/283, en particulier l'approche de la France concernant la mise en place d'une coordination nationale efficace entre les autorités de l'aviation civile et d'autres organismes compétents pour résoudre les problèmes de cybersécurité. Il indique que, reconnaissant que la cybersécurité de l'aviation est un défi commun pour les organismes de règlementation de l'aviation et les agences de sécurité, l'Autorité de l'aviation civile d'Israël a conclu un Protocole d'entente avec le Directeur national de la cybersécurité d'Israël afin de faciliter toutes les activités de cybersécurité de l'aviation, y compris les activités de supervision, de recherche et de développement. Le délégué d'Israël relève que depuis la conclusion du protocole d'entente, ils ont pu coopérer avec beaucoup plus d'efficience et d'efficacité et lancer plusieurs projets nationaux et des initiatives internationales. L'expérience israélienne montre ainsi que cette approche globale intersectorielle menée en étroite collaboration entre les agences, est cruciale pour garantir l'efficacité et revêt une très grande importance pour l'ensemble du secteur.

133. Soulignant que la cybersécurité est une menace émergente qui va au-delà de l'aviation civile, le délégué de l'Italie salue l'approche stratégique présentée par la France dans la note WP/283 parce qu'elle met en évidence les aspects fondamentaux à développer et à mettre en œuvre afin d'assurer la sécurité et la sûreté du transport aérien, ainsi que la coordination efficace entre les divers organismes nationaux. À cet égard, il note un déficit de coordination entre les entités du Secrétariat de l'OACI chargées de la sécurité et de la sûreté et les groupes de travail et les groupes d'experts connexes. Soulignant la nécessité d'une approche holistique de la cybersécurité de l'aviation, le délégué de l'Italie insiste sur le fait qu'elle contribuerait à la construction d'un système robuste résilient aux menaces de cybersécurité et à la préservation de la continuité des services de transport aérien. Il exprime son appui à la note WP/243 (présentée par l'ACI), en particulier, pour l'élaboration d'un plan d'action pour soutenir la Stratégie de cybersécurité de l'OACI.

134. Le délégué du Paraguay rappelle l'importance de la protection des systèmes et des données des infrastructures critiques de l'aviation contre les cybermenaces et souligne la nécessité pour l'OACI, ses États membres et d'autres parties prenantes de collaborer afin de mettre en place un cadre mondial coordonné pour relever les défis de la cybersécurité. Il exprime son soutien aux notes WP/348 et WP/349 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela).

135. Le délégué du Nicaragua approuve toutes les notes de travail présentées, et en particulier la note WP/348 qui propose la création d'un réseau de PoC de la cybersécurité qui répondent rapidement, efficacement et en sécurité aux défis mondiaux des cybermenaces, et mettent en œuvre les spécifications de l'Annexe 17. Il souligne la nécessité pour les bureaux régionaux de l'OACI d'apporter un appui aux États dans la mise en œuvre de la Stratégie en matière de cybersécurité de l'OACI (cf. note WP/28, Appendice B).

136. Manifestant son appui à la note WP/283 (présentée par la France), le délégué de l'Espagne souligne la nécessité d'un système de coordination efficace de la cybersécurité de l'aviation dans le monde avec le soutien des États, de l'industrie et d'autres parties prenantes, ainsi que d'une structure de gouvernance couvrant les aspects liés à l'élaboration des politiques de l'aviation. Il convient que la structure de gouvernance devrait remplir les critères énoncés précédemment par le délégué de la Roumanie (cf. paragraphe 107 ci-dessus) et insiste sur la nécessité de prendre en compte les points soulevés par ce dernier dans son intervention.

137. Le délégué des Pays-Bas partage cet avis. Il souligne qu'avant de prendre une décision concernant la structure de gouvernance, il est essentiel d'avoir une vision claire du rôle de l'organe chargé de la cybersécurité, par exemple, si elle n'aura qu'un rôle consultatif en ce qui concerne les Annexes et les groupes d'experts susceptibles d'être impactés par la cybersécurité ou s'il sera chargé de proposer des SARP relatives à la cybersécurité. Il manifeste son appui à la note WP/221 (présentée par les Émirats arabes unis), sous réserve des observations formulées pat le délégué de la Roumanie soutenant qu'il n'est pas nécessaire d'élaborer des SARP pour toutes les Annexes. Il propose par conséquent de modifier le paragraphe de la suite à donner en y insérant le mot « pertinente » après « Annexe » pour qu'il se lise « charger l'OACI d'assurer que des SARP liées à la cybersécurité sont élaborées pour chaque Annexe pertinente avec la participation active des experts de la sûreté de l'aviation ».

138. Exprimant son plein appui à ces observations, le délégué de la Suisse relève que la note WP/427 (présentée par les États-Unis) contient des éléments importants susceptibles d'être utilisés pour l'affinement d'une structure de gouvernance, et en particulier l'idée d'établir un nouveau comité technique du Conseil sur la cybersécurité et la résilience. Il se montre beaucoup plus favorable à une telle approche ascendante de la question.

139. Manifestant son appui aux notes WP/172 (présentée par la CANSO), WP/283 (présentée par la France), et WP/427 (présentée par les États-Unis), le délégué du Brésil indique qu'il préfère la structure de gouvernance de la cybersécurité proposée par les États-Unis dans cette dernière note de travail.

140. La déléguée du Cameroun approuve les mesures proposées dans les notes WP/243 (présentée par l'ACI), WP/283 (présentée par la France), WP/427 (présentée par les États-Unis), et WP/219 (présentée par l'ICCAIA) sur l'amélioration de la gouvernance des questions liées à la cybersécurité. Soulignant que les questions de cybersécurité et de résilience devraient être abordées suivant une démarche globale, elle propose la création d'une entité composée d'experts des États membres travaillant en étroite collaboration avec la Direction de la navigation aérienne (ANB) et la Direction du transport aérien (ATB) de l'OACI pour résoudre les questions transversales liées à la cybersécurité, en particulier la sécurité, la sûreté, la résilience et la continuité de l'exploitation.

141. Le délégué du Canada se fait l'écho des observations formulées par le délégué du Brésil en appui à la vision des États-Unis qui préconise la mise en place d'une structure de gouvernance de la cybersécurité (note WP/427) et appuie les interventions des délégués de la Suisse et des Pays-Bas. Il souligne que quelle que soit l'issue des délibérations, il est nécessaire d'assurer une gouvernance adéquate au niveau approprié, reconnaissant le caractère multidisciplinaire de la cybersécurité et comblant le fossé entre la sécurité et la sûreté.

142. Le délégué du Liban rappelle l'importance de la cybersécurité dans la préservation des données, des systèmes électroniques des aéroports, des systèmes électroniques des aéronefs, des systèmes de navigation aérienne, des systèmes météorologiques et des systèmes d'atterrissage aux instruments, et partant, dans la lutte contre le terrorisme. Il prend pour exemple les conséquences désastreuses éventuelles d'une cyberattaque lancée par des terroristes contre l'ILS.

143. Résumant les délibérations, le Président indique que le Comité exécutif reconnaît la nécessité de poursuivre les travaux du SSGC d'une manière plus formalisée, et d'assurer ainsi une coordination structurée d'autres groupes d'experts de l'OACI. Le Comité salue ainsi les différentes propositions relatives aux structures de gouvernance de la cybersécurité qui visent à coordonner efficacement les activités de cybersécurité à tous les niveaux de l'OACI, à assurer une approche pluridisciplinaire de la cybersécurité, et à encourager le partage d'informations. Le Comité a examiné les critères pertinents susceptibles d'étayer une structure de gouvernance, notamment : i) la transparence dans tous les domaines de l'aviation, y compris la sécurité, la navigation aérienne, et la sûreté ; ii) la poursuite des travaux en cours dans le cadre du SSGS et du TFSG sous la supervision d'une nouvelle structure globale de gouvernance ; iii) la cohérence de toutes les Annexes pertinentes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* susceptibles d'être impactées par la cybersécurité, ainsi que d'autres documents de l'OACI ; iv) la conservation de l'effectif d'experts à un niveau gérable ; et v) une gestion assurée par les États, en veillant à la participation des parties prenantes de l'industrie. Par conséquent, le Comité exécutif convient que l'OACI devrait réaliser rapidement une étude de faisabilité et une analyse des lacunes à soumettre au Conseil pour examen, afin de déterminer la structure de gouvernance et le mécanisme de coordination de la cybersécurité les plus adaptés, en tenant compte des critères appropriés.

144. Le Comité exécutif se félicite des expériences de la mise en œuvre communiquées par les États et l'industrie, et reconnaît qu'il importe que toutes les parties prenantes partagent des informations et des orientations. L'OACI devrait donc poursuivre l'établissement du réseau des points de contact sur la cybersécurité qui est en cours de développement, et assurer la tenue à jour régulière du Répertoire « Cybersécurité ».

Collaboration et coopération

145. Le délégué des Émirats arabes unis introduit la note WP/251 (*Mise en œuvre de la sûreté à guichet unique — reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté*) présentée par l'Australie, le Royaume-Uni et son État. Cette note souligne que les ententes de sûreté à guichet unique renforcent la coopération et la collaboration entre les États lorsqu'elles sont mises en œuvre conformément aux SARP de l'Annexe 17, et insiste sur le fait que le Protocole d'entente trilatéral sur les mesures de sûreté de l'aviation applicables aux bagages de soute en correspondance sur les routes reliant le Royaume-Uni de Grande-Bretagne et d'Irlande du Nord, le Commonwealth d'Australie et les Émirats arabes unis, a été signé en mars 2018 afin de promouvoir une coopération et une collaboration renforcées en matière de sûreté de l'aviation. Le Protocole repose sur de nouveaux principes de coopération internationale pour la sûreté de l'aviation, tels qu'ils ont été élaborés par l'OACI, et il est l'un des premiers accords de ce type à avoir été conclus. La note de travail souligne que la mise en œuvre de contrôles de sûreté à guichet unique étant encore sporadique dans le monde, les États devraient être davantage encouragés à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des ententes de sûreté à guichet unique afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation.

146. La note WP/251 invite l'Assemblée à :

a) prier les États d'adopter plus largement les principes de coopération internationale définis dans les accords de services aériens, notamment la reconnaissance de mesures de sûreté équivalentes ;

b) soutenir le besoin qu'ont les États de conclure des arrangements de collaboration (accords bilatéraux et/ou multilatéraux) et de mettre en place des ententes de sûreté à guichet unique, conformément aux dispositions règlementaires spécifiques de l'Annexe 17 et du *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) de l'OACI afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant la répétition inutile des contrôles de sûreté, lorsque cela est compatible avec leur évaluation des risques.

147. Le délégué des Émirats arabes unis présente ensuite la note WP/148 (*Mécanisme de collaboration entre États pour réduire les risques de sûreté en aviation civile*), qui relève la nécessité et l'importance de renforcer la coopération et la collaboration entre États pour le partage des informations pertinentes de sûreté de l'aviation, afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité des mesures de réduction des risques en aviation, à l'échelle nationale, régionale et mondiale. La note insiste sur le fait que l'Égypte, la Jordanie, Oman, l'Arabie saoudite, le Soudan et les Émirats arabes unis ont décidé de signer un protocole d'accord (MOU) sur le partage et la protection d'informations sensibles de sûreté de l'aviation et ont invité les autres États membres des deux organisations à se joindre à eux, s'il y a lieu. Ce MOU multilatéral a pour objet de renforcer l'efficacité et l'efficience des mesures de sûreté de l'aviation axées sur les risques. L'Assemblée a été invitée par la note WP/148 à prier instamment les États à conclure des ententes de collaboration bilatérales/multilatérales pour le partage d'informations de sûreté, afin de renforcer l'efficacité des mesures de sûreté de l'aviation et de faire face effectivement aux menaces nouvelles ou émergentes.

148. Le délégué de l'Afrique du Sud introduit la note WP/254 (*Collaboration entre organismes de sûreté*) qui souligne que la sûreté de l'aviation n'est pas la responsabilité d'un seul organisme ou département dans un État et fournit des informations sur la mise en place d'une structure collaborative à l'aéroport international O. R. Tambo (ORTIA) en Afrique du Sud pour l'enquête sur les infractions commises contre les passagers aériens. La note souligne que les résultats sont bénéfiques pour la sûreté côté ville, le partage des renseignements et la culture de sûreté, et que la volonté politique a joué un rôle crucial dans la réussite de cette initiative puisqu'elle nécessite une étroite collaboration avec les organismes gouvernementaux sud-africains concernés et le soutien de ceux-ci.

149. La note WP/254 invite l'Assemblée à :

a) prendre note de son contenu ;

b) encourager les États qui ne l'ont pas encore fait à établir des stratégies de coopération et de collaboration et à créer des partenariats afin de renforcer l'efficacité de la mise en œuvre des SARP.

Analyse

150. Manifestant son appui à la note WP/148 (présentée par les Émirats arabes unis), le délégué de l'Espagne réaffirme que le partage de renseignements pertinents en matière de sûreté de l'information renforce l'efficacité et l'efficience des mesures de sûreté de l'aviation fondées sur les risques aux niveaux national, régional et mondial.

151. Le délégué de la Suisse approuve aussi la note WP/148. Se référant à la note WP/251 (présentée par l'Australie, les Émirats arabes unis et le Royaume-Uni), il rappelle que l'entière responsabilité des mesures de sûreté aux aéroports incombe à l'État de départ et qu'il faudrait suffisamment de garantie avant la mise en œuvre des ententes de sûreté à guichet unique. Il remercie l'Afrique du Sud pour avoir partagé son expérience tirée de la structure collaborative mise en place à l'ORTIA pour lutter contre les infractions, un aspect très important de la sûreté côté ville.

152. La déléguée de l'Australie note que son État est heureux de faire partie des coprésentateurs de la note WP/251. Compte tenu des volumes croissants du trafic et des échanges commerciaux, l'Australie reconnaît les avantages importants à tirer des ententes de sûreté à guichet unique puisqu'elles en offrent un éventail d'avantages, y compris des coûts réduits pour l'industrie en éliminant les doubles emplois inutiles dans les contrôles de sûreté, en permettant aux voyageurs d'effectuer des voyages plus fluides, et en contribuant à établir des liens plus solides et plus collaboratifs entre les gouvernements. Toutefois, comme pour tout mécanisme, en rationalisant la sûreté, il est important d'assurer que les résultats en matière de sûreté sont préservés et renforcés.

153. Exprimant son appui à la note WP/254 (présentée par l'Afrique du Sud), le délégué de l'Italie salue l'élaboration d'un plan de sûreté tactique multidisciplinaire intégré pour les aéroports et souligne que la collaboration entre les organismes gouvernementaux et les parties prenantes de l'aviation est un facteur clé pour atteindre rapidement et efficacement les objectifs de sûreté. Notant que ce fait est aussi reconnu par le GASeP dont la coopération et le partage de renseignements est l'un des principes fondamentaux, il salue le modèle mis en œuvre à ORTIA et encourage une collaboration accrue entre et dans les États, comme le préconise aussi la note WP/148 (présentée par les Émirats arabes unis) qu'il approuve aussi.

154. Le délégué du Sénégal exprime aussi son appui à la note WP/148, et en particulier au renforcement de la coopération et de la collaboration entre les États pour le partage des informations pertinentes de sûreté afin d'atténuer les menaces qui pèsent sur l'aviation civile. Il remercie l'Afrique du Sud pour avoir partagé son expérience à ce sujet dans la note WP/254.

155. Approuvant la note WP/254, le délégué de l'Arabie saoudite rappelle l'importance de la collaboration entre les organismes de sûreté dans la protection du système de l'aviation contre les menaces. Se référant à la note WP/148, il salue les efforts déployés par les Émirats arabes unis pour la conclusion d'un protocole d'accord multilatéral entre son État, l'Égypte, la Jordanie, Oman, l'Arabie saoudite et le Soudan pour le partage et la protection d'informations sensibles de sûreté. Le délégué de l'Arabie saoudite affirme que ce protocole d'accord aura un effet bénéfique sur la sureté de l'aviation dans la région.

156. Le délégué du Royaume-Uni se félicite des trois notes de travail présentées dont le thème commun porte sur l'amélioration de la collaboration. Il souligne que l'amélioration de la collaboration est un objectif que tout le monde devrait poursuivre, que ce soit à travers l'OACI ou les relations bilatérales entre États, ou dans les États, ou avec l'industrie. Il attire l'attention sur la note WP/251 (présentée par l'Australie, le Royaume-Uni et les Émirats arabes unis) qui énumère les avantages des ententes de sûreté à guichet unique entre des États ayant les mêmes régimes de sûreté. Néanmoins, il convient avec le délégué de la Suisse que l'équivalence des mesures et des ententes de supervision de ces mesures est essentielle pour la protection du système dans toute entente de sûreté à guichet unique. Notant que l'aviation est un réseau comprenant entités du gouvernement et de l'industrie, le délégué du Royaume-Uni affirme qu'il est essentiel que toutes les entités travaillent en collaboration afin de protéger le réseau contre les actes malveillants. Par conséquent, il appuie les mesures proposées dans la note WP/254 (présentée par l'Afrique du Sud) et la note WP/148 (présentée par les Émirats arabes unis).

157. Approuvant les notes WP/148 et WP/251, le délégué du Nigéria encourage les États à partager les informations pertinentes sur les menaces contre l'aviation civile en utilisant les ententes de collaboration. Il exprime aussi son soutien à la note WP/254, en particulier l'alinéa b) du paragraphe de la suite à donner dans lequel l'Assemblée est invitée à encourager d'autres États qui ne l'ont pas encore fait, à élaborer des stratégies de coopération et de collaboration et à nouer des partenariats, afin d'améliorer la mise en œuvre effective des SARP. Le délégué du Nigéria salue l'Afrique du Sud pour avoir partagé l'expérience vécue à cet égard.

158. Résumant les délibérations, le Président explique qu'alors qu'il examine la nécessité d'accroître la coopération et la collaboration entre États, comme le préconisent certains États membres, le Comité exécutif soutient la conclusion de la Conférence HLCAS/2 selon laquelle les arrangements pour un contrôle unique de sûreté entre des États aux vues similaires, sur la base de la reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté, peuvent produire des avantages pour le système de sûreté de l'aviation en occasionnant une efficacité accrue et une utilisation plus efficace des ressources. Le Comité encourage donc les États à conclure des arrangements de collaboration et à mettre en place des ententes de sûreté à guichet unique, afin d'accroître la viabilité du système de sûreté de l'aviation en évitant la répétition inutile des contrôles de sûreté, lorsqu'ils sont conformes aux éléments indicatifs prévus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973) de l'OACI et dans l'évaluation des risques pertinente. S'il peut être difficile pour certains États de s'engager dans des arrangements pour un contrôle unique de sûreté, le Comité exécutif reconnaît que d'autres approches existent pour parvenir à une plus grande efficacité en matière de sûreté de l'aviation. Ces approches comprennent la collaboration renforcée entre les États, les organismes gouvernementaux et les parties prenantes de l'aviation sous forme d'arrangements de partage des informations, d'ententes multilatérales (par ex., protocole d'accord) et de mécanismes de coopération. À cet égard, le Comité salue l'initiative d'un État membre et encourage d'autres États à étudier de manière plus approfondie des approches et des arrangements de collaboration similaires.

Questions diverses

159. Le Président informe le Comité exécutif qu'à cause de la marche des jeunes pour le climat qui aura lieu dans le centre-ville de Montréal le vendredi 27 septembre 2019, le siège de l'OACI sera fermé à cette date, et aucune délégation ou le personnel ne sera autorisé à accéder au bâtiment. Les séances du Comité exécutif, de la Commission technique et de la Commission économique se tiendront le samedi 28 septembre 2019, dans l'après-midi, et des séances supplémentaires du Comité exécutif se tiendront le dimanche 29 septembre 2019, le matin et dans l'après-midi. Un calendrier révisé (note WP/10) sera publié sous peu.

160. Le Président indique en outre que seul le personnel essentiel désigné par les Directeurs/Chefs de section doit venir travailler pour ces séances, et les responsables devraient planifier et donner des instructions aux fonctionnaires assurant le travail de nuit.

161. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la quatrième séance
(Samedi, 28 septembre 2019 à 14 h 15)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique (suite)

Culture de la sûreté

— Note présentée par l'Allemagne, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, la Chine, la France, les États-Unis, la Gambie, le Ghana, l'Irlande, l'Italie, le Japon, la Jordanie, le Kenya, la Macédoine du Nord, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, les Pays-Bas, le Portugal, le Qatar, la Roumanie, le Sierra Leone, Singapour, la Suisse, la Turquie, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni, le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA)
— Note présentée par l'Argentine, le Qatar, la Suisse, les Émirats arabes unis et l'IATA
— Note présentée par Singapour et coparrainée par l'Argentine, l'Arménie, la Belgique, le Brésil, le Cambodge, le Canada, la Chine, Fiji, les Émirats arabes unis, la Fédération de Russie, la France, les Îles Marshall, l'Italie, le Japon, la Jordanie, Nauru, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Philippines, le Portugal, le Royaume-Uni, le Sénégal, la Suisse, la Thaïlande et Trinidad-et-Tobago
— Note d'information présentée par le Cameroun

Activités de supervision des États

— Note présentée par la République dominicaine
— Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres
— Note d'information présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États Membres
— Note d'information présentée par la République islamique d'Iran

Renforcement de la mise en œuvre régionale

— Note présentée par le Kazakhstan
— Note présentée par la Fédération de Russie

Autres mises à jour à l'Assemblée

— Note d'information présentée par la République dominicaine
— Note d'information présentée par l'Inde
— Note d'information présentée par l'Indonésie
— Note d'information présentée par Oman
— Note d'information présentée par la République bolivarienne du Venezuela

Résolutions de l'Assemblée pour adoption

— *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*

— Note d'information présentée par l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis, la Finlande, le Liban, le Mexique, le Nigéria, le Qatar et Singapour au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)

2. Point 13 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue

— *Mise en œuvre des programmes d'audits — Méthode de surveillance continue (CMA) de l'OACI*

Évolution de l'USOAP-CMA

— *Rapport sur l'évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)*

— Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et coparrainée par la Nouvelle-Zélande
— Note présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et coparrainée par Singapour, le Royaume-Uni et la Finlande au nom de l'UE et ses États membres
— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note présentée par le Brésil
— Note présentée par la République dominicaine
— Note présentée par le Qatar
— Note présentée par le Pérou et coparrainée par Belize, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela
— Notes présentées par le Pérou et coparrainée par Belize, l'État plurinational de la Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, Panama, le Paraguay, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela
— Note présentée par le Pérou et soutenue par les États membres de la Région Amérique du Sud (SAM) et par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
— Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela
— Note présentée par la République bolivarienne du Venezuela et coparrainée par Belize, l'État plurinational de la Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay
— Note d'information présentée par l'État plurinational de Bolivie et soutenue par les États membres de la région SAM et les États membres de la CLAC
— Note d'information présentée par la République de Corée

Rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté

— *Rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du Programme Universel d'Audits de Sûreté — méthode de surveillance continue (USAP-CMA)*

— Note présentée par la CAFAC au nom de ses 54 États membres
— Note présentée par Cuba

3. Questions diverses

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

1. Le Comité exécutif reprend (EX/3) et achève l'examen du point 12 de l'ordre du jour. Les débats sont axés sur les questions de culture de sûreté, les activités de supervision des États, le renforcement de la mise en œuvre régionale, d'autres mises à jour à l'Assemblée et les résolutions à adopter par l'Assemblée qui ont été documentées dans une note principale présentée par le Conseil, à savoir la note (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*) et les notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

Culture de la sûreté

2. Le délégué du Brésil introduit la note WP/253 (*Des campagnes pratiques pour transformer la culture de la sûreté*) présentée par l'Allemagne, l'Arabie saoudite, l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Brésil, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, les États-Unis d'Amérique, la France, la Gambie, le Ghana, l'Irlande, l'Italie, le Japon, la Jordanie, le Kenya, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, la Macédoine du Nord, les Pays-Bas, le Portugal, le Qatar, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Sierra Leone, Singapour, la Suisse, la Turquie, le Conseil international des aéroports et l'Association du transport aérien international. La note souligne que l'instauration d'une culture de sûreté globale est impérative pour assurer une sûreté efficace et à long terme de l'aviation étant donné qu'elle contribue à atténuer les menaces tant internes qu'externes. Certes, il se dégage un large consensus sur l'importance de la culture de sûreté, mais la transformation du comportement et de la sensibilisation en matière de culture de la sûreté peut être difficile à mettre en œuvre et à intégrer dans la mise en œuvre des opérations de l'aviation. Par conséquent, la note encourage à travailler ensemble en partenariat pour adopter et promouvoir activement une culture de sûreté positive. Il est nécessaire de promouvoir énergiquement une culture de sûreté positive auprès du personnel motivé et tenu de rendre des comptes quant au respect des procédures et le règlement en matière de sûreté. L'appui à une culture de sûreté nécessaire doit être transformé en mesures pratiques comme l'indiquent les paragraphes 2.3 et 4.3 de la note. Ces mesures devraient comprendre des campagnes de sensibilisation à la culture de sûreté qui soulignent l'importance de la sûreté à l'aéroport et dans ses environs. Une campagne devrait être axée sur l'ensemble du personnel à tous les niveaux et sur les services clés comme les ressources humaines et le marketing qui incluent les meilleures méthodes de communication des messages de sûreté au personnel. Les éléments indicatifs et les outils existants de l'OACI sur la culture de sûreté seraient utiles, tout comme la création d'un Kit de démarrage du Groupe de travail sur la formation (WGT) du Groupe d'experts de l'OACI sur la culture de la sûreté pour la réalisation d'une culture de sûreté. On espère que l'OACI consacrera davantage de ressources à la mise en œuvre d'initiatives d'instauration d'une culture de sûreté à travers l'organisation de campagnes de sûreté de grande visibilité dans le monde entier l'an prochain (2020) et au-delà.

3. La note WP/253 invite l'Assemblée à :

a) appeler tous les États membres, les organisations et l'industrie à mettre en œuvre des campagnes pratiques pour renforcer la culture de sûreté au sein de leurs juridictions ou organisations respectives ;

b) encourager les États membres, en collaboration avec les organisations et l'industrie, à promouvoir et à partager les pratiques et les avantages de la culture de sûreté avec les parties prenantes ;

c) prier instamment le Secrétariat de l'OACI de mettre à disposition des ressources pour mener une « Campagne mondiale pour une culture de la sûreté » et des ateliers connexes afin de soutenir les efforts des États, des organisations et de l'industrie ;

d) soutenir le travail continu entrepris par l'OACI pour définir et élaborer des méthodes tangibles permettant aux États de mettre en œuvre et de maintenir une culture de sûreté forte.

4. L'observateur de l'IATA présente la note WP/178 [*Approche de gestion intégrée du risque (IRM) — culture de sûreté*] au nom de l'Argentine, du Qatar, de la Suisse, des Émirats arabes unis et de l'IATA. Cette note préconise une approche plus intégrée de la sûreté de l'aviation, y compris la gestion du risque, les mesures axées sur le risque et une culture de sûreté plus efficace qui constitue l'un des aspects les plus importants du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) de l'OACI. Elle souligne que chaque État membre et chaque partie prenante de l'industrie devrait instaurer, maintenir et renforcer constamment une solide culture de sûreté afin d'encourager tout le personnel à penser et à agir de manière soucieuse de la sûreté. Une culture de sureté est essentielle à la gestion de l'une des plus dangereuses menaces, les menaces internes, étant donné que la majorité des vulnérabilités et des failles des systèmes de sûreté sont connus ou visibles de tout le personnel œuvrant dans l'environnement de l'aviation civile. Il faut sensibiliser le personnel sur les menaces et leur impact ainsi que sur le rôle essentiel qu'il pourrait jouer en matière de sûreté afin d'améliorer le niveau de vigilance et réduire ainsi la possibilité de réussir des attaques en détectant les menaces à un stade précoce. La note rappelle que de nouvelles dispositions ont déjà été ajoutées dans le Manuel standard du Programme de vérification de la sécurité de l'exploitation de l'IATA (IOSA) pour la formation initiale et périodique de sensibilisation à la sûreté, ainsi que pour les comptes rendus sur les incidents, et souligne que la proposition d'amendement n° 17 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, renforcera davantage ces deux éléments essentiels de la vigilance et de la culture de sûreté. La note souligne en outre que l'OACI est en train d'élaborer un nouveau mécanisme de compte rendu sur les incidents de sécurité et de sûreté, y compris une taxonomie largement reconnue des incidents de sûreté, par l'intermédiaire d'un Sous-groupe d'une équipe spéciale du Groupe d'experts AVSEC présidée par les Émirats arabes unis.

5. La note WP/178 invite l'Assemblée à :

a) demander à l'OACI de promouvoir et de soutenir le développement rapide d'une taxonomie de sûreté exhaustive et inclusive, et d'un processus de partage d'information, à l'intention de tous les États et les intervenants ;

b) demander aux États et suggérer à tous les intervenants de l'industrie de réviser et de mettre à jour les exigences nationales et les contenus des programmes existants de sensibilisation initiale et périodique à la sûreté ainsi que les processus connexes, et de se familiariser avec d'autres outils équivalents mis au point par des États et par l'industrie.

6. Le délégué de Singapour introduit la note WP/328 (*Promotion de la sensibilisation des autres organismes et organisations à la sureté de l'aviation*) (avec Rectificatif n°1) présentée par son État et coparrainée par l'Argentine, l'Arménie, la Belgique, le Brésil, le Cambodge, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, la Fédération de Russie, la France, l'Italie, le Japon, la Jordanie, Nauru, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, les Palaos, les Philippines, le Portugal, la République démocratique populaire lao, le Sénégal, la Thaïlande et le Royaume-Uni. La note souligne que la sûreté de l'aviation est un pilier essentiel du système mondial de l'aviation civile. Malheureusement, les menaces qui pèsent sur la sûreté de l'aviation civile restent un défi constant et ces menaces continuent d'évoluer et sont devenues sophistiquées. Les facteurs humains demeurent ainsi un aspect essentiel de la lutte contre ces menaces.

7. La note WP/328 souligne que l'écosystème de l'aviation civile comprend plusieurs organisations ayant un rôle à jouer dans la circulation sûre et en toute sécurité des aéronefs, des personnes et des biens par voie aérienne dans le monde où la sûreté est une affaire de tous. À cet égard, la note insiste sur le fait que la promotion de la sûreté de l'aviation et la sensibilisation dans ce domaine auprès des autres institutions et organisations, surtout celles qui ont un rôle à jouer dans l'écosystème de l'aviation civile, serait utile et bénéfique pour toutes les parties prenantes. Il pourrait s'agir notamment des agences d'application de la loi, des fournisseurs de services de navigation aérienne, du personnel des services d'immigration et de douane, les services d'incendie aéroportuaires, les compagnies aériennes, les agents des services d'escale, du personnel côté pistes des aéroports, du personnel d'encadrement jusqu'à la base. Elle souligne que le personnel de sûreté hors aviation pourrait aussi jouer un rôle important en renforçant la sûreté de l'aviation, et indique par exemple, qu'il pourrait être les yeux et les oreilles qui signalent les personnes ou les objets suspects dans un aéroport ou un aéronef, ce qui peut empêcher qu'un incident se produise. Il pourrait également être utile en cas d'incident de sûreté en contribuant à réduire le nombre de victimes et les dommages. En résumé, la note encourage les États et les parties prenantes à réfléchir à l'importance de promouvoir la sensibilisation à la sûreté de l'aviation et d'instaurer une culture de sûreté dans les organismes, partant de la haute direction à l'ensemble du personnel, dont la responsabilité première n'est pas la sûreté de l'aviation (AVSEC), mais qui interviennent ou qui ont une responsabilité dans la mise en œuvre de différents aspects du programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) et du programme de sûreté d'aéroport (ASP), et dont le personnel est autorisé à accéder sans escorte à des zones côté pistes. La note soutient que ces efforts renforceront la sûreté du système de l'aviation mondiale et protègeront les opérations de l'aviation civile dans le monde entier.

8. La note WP/328 invite l'Assemblée à encourager les États et les organisations de l'industrie à améliorer la coordination et la promotion de la sensibilisation à la sûreté de l'aviation de toutes les entités de leur écosystème d'aviation civile, y compris les organismes non AVSEC, en conformité avec les nouvelles dispositions du Plan de l'OACI pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), de manière à assurer le maintien de la vigilance en matière de sûreté de l'aviation.

9. Il est noté que la note d'information WP/491 *(Promotion de la culture de sûreté en milieu aéroportuaire)* présentée par le Cameroun a aussi été soumise au Comité exécutif.

Activités de supervision des États

10. Le délégué de la République dominicaine présente la note WP/405 (*Proposition pour la mise en œuvre de matrices afin de déterminer la priorité et la fréquence des activités de surveillance de l'État*) dans laquelle son État souligne la nécessité de créer un modèle de matrice afin d'établir la priorité et la fréquence des activités de surveillance de l'État pour la sûreté de l'aviation. Ces matrices serviront à identifier les mécanismes et les méthodologies pour la vérification ordonnée et systématique de la conformité, et à assurer une mise en œuvre efficace du programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP) et permettre la priorisation des ressources pour la surveillance, compte tenu des évaluations de

risques. La proposition est liée à la norme 3.4.5 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, qui dispose : « Chaque État contractant veillera à ce que la mise en œuvre des mesures de sûreté fasse régulièrement l'objet d'une vérification de conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile. Les priorités et la fréquence des vérifications seront déterminées sur la base d'une évaluation du risque effectuée par l'autorité concernée. », et à la norme 3.4.6, aux termes de laquelle : « Chaque État contractant veillera à ce que des audits, des tests, des enquêtes et des inspections de sûreté soient réalisés sur une base régulière afin de vérifier la conformité au programme national de sûreté de l'aviation civile et de permettre la correction rapide et efficace de toute carence identifiée. ». La matrice devrait être créée en tenant compte, au moins, des éléments énoncés au paragraphe 2.6 de la note. Il s'agit notamment de mesures de sûreté spécifiques pour les vols à risques élevés ou en état d'alerte élevé ; de la capacité de réaction contre les actes d'intervention illicite ; de la performance des agents responsables des contrôles de sûreté ; des besoins d'acquisition du matériel de sûreté ; et des conclusions des activités de contrôle de la qualité AVSEC. Un modèle de matrice des activités de supervision des États est présenté dans l'appendice à la note de travail.

11. La note WP/405 invite l'Assemblée à créer un modèle de matrice pour la surveillance de la sûreté de l'aviation que les États pourraient utiliser pour déterminer les priorités et la fréquence de leurs activités respectives de surveillance de la sûreté de l'aviation civile.

12. L'observateur de la CAFAC introduit la note WP/165 (Révision n° 1) (*Défis auxquels est confronté le contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation et correction des déficiences identifiées)* au nom des 54 États membres de la CAFAC. La note souligne les défis mondiaux rencontrés dans la mise en œuvre du programme de contrôle de qualité en matière de sûreté de l'aviation et propose de l'améliorer et de le mettre en œuvre efficacement, ce qui garantira la sûreté et la sécurité durables du système de l'aviation civile.

13. La note WP/165, Révision n° 1, invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) exhorter les États contractants à inclure le contrôle de la qualité dans leurs listes de priorités ;

c) exhorter les États contractants à consacrer des ressources suffisantes et à mettre en place une organisation appropriée pour assurer la mise en œuvre efficace des activités de contrôle de la qualité ;

d) demander à l'OACI d'inclure le contrôle de la qualité dans la liste des priorités qui sera présentée à cette Assemblée.

14. Il est noté que les notes d'information suivantes ont été aussi présentées : note WP/112 *(European Union aviation security oversight)* présentée par la Finlande au nom de l'UE et ses États membres ; et la note WP/466 *[Incorporation of security oversight eight Critical Elements (CE) into Annex 17]* présentée par la République islamique d'Iran.

Renforcement de la mise en œuvre régionale

15. Le délégué du Kazakhstan présente la note WP/171 [*Travaux des États et résultats connexes en matière de sûreté de l'aviation (AVSEC) et de facilitation (FAL) en coopération avec le Bureau EUR/NAT de l'OACI, et besoin en personnel supplémentaire et suffisant pour le Bureau EUR/NAT*]. La note rappelle que le Bureau EUR/NAT joue un rôle essentiel de coordination et de soutien auprès des États dans leurs efforts pour comprendre et mettre en œuvre les exigences de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et de

l'Annexe 9 — *Facilitation*, ainsi que le GASeP de l'OACI. Il souligne aussi le Groupe AVSEC-EUR/NAT est le plus grand cadre de coopération, de coordination et d'échange d'informations dans la région, regroupant tous ses 56 États de la zone d'accréditation, ainsi que l'industrie et des organisations régionales et internationales.

16. La note WP/171 invite l'Assemblée à :

a) noter l'information fournie ;

b) soutenir la demande du bureau EUR/NAT à être dûment doté de deux experts régionaux AVSEC/FAL pour poursuivre l'excellent soutien qu'il apporte aux États dans leurs efforts visant à mettre en œuvre les Annexes 17 et 9 d'une manière harmonisée, et pour permettre aux États de procéder aux améliorations nécessaires à la réalisation des objectifs régionaux ambitieux fixés dans la feuille de route sur le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), approuvée par les directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) de la région EUR/NAT ;

c) reconnaître la nécessité de renforcer les effectifs du bureau EUR/NAT.

17. Le délégué de Fédération de Russie présente la note WP/355 (*Mesures d'amélioration du statut des effectifs de sûreté de l'aviation au bureau EUR/NAT*) qui relève que compte tenu de la menace croissante des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, des actes terroristes récents perpétrés contre les installations de l'aviation civile, de l'activité accrue d'extrémistes et de terroristes dans le monde, il est de plus en plus nécessaire de renforcer les mesures de règlementation afin d'améliorer les activités de protection de la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale aussi bien que régionale. À cette fin, l'OACI concentre ses travaux sur le renforcement du personnel spécialisé dans la sûreté de l'aviation (AVSEC) dans chacune des régions de l'OACI. La Fédération de Russie est cependant préoccupée par la situation du bureau EUR/NAT qui comprend le nombre le plus élevé d'États accrédités (56). Pour le moment, le bureau ne dispose que d'un seul employé de sûreté de l'aviation, dont la rémunération dépend des contributions volontaires provenant du Fonds volontaire pour la sûreté de l'aviation et non du budget du Programme ordinaire de l'Organisation.

18. La note WP/171 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître la nécessité de renforcer les effectifs AVSEC du bureau EUR/NAT de l'OACI ;

b) proposer que la Secrétaire générale investisse dans le budget du Programme ordinaire de l'OACI pour le prochain triennat 2020-2022 des fonds supplémentaires pour financer deux autres employés AVSEC en plus des effectifs EUR/NAT financés par le budget du Programme ordinaire de l'OACI, tout en conservant le poste extra-budgétaire AVSEC actuellement financé par des contributions volontaires ;

c) recommander d'urgence que le Conseil de l'OACI reconvertisse, dans le budget du Programme ordinaire de l'OACI pour 2023-2025, le poste AVSEC extra-budgétaire mentionné précédemment en poste de fonctionnaire relevant du Programme ordinaire, afin que le Bureau EUR/NAT puisse disposer à court terme d'un minimum de deux (2) postes AVSEC et, par la suite, d'un minimum de trois (3) postes financés par le budget du Programme ordinaire.

Autres mises à jour à l'Assemblée

19. Il est noté que les notes d'information WP/494 *(Licensias del personal certficado en seguridad de la aviación civil en la República Dominicana) ;* WP/495 *(Ley 188-11, que regula la seguridad aeroportuaria y de la aviación civil en la República Dominicana)*, toutes présentées par la République dominicaine ; WP/569 *(Biometric access control system for staff working at airports)* présentée par l'Inde ; WP/543 *(Oman's experience in updating and amending its national legislation in accordance with Annex 17 SARPs and the security-related provisions of Annex 9)* présentée par Oman ; et WP/489 *(Modernización del sistema de seguridad de la aviación del estado venezolano)* présentée par la République bolivarienne du Venezuela sont aussi soumises à l'Assemblée.

Analyse

20. La déléguée de la République de Corée rappelle la nécessité d'organiser une campagne pratique de renforcement de la culture de sûreté comme le souligne la note WP/253 (présentée par l'Argentine et autres). Il manifeste aussi son plein appui à la note WP/178 (présentée par l'Argentine et autres) et salue les efforts déployés par l'OACI, en particulier ceux du Groupe d'experts AVSEC, de son Groupe de travail sur la divulgation des données de sûreté de l'aviation et de son sous-groupe sur le signalement des incidents de sûreté de l'aviation, pour l'élaboration d'un système de signalement des incidents de sûreté. Elle souligne l'importance de la promotion de la sensibilisation en matière de sûreté de l'aviation et d'instauration d'une culture de sûreté à la fois pour le personnel de sûreté de l'aviation et le personnel de sûreté hors aviation comme l'indique la note WP/328 (présentée par Singapour et autres). Il manifeste aussi son appui à la fois à la note WP/165, Révision n° 1 (présentée par la CAFAC), et à la note WP/405 (présentée par la République dominicaine sur le renforcement du Programme de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation et sa mise en œuvre effective).

21. Le délégué de l'Italie exprime la profonde reconnaissance de son État pour les principes communs énoncés dans les notes de travail présentées et réaffirme son engagement à travailler sur une base collaborative fructueuse pour leur mise en œuvre. L'Italie appuie sans réserve le GASeP, surtout en ce qui concerne l'amélioration de la sensibilisation sur les risques et l'instauration d'une culture de sûreté et le développement des capacités humaines, des idées pleinement décrites dans les notes WP/178 et WP/253 (présentées par l'Argentine et autres) et la note WP/328 (présentée par Singapour et autres). L'Italie salue les initiatives en train d'être prises pour mettre en place un régime de sûreté efficace et d'améliorer le comportement et la sensibilisation en matière de culture de sûreté, et considère que pour atteindre ces objectifs globaux, il est nécessaire de mettre en œuvre les mesures pratiques et concrètes élaborées par les États au sein de leurs organisations et en collaboration avec l'industrie et d'autres parties prenantes. L'Italie appuie aussi la note WP/165, Révision n° 1 (présentée par la CAFAC) qui souligne la nécessité de surveiller la mise en œuvre effective des mesures de sûreté de l'aviation.

22. Le délégué de la Zambie dont l'État est membre de la CAFAC appuie pleinement les recommandations formulées dans la note WP/165, Révision n° 1, en particulier, celle qui demande aux États d'accorder la priorité aux activités de contrôle de la qualité de la sureté de l'aviation.

23. Le délégué de l'Espagne appuie la note WP/253 (présentée par l'Argentine et autres) sur la mise en œuvre de campagnes pratiques afin de renforcer la culture de sûreté, ainsi qu'à la note WP/328 (présentée par Singapour et autres) sur la sensibilisation à la nécessité de maintien de la sûreté de l'aviation comme priorité pour les États et l'ensemble de la communauté internationale compte tenu des menaces et des risques qui pèsent sur l'aviation civile mondiale. Il souligne que la croissance continue du trafic aérien nécessite un cadre approprié aux niveaux national et international pour la gestion de cette hausse de manière sûre et efficace. Le délégué de l'Espagne souligne à cet égard que les incidents de sûreté de l'aviation ont

des répercussions mondiales et que la promotion d'une culture de sûreté est l'une des cinq grandes priorités du GASeP dont la réalisation est vitale pour garantir la confiance dans le système de transport aérien mondial.

24. Le délégué du Portugal affirme que son État soutient sans réserve la note WP/253 (présentée par l'Argentine et autres) et la note WP/328 (présentée par Singapour et autres) puisqu'il considère que la culture de sûreté est un aspect essentiel de l'atténuation des menaces internes aux organisations. Un personnel qui pense et agit en se souciant davantage de la sûreté constitue l'un des piliers de la sûreté du système de l'aviation solide, robuste et résiliente face aux risques. Elle est réalisée sur les gens sont conscients qu'ils ont un rôle vital à jouer dans un régime de sûreté. Le Portugal est membre du Groupe de travail sur la formation du Groupe d'experts AVSEC de l'OACI et souhaite mettre en évidence le travail abattu par ce groupe de travail dans les efforts de réalisation des tâches énumérées dans le GASeP en ce qui concerne la culture de sûreté, en particulier, la Boîte à outils de l'OACI sur l'amélioration de la culture de sûreté et l'organisation de l'atelier OACI sur la culture de sûreté. Le Portugal est l'un des États ayant pris l'initiative de proposer l'élaboration de nouvelles SARP de l'Annexe 17 sur la culture de sûreté et considère que la mise en œuvre d'une politique interne de culture de sûreté par les entités concernées dans l'environnement aéronautique contribuerait de manière décisive à la consolidation d'une culture de sûreté dans le secteur de l'aviation civile. Le Portugal prie instamment l'Assemblée d'approuver les campagnes pratiques menées par les États, l'industrie et l'OACI pour transformer la culture de sûreté dans les aéroports à travers le monde et qui pourraient comprendre des communications ciblées des aéroports soulignant l'importance d'une sûreté adéquate, d'ateliers et de la formation en matière de culture de sûreté, des séances d'information du personnel et des polycopiés permettant une sensibilisation continue sur les mesures de sûreté. Soulignant l'importance de la prise en compte de la sûreté dans les opérations aéroportuaires par les dirigeants, le Portugal salue le travail effectué par le groupe de travail sur la formation du Groupe d'experts AVSEC pour permettre que cela soit concrétisé.

25. Le délégué du Sénégal dont l'État est membre de la CAFAC approuve la note WP/165, Révision n° 1, compte tenu de l'importance du contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation. Il manifeste également son appui aux notes WP/178 et WP/253 (présentées par l'Argentine et autres) et à la note WP/328 (présentée par Singapour et autres) sur la culture de sûreté.

26. Appuyant aussi les notes WP/178 et WP/253, le délégué de l'Afrique du Sud souligne l'importance de la culture de sûreté et salue les mesures pratiques proposées dans la note WP/253. Partageant les opinions exprimées dans la note WP/178 sur l'harmonisation de la taxonomie de la sûreté et du signalement des incidents de sûreté, il relève qu'elles sont conformes aux opinions exprimées par l'Afrique du Sud dans la note WP/220 (*Coopération régionale*), examinée précédemment par le Comité exécutif au titre du point 20 (EX/2) de l'ordre du jour. L'Afrique du Sud considère que le renforcement de la sensibilisation sur les mesures de sûreté est important et dans l'intérêt de tout le monde, et le soutient, en conséquence. Le délégué de l'Afrique du Sud approuve la note WP/165, Révision n° 1, son État étant membre de la CAFAC, et rappelle que le contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation doit être érigé en priorité étant donné qu'il aurait des effets positifs. Il exprime aussi son appui à la note WP/405 (présentée par la République dominicaine) qui souligne la nécessité d'accorder la priorité aux activités de surveillance des États pour la sûreté de l'aviation.

27. Le délégué de la Chine exprime l'appui de son État à la note WP/253 dont il est un co-présentateur. La Chine participe activement à la mise en œuvre du GASeP et considère que l'instauration d'une solide culture de sûreté est particulièrement importante pour garantir efficacement la sûreté de l'aviation à long terme. Il est nécessaire que le personnel de sûreté de l'aviation et le personnel de sûreté hors aviation participent tous à l'instauration et à la préservation d'une culture de sûreté. La Chine appuie aussi la note WP/328 dont il est l'un des co-parrains. Elle rappelle la nécessité de promouvoir la

sensibilisation en matière de sûreté de l'aviation auprès d'autres organismes, notamment les entités de sûreté hors aviation, à travers des mesures telles que les programmes de formation en matière de sensibilisation sur la sureté de l'aviation et pour accroître le renforcement des capacités.

28. Le délégué de la Chine rappelle, à cet égard que l'OACI, en collaboration avec la Singapore Aviation Academy (SAA), a organisé une réunion très réussie du Programme des directeurs généraux de l'aviation civile au siège de l'OACI les 1er et 2 décembre 2018, immédiatement après le deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HCLAS/2). Il attire ensuite l'attention sur la note d'information WP/497 (*Latest progress of China's aviation security training*) présentée par la Chine au titre du point 25 (EX/7) de l'ordre du jour. La note souligne qu'entre 2011 et 2019, la Kunming Aviation Security Training Center (ASTC Kumming) de Chine a formé 157 spécialistes AVSEC, sous la supervision de l'OACI. Par ailleurs, en 2017 et en 2018, la Chine a organisé un Cours de formation des instructeurs nationaux de la sûreté (en langue anglaise), respectivement, qui a permis d'améliorer la mise en œuvre des SARP pertinentes de l'OACI. La note fait aussi remarquer qu'entre 2013 et aujourd'hui, la Chine a organisé diverses activités de coopération dans le cadre de son initiative de la « Nouvelle route de la soie », y compris, depuis 2016, trois séminaires sur le contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation dans les États de la « Nouvelle route de la soie, ce qui a servi de plateforme pour 43 professionnels de l'aviation provenant de plus de dix États d'Afrique, de l'Asie du Sud-est, de l'Asie centrale et d'autres régions pour des études et des recherches sur la sûreté de l'aviation. Le délégué de la Chine insiste sur le fait que toutes les activités de formation en sûreté de l'aviation menées par son État ont amélioré la mise en œuvre du GASeP, ainsi que l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) de l'OACI.

29. Rappelant qu'une sûreté de l'aviation efficace nécessite les efforts de toutes les parties prenantes, le délégué du Chili affirme que l'instauration d'une solide culture de sûreté est un moyen permettant d'atteindre cet objectif. Par conséquent, il soutient les mesures proposées dans la note WP/253 (présentée par l'Argentine et autres), en particulier la promotion et l'échange de pratiques et d'avantages en matière de culture de sûreté par les États, les organisations et l'industrie, ce qui peut davantage renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde.

30. Le délégué du Royaume-Uni approuve les notes WP/253 et WP/328 sur la culture de sûreté, coparrainées par son État et plusieurs autres entités du monde entier. Soulignant que le temps est venu de transformer la culture de sûreté dans les aéroports compte tenu de l'évolution rapide des menaces, il rappelle qu'il est essentiel que l'appui politique à la promotion de la culture de sûreté soit traduit en actions concrètes de même nature que celles mentionnées dans la note WP/253. Il est essentiel que les États et l'industrie organisent des campagnes pratiques pour mieux faire connaître et renforcer la culture de sûreté. Le délégué du Royaume-Uni note, cependant, que ces campagnes nécessitent l'appui et l'orientation stratégique des dirigeants. Les budgets et les ressources pour la tenue de ces campagnes sont importants, tout comme les attitudes du personnel. Il est important d'assumer le rôle de chef de file et de mettre en place des politiques et des procédures pour instaurer une culture de sûreté. Une campagne devrait œuvrer pour la sensibilisation sur la sûreté de l'aviation et l'intégration de la culture de sûreté dans tout ce qui est fait dans l'ensemble du secteur de l'aviation. Reconnaissant que le changement de comportement nécessite du temps, le délégué du Royaume-Uni rappelle que ce changement a pu être opéré par le passé sur d'autres aspects comme la sécurité de l'aviation. Il indique que l'Assemblée devrait se réjouir et s'inspirer de ces réussites pour adopter une approche tout aussi proactive de la culture de sûreté. Affirmant que l'OACI a un rôle important à jouer, le délégué du Royaume-Uni indique qu'il soutient pleinement l'organisation d'une « *Campagne mondiale pour une culture de la sûreté* », par le Secrétariat de l'OACI, comme le proposé l'alinéa c) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/253, et suggère de déclarer l'année 2020 « *Année de la culture de sûreté* ».

31. Le délégué du Nigéria dont l'État est l'un des co-parrains des notes WP/253 et WP/328, exprime aussi son plein appui à ces notes. Réitérant que la culture de sûreté est un élément crucial d'un système de sûreté de l'aviation efficace, il souligne que sa promotion contribuera à atténuer les menaces internes et les menaces externes. Son État étant membre de la CAFAC, il approuve la note WP/165, Révision n° 1, et souligne que le respect des obligations en matière de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation est devenu difficile pour certains États à cause de l'insuffisance des dispositions règlementaires, du personnel bien formé, et des ressources. Il appuie aussi la note WP/405 (présentée par la République dominicaine).

32. Le délégué du Costa Rica note que le récent audit de l'USAP-CMA de son État a présenté d'énormes difficultés qu'il faudra surmonter au cours des prochaines années. Appuyant la note WP/165, Révision n° 1 (présentée par la CAFAC), il met en évidence le paragraphe 1.4, qui cite l'alinéa a) de la Norme 3.4.7 de l'Annexe 17 qui dispose : « Chaque État contractant […] veillera [aussi] à ce que le personnel qui effectue les audits, les tests, les enquêtes et les inspections de sûreté soit formé à ces tâches selon les normes appropriées, conformément au programme national de sûreté de l'aviation civile ». Le délégué du Costa Rica réaffirme la nécessité de veiller à ce que le personnel de sûreté de l'aviation soit suffisamment formé. Approuvant la note WP/405 (présentée par la République dominicaine), il affirme que le modèle de matrice proposé pour les activités de supervision des États est un excellent outil que les États peuvent utiliser pour améliorer ces activités. Il appuie aussi la note WP/253 (présentée par l'Argentine, entre autres) sur l'organisation de campagnes pratiques pour transformer la culture de sûreté.

33. Approuvant la note WP/178 (présentée par l'Argentine, entre autres) et la note WP/328 (présentée par Singapour, entre autres), la déléguée du Pérou souligne l'importance de la promotion de la sensibilisation à la sûreté et de l'instauration d'une culture de sûreté dans toutes les institutions grâce à des pratiques saines comme les programmes de formation afin d'assurer la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation contenues dans les NCASP.

34. Le délégué de la Suisse manifeste son appui aux trois notes concernant la culture de sûreté (WP/178, WP/253 et WP/323), ainsi qu'à la note relative au contrôle de la qualité en matière de sûreté de l'aviation (WP/165, Révision n° 1) (présentée par la CAFAC). Se référant à la note WP/171 (présentée par le Kazakhstan) et à la note WP/335 (présentée par la Fédération de Russie), il indique que bien qu'il salue pleinement l'importance capitale du travail effectué par les bureaux régionaux, surtout en ce qui concerne la mise en œuvre du GASeP, il considère néanmoins que l'affectation du personnel aux bureaux régionaux doit être laissée à la discrétion de la Secrétaire générale. Le délégué de la Suisse note que le niveau de mise en œuvre du GASeP dans chaque région constitue un bon indicateur de l'endroit où se trouvent les plus grands besoins.

35. Le délégué de l'Argentine souligne que la culture de sûreté est non seulement une bonne stratégie – c'est la seule manière de mettre en place un système de sûreté de l'aviation efficace capable de prévenir les incidents d'intervention illicite et d'y répondre aux niveaux local, régional et international. C'est pourquoi il est important qu'une culture de sûreté soit instaurée à tous les niveaux dans toutes les organisations impliquées dans l'aviation civile, comme le soulignent les notes WP/178, WP/253, et WP/328, dont l'Argentine est co-présentatrice. Saluant et appuyant la proposition du délégué du Royaume-Uni de déclarer l'année 2020 *Année de la culture de sûreté*, le délégué de l'Argentine souligne qu'en plus des États, l'industrie et d'autres parties prenantes devraient aussi être invitées à commémorer cette année.

36. Se référant à la note WP/171 (présentée par le Kazakhstan) et à la note WP/355 (présentée par la Fédération de Russie), le délégué de l'Argentine souligne que son État soutient fortement les bureaux régionaux pour le rôle important qu'ils jouent dans l'assistance aux États et le soutien aux réunions

régionales, et propose que le secrétariat qui est basé au siège soit davantage impliqué dans les réunions des groupes régionaux afin de promouvoir les liens et garantir la cohérence dans le travail. Il note que l'Argentine approuve également la note WP/405 (présentée par la République dominicaine) puisqu'elle estime que le modèle de matrice proposé pour la supervision de la sûreté de l'aviation par les États fait partie des meilleures pratiques et procédures.

37. Le délégué de la Côte d'Ivoire dont l'État est membre de la CAFAC appuie sans réserve la note WP/165, Révision n° 1, sur le contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation qui est l'une des cinq priorités du GASeP. Il note que le contrôle de la qualité constitue un maillon faible des mesures prises par l'État pour assurer un système efficace de sûreté de l'aviation.

38. Manifestant son appui solide à la note WP/328 (présentée par Singapour et autres), le délégué du Myanmar relève que la complexité croissante des défis de sûreté rencontrés par tous les États et toutes les parties prenantes justifient que le personnel non AVSEC de tous les niveaux ait au moins une idée et une compréhension de base de l'importance de la sureté de l'aviation et des implications de la prévention des actes d'intervention illicite et de la réponse à ces actes.

39. Le délégué de la République démocratique du Congo se joint à d'autres délégués pour soutenir toutes les améliorations de la sûreté de l'aviation grâce aux activités efficaces de supervision menées par les États. Approuvant la note WP/405 (présentée par la République dominicaine), ainsi que la note WP/165, Révision n° 1 (présentée par la CAFAC dont son État est membre), il souligne la nécessité d'accorder la priorité au contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation étant donné que les audits de l'USAP-CMA ont donné un score d'EI moyen faible au niveau mondial pour l'élément crucial 7 de supervision de la sûreté de l'aviation (EC-7) relatif aux obligations en matière de contrôle de la qualité.

40. Le délégué du Panama manifeste son appui à la note WP/405 (présentée par la République dominicaine) et affirme que le modèle de matrice proposé pour les activités de supervision des États peut servir de référence très utile pour d'autres États qui cherchent à renforcer leurs activités de supervision.

41. Saluant et soutenant la note WP/165, Révision n° 1 (présentée par la CAFAC), le délégué de Singapour souligne que le contrôle de la qualité en matière de sûreté et la résolution des carences de sûreté sont des aspects cruciaux de l'amélioration de la conformité aux normes de sûreté de l'OACI. En outre, ils ont amélioré la durabilité de la mise en œuvre de mesures de sûreté pratiques et efficaces. Le délégué de Singapour soutient aussi les notes WP/178 et WP/253 (présentées par l'Argentine, entre autres) sur la promotion de la culture de sûreté étant donné qu'une solide culture de sûreté jouerait aussi un rôle critique dans l'appui à la mise au point de régimes de contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation. Il appuie aussi la proposition du délégué du Royaume-Uni de déclarer l'année 2020 *Année de la culture de sûreté*.

42. Soulignant la nécessité d'efforts concertés de la part des parties prenantes de l'aviation civile afin de garantir un système mondial de sûreté de l'aviation efficace, le délégué de la Colombie manifeste son appui aux notes de travail WP/253 (présentée par l'Argentine, entre autres), WP/328 (présentée par Singapour, entre autres), WP/405 (présentée par la République dominicaine) et WP/355 (présentée par la Fédération de Russie) pour leur contribution à l'instauration d'une culture de sûreté.

43. Le délégué de Cuba approuve aussi les notes WP/178 et WP/405.

44. Appuyant la note WP/178, le délégué du Canada relève qu'il est important pour son État que la participation aux processus proposés pour le partage des informations soit volontaire et non obligatoire ; tous les aspects liés à la confidentialité, la protection des données, la validation des incidents

signalés, au système de sureté et à la capacité d'interférer avec les plateformes nationales de compte rendu doivent être prises en compte ; et les mesures prises intégrées dans les activités d'établissement des priorités et de planification de l'OACI grâce à une approche fondée sur les risques.

45. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie dont l'État est membre de la CAFAC, approuve la note WP/165, Révision n° 1, en relevant qu'étant donné que le contrôle de la qualité est l'une des principales composantes des systèmes de sûreté de l'aviation, il est important que les États mettent en place un mécanisme approprié pour sa mise en œuvre. Il approuve aussi la note WP/253 (présentée par l'Argentine et autres), la note WP/328 (présentée par Singapour et autres) et la note WP/405 (présentée par la République dominicaine).

46. Manifestant son appui à toutes les notes de travail présentées sur la promotion de la culture de sûreté, le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée soutient que l'accent devrait être mis sur le personnel et les organismes non AVSEC impliqués dans l'écosystème de l'aviation civile. Il relève que la promotion d'une culture de sûreté devrait être intégrée dans la formation du personnel au sol et du personnel navigant.

47. Affirmant que la sûreté de l'aviation est l'affaire de tous, l'observateur de la CANSO convient que la mesure proposée dans la note WP/328 (présentée par Singapour, entre autres) et invitant l'Assemblée à encourager les États et les organisations de l'industrie à renforcer la coordination et à promouvoir la sensibilisation en matière de sûreté de l'aviation auprès de toutes les entités de l'écosystème de l'aviation civile, notamment les organismes non AVSEC, conformément aux dispositions du GASeP sur la vigilance continue en matière de sûreté de l'aviation.

48. Résumant les débats sur la **culture de sûreté**, le Président indique que compte tenu du deuxième objectif prioritaire du GASeP – développer une culture de la sûreté et des capacités humaines, le Comité exécutif estime qu'il est indispensable de forger une culture de la sûreté forte et globale pour la mise en œuvre effective et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation sur le long terme. Les facteurs humains jouent un rôle déterminant dans l'atténuation des menaces qui pèsent sur l'aviation civile. La promotion d'une culture de la sûreté positive permet de sensibiliser le personnel aux menaces contre la sûreté de l'aviation et à leurs incidences et aide à atténuer les menaces tant internes qu'externes, à mesure que le personnel réfléchit et agit de manière plus soucieuse de la sûreté et détecte et signale les comportements ou activités préoccupants. Il en résulte que tout le personnel du secteur aéronautique civil a le sentiment de jouer un rôle essentiel dans un régime de sûreté. Le Comité exécutif reconnaît que pour construire avec succès une culture de la sûreté, les parties prenantes doivent promouvoir la sûreté de l'aviation auprès de tous les organismes concernés par l'aviation civile, appuyant ainsi les initiatives avancées par plusieurs États membres, qui encouragent les États et les organisations de l'industrie à établir des programmes de sensibilisation à la culture de la sûreté à l'intention de toutes les parties prenantes de l'aviation civile. En outre, pour construire une culture de la sûreté, il faut aussi compter sur le soutien et l'impulsion des hauts dirigeants afin d'inscrire les principes de la sûreté de l'aviation dans tous les aspects de l'exploitation des aéroports.

49. Le Comité exécutif reconnaît aussi que le soutien politique en faveur d'une culture de sûreté doit se traduire par des actions concrètes et il salue les diverses initiatives signalées par les États membres pour mettre au point et en place des campagnes pratiques de sensibilisation à la sûreté. S'appuyant sur la recommandation de la conférence HCLAS/2 appelant les États et l'industrie à prendre des mesures concrètes pour élaborer des programmes axés sur une culture de sûreté, comme des campagnes médiatisées, le Comité exécutif est favorable à la création de brochures et d'affiches, à la mise en place d'ateliers, de séances d'information et à la distribution de polycopiés, entre autres outils de communication ciblée pour inscrire la sensibilisation à la sûreté de l'aviation dans toutes les opérations de l'aviation civile. En outre,

il note l'importance tant des outils pratiques permettant de signaler des incidents de sûreté que des formations périodiques visant à sensibiliser à la sûreté, tels que présentés par les États et l'industrie. Il demande à l'OACI de poursuivre les travaux concernant l'élaboration d'outils visant à renforcer la sensibilisation à la sûreté et la culture de sûreté, en faisant de cette question une priorité et en déclarant 2020 « *Année de la culture de sûreté* ».

50. Résumant ensuite les débats sur les **activités de supervision des États**, le Président indique que le Comité exécutif souligne l'importance critique du contrôle de la qualité pour assurer la durabilité de la sûreté de l'aviation. Étant donné les améliorations requises dans le domaine du contrôle de la qualité, tel qu'il ressort des audits du Programme universel d'audits de la sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), les délégués s'accordent largement à dire que les États devraient être encouragés à consacrer de façon prioritaire des ressources suffisantes et à mettre en place une organisation appropriée pour assurer la mise en œuvre efficace des activités de contrôle de la qualité.

51. En outre, le Comité exécutif prend note de la nécessité d'aider les États à déterminer l'ordre de priorité et la fréquence des activités de supervision et recommande que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation envisage d'ajouter à son programme des travaux l'élaboration d'éléments indicatifs sur cette question.

52. Résumant les débats sur le **renforcement de la mise en œuvre régionale**, le Président indique que le Comité exécutif reconnaît le rôle important que joue les bureaux régionaux de l'OACI en ce qu'ils aident les États membres à surmonter des problèmes et des défis communs dans la mise en œuvre de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté*, du GASeP, et des plans d'actions correctives, en facilitant des missions d'assistance, en soutenant des régions de groupes régionaux, et en contribuant à résoudre d'autres difficultés propres à chaque région de l'OACI. En ce qui concerne le niveau des effectifs dans les bureaux régionaux de l'OACI, le Comité exécutif établit que ce niveau devrait se fonder sur les besoins et être laissé à la discrétion du Secrétaire général qui prendra en considération les niveaux de mise en œuvre dans chaque région.

Résolutions de l'Assemblée pour adoption

53. Le Directeur adjoint de la Sûreté de l'aviation et de la facilitation (DD/ASF) introduit la note WP/27 dans laquelle le Conseil propose des modifications de la Résolution A39-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, afin de prendre en compte l'évolution de la sûreté de l'aviation depuis la dernière Assemblée en 2016 et de fournir des orientations aux États membres et à l'OACI sur la politique en matière de sûreté de l'aviation pour le prochain triennat.

54. Il est noté que la note d'information WP/528, Révision n° 1 (*Déclaration sur la sûreté de l'aviation*) présentée par le Liban, le Mexique, le Nigéria, le Qatar, l'Arabie saoudite, Singapour, les Émirats arabes unis et la Finlande au nom de l'UE et ses États membres et d'autres États membres de la CEAC est également soumise au Comité exécutif.

Analyse

55. Manifestant son appui à la proposition d'exposé récapitulatif actualisé de la Politique permanente de l'OACI relative à la sureté de l'aviation (note WP/27), le délégué de l'Arabie saoudite attire l'attention sur l'Appendice A (Politique générale), paragraphe 3 du Préambule, qui souligne que la nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés notamment par les systèmes de missiles sol-air et les attaques au moyen de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, ont « de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de

l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale » et le paragraphe 1 du dispositif dans laquelle l'Assemblée « condamne énergiquement tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ». Il souligne la nécessité pour les États de prendre des mesures à la fois à titre individuel et en concertation avec les autres pour lutter contre ces actes d'intervention illicite, en particulier ceux perpétrés contre les aérodromes en utilisant les missiles sol-air et les RPAS (drones).

56. Le délégué du Royaume-Uni appuie aussi l'Exposé récapitulatif qui fournit une base pour la poursuite des travaux sur la sûreté de l'aviation. Notant qu'elle reflète l'état de la politique permanente de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et présente l'avantage d'être plus court et plus lisible que la version précédente, la Résolution A39-18, il déclare qu'elle peut toujours être révisée afin d'assurer qu'elle est la plus claire et la plus à jour possible. Le délégué du Royaume-Uni suggère en conséquence que l'Assemblée recommande au Conseil de charger le Groupe d'experts AVSEC de procéder à cette révision avant la tenue de la 41e Assemblée en 2022.

57. Le délégué du Royaume-Uni attire l'attention sur le texte proposé pour une nouvelle déclaration sur la sûreté de l'aviation contenue dans la note d'information WP/528, Révision n° 1, dont son État est l'un des co-présentateurs. Il souligne que le moment est venu pour l'Assemblée d'adopter une nouvelle Déclaration basée sur cette note pour les raisons suivantes : 1) beaucoup a été fait au cours des trois dernières années, notamment la Résolution du Conseil de sécurité des Nations Unies sur la sûreté de l'aviation [Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité], l'élaboration rapide du GASeP, les propositions positives à approuver au cours de la présente session de l'Assemblée ; 2) la Déclaration actuelle qui a été adoptée en 2010 par la 27e Assemblée et qui figure dans la note WP/27 après que la proposition d'exposé récapitulatif modifié est dépassée et ne reflète pas la situation actuelle. Compte tenu de l'importance de la sûreté de l'aviation, il faut s'assurer que les messages envoyés par l'OACI sont à jour et reflètent la situation actuelle ; et 3) il était temps, pour maintenir la dynamique du GASeP, de renouveler l'appel lancé aux États de redoubler d'efforts dans le domaine de la sûreté de l'aviation pour appuyer l'initiative NCLB. En bref, l'Assemblée a l'occasion de donner une nouvelle impulsion aux travaux de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation afin de faire progresser la question et elle se doit de la saisir. Le délégué de l'Arabie saoudite estime que le meilleur moyen de faire progresser cette question consiste à créer un petit groupe de travail pour examiner le projet final de texte d'une nouvelle déclaration sur la sûreté de l'aviation, en tenant compte des observations des délégués. Il espère que l'Assemblée ajoutera l'adoption d'une nouvelle déclaration à ses réalisations.

58. Le délégué de la Nouvelle-Zélande note les progrès importants accomplis par l'OACI et la communauté aéronautique dans son ensemble sur les questions liées à la sûreté de l'aviation au cours des trois dernières années et convient qu'une nouvelle Déclaration sur la sûreté de l'aviation devrait être adoptée comme le propose la note WP/528, Révision n° 1. Affirmant qu'une nouvelle déclaration est nécessaire pour répondre aux faits nouveaux et aux défis récents auxquels la sûreté de l'aviation mondiale fait face et encourager des mesures plus énergiques pour renforcer la coopération internationale et faire face aux menaces contre l'aviation civile, elle indique que la Nouvelle-Zélande est disposée à travailler sur le texte de la déclaration comme l'a suggéré le délégué du Royaume-Uni.

59. Le délégué de l'Italie dont l'État est co-présentateur de la note WP/258, Révision n° 1, recommande vivement à l'Assemblée d'adopter une nouvelle Déclaration comme le propose le délégué de l'Arabie saoudite. Il note que cette nouvelle déclaration soulignera et fera connaître plusieurs questions dans le domaine de la sûreté de l'aviation et, en particulier, reconnaîtra la nécessité de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier à travers une mise en œuvre encore plus efficace des objectifs du GASeP

et des efforts accrus des États, de l'industrie, et des acteurs clés de la chaîne de la sûreté pour faire face aux menaces et aux risques.

60. Le délégué de l'Argentine soutient fermement l'intervention du délégué du Royaume-Uni, et celles des délégués de la Nouvelle-Zélande et de l'Italie.

61. Manifestant son appui à la proposition d'Exposé récapitulatif présentée dans la note WP/27, le délégué de la Chine souligne qu'un système de gestion de la sûreté devrait être établi suivant le modèle du Système de gestion de la sécurité (SGS) du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et incorporé dans le GASeP pour faire face aux menaces et aux risques liés à la sûreté de l'aviation civile de manière globale. Il considère que ce nouvel élément ne devrait pas être introduit dans l'Exposé récapitulatif.

62. La déléguée des États-Unis appuie l'intervention du délégué du Royaume-Uni, surtout en ce qui concerne la proposition de charger le Groupe d'experts AVSEC de procéder à la révision complète de l'Exposé récapitulatif avant la prochaine Assemblée. Tout en convenant qu'il est temps d'actualiser la Déclaration sur la sûreté de l'aviation qui est en vigueur, elle se dit favorable à la mise en place d'un petit groupe de travail pour l'examen du texte proposé dans la note WP/528, Révision n° 1, et indique que les États-Unis sont disposés à y participer.

63. Partageant cet avis, le délégué du Canada indique que son État souhaite aussi adhérer à ce groupe.

64. Le Comité exécutif approuve une proposition du Directeur du transport aérien (D/ATB) visant à établir un groupe de rédaction des « Amis du Président » présidé par la Deuxième Vice-Présidente, Mme Poppy Khoza (Afrique du Sud), pour peaufiner le texte de la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation* qui figure dans la note WP/528, Révision n° 1, afin de remplacer la déclaration adoptée par la 37e session de l'Assemblée en 2010

65. Le Président indique qu'il va suspendre son récapitulatif des débats sur la note WP/27 en attendant l'examen du rapport du groupe de rédaction par le Comité exécutif.

Point 13 : Programmes d'audit — Méthode de surveillance continue

66. Le Comité exécutif examine ensuite le point 13 et les questions liées à la mise en œuvre des programme d'audits-Méthode surveillance continue (CMA), à l'évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) et au rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) qui ont été documentés dans trois principales notes de travail présentées par le Conseil (WP/23, WP/11 et WP/32), et les notes de travail connexes présentées par les États et les organisations internationales.

Mise en œuvre des programmes d'audits — Méthode de surveillance continue (CMA) de l'OACI

67. Le Directeur adjoint, Surveillance et supervision (DD/MO) introduit la note WP/23 dans laquelle le Conseil rend compte de la mise en œuvre de l'USOAP CMA et de l'USAP-CMA, ainsi que des faits nouveaux notables survenus depuis l'Assemblée de 2016. S'agissant de de l'USOAP CMA, il relève que des renseignements détaillés sur les activités réalisées pendant le triennat 2016-2018 et les faits nouveaux survenus pendant cette période figurent dans l'Appendice A à cette note. Cette note met en évidence les activités réalisées pendant la période couverte par le rapport parmi lesquelles 36 audits,

53 missions de validation coordonnée de l'OACI (ICVM), cinq évaluations de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA) et 62 activités de validation hors site. C'est ainsi que le taux moyen de mise en œuvre effective (EI) au niveau mondial s'élevait à 67,68 % au 31 décembre 2018, comme le résume les domaines d'audit et les éléments cruciaux des Figures A-1 et A-2. Le Directeur adjoint, Surveillance et supervision relève que l'Appendice C à la note de travail recense des lacunes et des défis critiques liés à la supervision de la sécurité et aux enquêtes sur les accidents/incidents identifiés lors des activités de l'USOAP CMA. La note souligne que pendant la période couverte par le rapport l'OACI a identifié une nouvelle préoccupation significative de sécurité (SSC) dans un État, et neuf États ont résolu leurs SSC.

68. En outre, la note WP/23 souligne que conformément à une décision de la 39e session de l'Assemblée, le Groupe d'experts AVSEC chargé de l'examen structuré de l'USOAP CMA (GEUSR) a terminé son examen indépendant du Programme et formulé 37 recommandations présentées au Conseil qui les a approuvées (C-DEC 214/5) qui ont été ensuite approuvées par la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13). Comme l'a recommandé l'AN-Conf/13, le Conseil de l'OACI a créé un Groupe consultatif ad hoc sur l'USOAP CMA afin de formuler des recommandations pour l'amélioration du programme. Dans le but d'appuyer les travaux de ces deux groupes, l'OACI est en train de procéder à des améliorations organisationnelles. Les détails relatifs à l'évolution de l'USOAP CMA sont présentés par le Conseil dans la note WP/11 (voir paragraphe 80 ci-après).

69. La note WP/23 souligne que durant la période couverte par le rapport, l'USOAP CMA a pu terminer son audit de transition vers la norme ISO 9001:2015 sans qu'aucun constat n'ait été formulé. En 2018, de nouveaux mécanismes ont été mis en place pour renforcer la méthode de gestion des risques et améliorer l'efficacité et la rapidité de leur atténuation. Les données recueillies par l'OACI au moyen du système de gestion de la qualité (SGQ) de l'USOAP CMA indiquent que le taux de satisfaction générale des États ayant communiqué leurs observations sur les activités de la CMA menées entre 2016 et 2018 est supérieur à 90 %.

70. S'agissant de l'USAP-CMA, le Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation note que des informations détaillées sur les activités et les faits nouveaux survenus durant le triennat 2016-2018 figurent dans l'Appendice B à la note WP/23. Cette note souligne que les activités de l'USAP réalisées pendant la période couverte par le rapport sont, notamment, 79 audits, sept missions de validation, deux cours de formation des auditeurs et sept séminaires régionaux. La Figure B-1 fournit un résumé graphique de la moyenne mondiale du niveau de durabilité du système de supervision de la sûreté de l'aviation d'un État par élément crucial (EC), et la Figure B-1 présente un résumé graphique du niveau moyen de conformité par domaine d'audit. La note souligne que le score d'EI au niveau mondial était de 72,69 % au 31 décembre 2018, et que les efforts en cours continueront à améliorer ce score d'EI. La note souligne aussi que durant la période couverte par le rapport, l'OACI a identifié de nouvelles préoccupations significatives de sûreté (SSeC) dans cinq États, tandis que trois États ont résolu leurs SSeC. L'Appendice D à cette note indique un certain nombre de carences et de défis critiques liés à la sûreté de l'aviation et aux systèmes de supervision.

71. Conformément à la Résolution A39-18, Appendice E, et aux recommandations de la Conférence HLCAS/2, un Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA (SSG) a été établi afin de procéder à un examen complet de la portée et de la méthodologie du Programme. L'examen, ses recommandations, le plan d'action élaboré pour donner suite aux recommandations, et les informations supplémentaires sur l'évolution de l'USAP-CMA basée sur le résultat de la conférence HCLAS/2 sont présentés dans la note WP/32 (cf., paragraphe 151 ci-dessous). Les recommandations approuvées seront mises en œuvre au cours du prochain triennat.

72. La note WP/23 met aussi en évidence deux défis rencontrés par l'USAP CMA lors de l'audit interne de la Section des audits de sûreté de l'aviation, réalisé en 2018 (IA/2018/4). D'une part, plus de 30 % des audits planifiés n'ont pas été réalisés en 2016 et 2017, en grande partie parce que des États membres ont demandé de les reporter. Pour relever ce défi, le Secrétariat de l'OACI déconseille régulièrement aux États de reporter les audits prévus et le texte approprié sera inclus dans la proposition de révision de l'*Exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation* (WP/27) soumise par le Conseil. Le deuxième défi auquel le Programme est confronté tient au fait que, sur les cinq chefs d'équipe d'audit de l'USAP-CMA, deux sont des fonctionnaires détachés. Le Bureau de l'évaluation et de la vérification interne (EAO) a indiqué dans le rapport d'audit interne que cet état des ressources humaines n'est pas optimal étant donné que les fonctionnaires détachés sont en principe nommés pour une durée très limitée – à savoir deux ans) et doivent être formés en cours d'emploi pour pouvoir s'acquitter des responsabilités de chef d'une équipe d'audit. Pour relever ce défi, l'Assemblée est invitée à réfléchir à la régularisation de tous les postes de chef d'équipe dans le Programme d'audit.

73. La note WP/23 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des rapports d'avancement sur la mise en œuvre et les activités des programmes de l'USOAP CMA et de l'USAP -CMA ;

b) prier instamment les États à continuer à participer pleinement aux programmes de l'USOAP CMA et de l'USAP -CMA ;

c) encourager les États à continuer à appuyer l'USOAP CMA et l'USAP-CMA notamment en détachant des experts à long terme et en participant aux cours de formation et aux séminaires pertinents.

Analyse

74. Saluant le rapport d'avancement récapitulatif présenté dans la note WP/23, la déléguée de l'Autriche encourage l'échange entre l'USOAP CMA et l'USAP-CMA d'expériences acquises dans la mise en œuvre, y compris les meilleures pratiques et les leçons apprises, pour l'amélioration de ces deux programmes d'audit. Notant que les États et les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ont contribué de façon importante au travail du GEUSR, elle insiste sur la nécessité pour l'OACI de faire le meilleur usage de cette initiative.

75. Approuvant l'importance du partage des connaissances acquises dans la mise en œuvre des programmes, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision souligne la publication récente du Rapport sur les résultats de l'USOAP CMA pour le triennat 2016-2018 qui contient notamment des informations sur les difficultés rencontrées par les États pour répondre de manière satisfaisante aux Questions du Protocole (PQ) dans les huit domaines d'audit susceptibles d'être pertinents pour l'USOAP-CMA.

76. Le délégué du Sénégal félicite l'OACI pour les résultats obtenus à travers la mise en œuvre de l'USOAP CMA et de l'USAP-CMA pendant le dernier triennat et énumérés dans la note WP/23. Il relève, toutefois, qu'au paragraphe 2.2.6, une préoccupation a été soulevée en ce qui concerne la normalisation de l'interprétation des normes auditées dans le cadre de l'USAP-CMA en utilisant les PQ connexes. Le délégué du Sénégal affirme qu'une interprétation uniforme des normes était essentielle pour que les États aient confiance dans la méthodologie d'audit du Programme. Il relève que pour résoudre ce problème, le cours de formation des auditeurs a été révisé en 2017 afin d'y ajouter un module détaillé sur l'interprétation des normes ; un cours de recyclage a été dispensé lors des préparatifs de l'USAP-CMA ; et des notes et des orientations supplémentaires à l'intention des auditeurs ont été régulièrement ajoutées aux PQ afin d'assurer la conformité lors des audits de l'USAP-CMA. Le délégué du Sénégal suggère que

le SSG devrait en outre améliorer les indicateurs de performance pour les PQ de l'USAP-CMA afin de minimiser le risque d'interprétation différente du niveau de mise en œuvre d'une norme auditée par les auditeurs.

77. Saluant les progrès importants accomplis grâce à l'USAP-CMA, le délégué de la Chine souligne que son État suit ce programme de près et a désigné un expert pour participer aux activités de l'USOAP-AG. Le Directeur adjoint, Surveillance et supervision remercie la Chine pour son appui à l'USOAP CMA.

78. Le délégué du Pérou approuve les mesures proposées dans la note WP/23, compte tenu de l'importance de la mise en œuvre des deux programmes d'audit.

79. Résumant les débats, le Président indique que le Comité exécutif note avec satisfaction la mise en œuvre de l'USOAP CMA et de l'USAP-CMA pendant le triennat 2016-2018, et prie instamment les États de poursuivre leur engagement à fond dans les programmes d'audit et de les soutenir. Le Comité exécutif se félicite de la coordination des programmes et appelle à des synergies renforcées et au partage des meilleures pratiques et des leçons apprises.

Évolution de l'USOAP-CMA

80. Le Directeur adjoint, Surveillance et supervision introduit ensuite la note WP/11 dans laquelle le Conseil fait le point sur l'évolution de l'USOAP CMA de l'OACI et propose des activités transformatrices. Lancée il y a 20 ans l'USOAP de l'OACI a évolué d'un cycle initial limité d'audits d'évaluation de la conformité aux dispositions de l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, de l'Annexe 6 — *Exploitation des aéronefs*, et de l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs* pour devenir une méthode de surveillance continue et un système mondial axé sur l'information, fondé sur les risques et orienté vers les résultats qui surveille les capacités de supervision de la sécurité, d'enquête sur les accidents et incidents d'aviation des États, ainsi que leur maturité dans la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité. L'USOAP surveille également les RSOO qui assument les responsabilités en matière de sécurité déléguées par les États. L'USOAP a réalisé plusieurs audits et interventions qui valident les progrès enregistrés par les États dans la résolution des carences constatées.

81. La note WP/11 présente l'évolution de l'USOAP CMA qui est fondée sur trois principaux axes de travail : mise en œuvre des recommandations du Groupe d'experts chargé de l'examen structure de l'USOAP CMA (GEUSR) créé en application de la décision prise à la 39e Assemblée ; les travaux à venir demandés par l'AN-Conf/13 qui seront entreprises par le Groupe consultatif ad hoc de l'USOAP CMA (USOAP-AG) récemment mis en place ; et les améliorations organisationnelles que l'OACI entreprend pour soutenir ces initiatives. S'agissant du premier axe de travail, la note souligne que comme convenu par le Conseil, le Secrétariat a élaboré un plan d'action détaillé de mise en œuvre des 37 recommandations du GEUSR (divisées en six groupes) conformément au calendrier d'évolution de l'USOAP CMA présenté dans l'Appendice B à la note WP/11. La Secrétaire générale a alloué des ressources au soutien de la mise en œuvre dans le budget du Programme ordinaire de l'Organisation pour 2020-2022 soumis actuellement à l'Assemblée pour approbation. Par ailleurs, l'USOAP CMA est prioritaire dans la mise en œuvre des recommandations du GEUSR pour le Groupe A : Révision structurée des questions de protocole et le Groupe B : Questions de protocole prioritaires. À cet égard, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, a le plaisir d'informer le Comité exécutif que la semaine dernière, l'OACI a terminé la première étape des travaux. Suite à la révision structurée des PQ et des PQ prioritaires, le premier ensemble de projets de PQ a été identifié. La prochaine étape pour ces PQ consistera à faire l'objet d'une coordination technique. Cet ensemble de PQ devrait être affiché sur le cadre en ligne de l'USOAP CMA en juillet 2020 et devenir applicable aux activités de l'USOAP CMA en janvier 2021.

82. En ce qui concerne le deuxième axe de travail, la note souligne que le Conseil a déjà créé l'USOAP-AG dans le but de soutenir l'évolution ultérieure de l'USOAP CMA, au-delà des recommandations du GEUSR, afin de régler la question des doubles emplois et de créer des synergies pour renforcer l'efficacité de l'USOAP CMA, tout en maintenant des protections pour garantir l'indépendance, l'universalité, la normalisation et l'acceptation globale dans la mise en œuvre du Programme. Des invitations à proposer des experts comme membres du Groupe consultatif ont été envoyées à certains États membres de l'OACI et à certaines organisations internationales, et le Secrétariat reçoit déjà des propositions de candidature.

83. S'agissant du troisième axe de travail, la note WP/11 relève que la mise en œuvre des recommandations du GEUSR et les résultats du groupe consultatif mentionné au paragraphe 2.3.2 donneront lieu à un examen des méthodes de travail de l'USOAP. Au vu de l'évolution de la technologie et des activités aéronautiques, des pratiques règlementaires et des systèmes de gestion de la qualité dans le monde, et comme suite à la certification ISO 9001, un examen des procédures et des systèmes de gestion est attendu ainsi qu'une adaptation continue à l'évolution du contexte opérationnel. Ces améliorations organisationnelles sont nécessaires pour gérer efficacement les modifications apportées par l'évolution à long terme du programme, et pour mieux servir la mission et la vision de l'OACI.

84. Le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, souligne qu'un compte rendu sur les progrès accomplis sur ces trois axes de travail sera effectué dans le rapport annuel du Conseil et, probablement à la Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC) prévue en 2021.

85. La note WP/11 invite l'Assemblée à :

a) prendre note de l'état de mise en œuvre des recommandations du GEUSR, tel qu'il est décrit au point 2.2 ;

b) adopter la résolution sur l'USOAP CMA joint en Appendice A en remplacement de la Résolution A37-5 de l'Assemblée ;

c) prendre note des travaux à venir demandés par la conférence AN-Conf/13, des améliorations organisationnelles et du calendrier qui permettra de poursuivre l'évolution de l'USOAP CMA, tels qu'ils sont présentés aux points 2.3, 2.4 et à l'Appendice B.

86. Le délégué de l'Irlande introduit la note WP/114 (*Un USOAP CMA pertinent, robuste et actualisé)* présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, par EUROCONTROL et par la Nouvelle-Zélande. La note souligne que l'USOAP CMA est l'un des programmes de sécurité de l'aviation les plus importants de l'OACI, qui permet aux États, aux organisations régionales et à l'OACI de mesurer la conformité aux SARP pertinentes et d'avoir une vue globale de la situation. Elle rappelle que la conférence AN-Conf/13 recommande à l'OACI de veiller à ce que la surveillance continue des États demeure solide, pertinente et à jour afin de fournir des informations pertinentes, crédibles et à jour susceptibles d'être utilisées de manière efficace. La conférence AN-Conf/13 a par conséquent souligné que l'USOAP CMA doit être prioritaire pour le développement et le financement ultérieurs et formulé plusieurs recommandations pour son amélioration, y compris en particulier les travaux effectués par le GEUSR. La priorité doit en conséquence être accordée à la réalisation des travaux du GEUSR tels que décrits dans la note WP/133 présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et coparrainée par Singapour, le Royaume-Uni et la Finlande au nom de l'Union européenne et de ses États membres. Des améliorations à moyen et à long termes de l'USOAP CMA au-delà des recommandations du GEUSR devraient aussi être envisagées. Elles devraient inclure les aspects tels que : la base de données et la planification, les techniques et les

méthodes d'audit appliquées et l'amélioration des outils technologiques, en particulier le cadre en ligne de l'USOAP-CMA.

87. Pour ce qui est de l'évolution ultérieure de l'USOAP, les présentateurs et le co-parrain de la note WP/114 attirent également l'attention sur la note d'information WP/447 *[Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA) ensuing from the introduction of Annex 19 — Safety Management]* présentée par la République de Corée, et en particulier la proposition visant à assurer l'exécution efficace de l'évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité. Ils considèrent que la fusion de l'évaluation du système national de supervision de la sécurité et du Programme national de sécurité dans le cadre de l'USOAP CMA serait une mesure essentielle.

88. La note WP/114 invite l'Assemblée à :

a) veiller à ce que l'évolution de l'USOAP-CMA améliore la pertinence, la solidité, la précision et l'actualité des renseignements fournis et soit gérée sur la base des risques ;

b) reconnaître que l'USOAP-CMA devrait être poursuivi et renforcé en vue de parvenir à un système souple, réactif, fondé sur les risques et robuste ;

c) recommander que l'évolution future passe en revue des aspects tels que la base de données et la planification, les indicateurs, la formation et les compétences du personnel, la fertilisation croisée, les interfaces avec d'autres programmes, l'utilisation efficace des ressources de l'OACI et des États membres, les techniques et méthodes d'audit appliquées et l'amélioration des outils technologiques, notamment le cadre en ligne de l'USOAP-CMA ;

d) appeler tous les États membres de l'OACI et les organisations internationales et régionales à aider l'OACI à améliorer l'USOAP-CMA ;

e) charger le Conseil de donner la priorité aux travaux sur l'évolution de l'USOAP-CMA et de veiller à ce que des ressources humaines et financières adéquates soient allouées à ce Programme ;

Charger la Secrétaire générale de l'OACI de :

f) mettre en œuvre les recommandations de la Conférence AN-Conf/13, et en particulier celles qui concernent l'évolution future de l'USOAP-CMA ;

g) continuer à assurer une gestion et une mise en œuvre efficaces et efficientes de ce Programme.

89. Conformément aux mesures ci-dessus, les présentateurs et le co-parrain de la note WP/114 proposent d'incorporer les trois mesures suivantes dans la proposition de résolution de l'Assemblée sur l'USOAP-CMA contenue dans l'Appendice A à la note WP/11 : i) que l'OACI accorde la priorité aux travaux sur l'évolution de l'USOAP-CMA et s'assure que des ressources humaines et financières suffisantes sont mises à la disposition du programme ; ii) que le Secrétariat mette en œuvre les améliorations organisationnelles nécessaires pour la réussite de la gestion des changements nés de l'évolution à long terme du Programme conformément aux recommandations de la Conférence AN-Conf/13 ; et iii) que le Secrétariat évite les double emplois dans les efforts et crée des synergies pour améliorer l'efficacité de l'USOAP-CMA.

90. Le délégué de l'Australie introduit la note WP/133 présentée par son État et la Nouvelle-Zélande et coparrainée par Singapour, le Royaume-Uni et la Finlande au nom de l'Union européenne et ses États membres. La note appuie les efforts de l'OACI visant à améliorer et rationaliser la méthodologie, les outils et les processus de l'USOAP-CMA afin d'encourager les États membres à participer de façon continue et efficace à ce programme. Ces efforts incluent la création d'un groupe consultatif ad hoc sur le programme de l'USOAP-CMA et l'élaboration d'un plan d'action de haut niveau pour appuyer l'évolution du programme au cours du prochain triennat. La note souligne également que la mise en œuvre des recommandations de la conférence AN-Conf/13 et du GEUSR allègera le fardeau des États membres en réduisant la charge administrative des audits, des missions coordonnées de validation et des validations hors site de l'OACI. Ce qui est particulièrement important pour les États membres disposant de systèmes aéronautiques de taille limitée et en préparation de futures activités d'audit de l'USOAP-CMA, pour améliorer la gouvernance en matière de sécurité et la performance des systèmes.

91. La note WP/133 invite l'Assemblée à :

a) recommander, conformément aux résultats de la treizième Conférence de navigation aérienne, que l'OACI poursuive ses efforts pour accélérer la mise en œuvre des recommandations du groupe GEUSR, dans l'intérêt mutuel des États membres et de l'OACI, en accordant la priorité aux recommandations du Groupe A : Révision structurée des questions de protocole, et du Groupe B : Questions de protocole prioritaires ;

b) recommander que ces travaux s'appuient sur un plan de mise en œuvre détaillé englobant chacun des domaines de travail et des éléments de politique clés, et sur des ressources humaines et financières suffisantes.

92. La déléguée des Émirats arabes unis présente la note WP/324 (*Renforcement des questions de protocole au titre du programme USOAP*), dans laquelle son État, bien que reconnaissant et soutenant les recommandations du GEUSR validées par le Conseil et présentées dans la note WP/11, propose des améliorations supplémentaires des PQ utilisées par l'OACI dans l'évaluation de la conformité des États aux SARP dans le cadre de l'USOAP-CMA.

93. La note WP/324 invite l'Assemblée à :

a) recommander à l'OACI de renforcer son évaluation du niveau de conformité des États en s'assurant que les questions de protocole se fondent sur les objectifs à atteindre au lieu d'être prescriptives ;

b) recommander à l'OACI de communiquer les PQ aux États pour consultation avant qu'elles ne soient adoptées, dans le cadre du renforcement de la qualité. Cette consultation pourrait se faire en recourant au processus de la lettre aux États ;

c) demander à l'OACI de créer une meilleure synergie parmi les Coordonnateurs nationaux de surveillance continue (NCMC), en établissant un réseau en ligne de ces experts, qui faciliterait les échanges et le partage des données.

94. Le délégué du Brésil présente la note WP/326 (*Programme de préparation à l'USOAP CMA)* décrivant l'expérience du Brésil dans la mise sur pied d'un programme de préparation à l'USOAP CMA au sein de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC) et les avantages que peut représenter l'exécution de simulations d'audits de l'USOAP CMA. Ces initiatives permettent une meilleure sensibilisation à l'égard du niveau de sécurité, renforçant ainsi la sécurité du système d'aviation civile de l'État au fil du temps. La note fait ressortir les avantages de méthodes d'autoévaluation et de méthodes

indépendantes d'évaluation par des pairs qui peuvent aider les États à avoir une vision actualisée de leur niveau véritable de mise en œuvre effective (EI), qui ne se substituent pas aux audits de l'USOAP CMA de l'OACI, mais qui donnent l'occasion aux États de coopérer entre eux, d'échanger des connaissances et des expériences, et d'éviter que leur système d'aviation civile ne se dégrade au point de présenter un danger sur le plan de la sécurité.

95. La note WP/326 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître les avantages de l'autoévaluation et de l'évaluation par les pairs du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), en avalisant un programme de préparation et ses résultats comme méthode proactive pour empêcher la dégradation du niveau de sécurité dans les États ;

b) demander à la Commission de navigation aérienne de discuter de lignes directrices pour l'élaboration des programmes de préparation à l'USOAP-CMA par les États membres ;

c) encourager les États à s'appuyer mutuellement pour mener des simulations d'audits de l'USOAP-CMA.

96. Le délégué de la République dominicaine présente la note WP/337 (*Établissement d'un pourcentage minimal d'aérodromes certifiés pour que l'État visé par les questions de protocole relatives à la certification des aérodromes soit jugé satisfaisant*) dans laquelle son État affirme qu'il est injuste que la situation d'un État soit considérée comme étant non satisfaisante pour toutes les questions de protocole relatives à la certification des aérodromes, dans l'attente de la certification de l'ensemble des aérodromes, alors que cet État a fait l'objet d'un audit de l'USOAP CMA, d'audits de sécurité, d'une Mission de validation coordonnée de l'OACI (ICVM) ou d'activités de validation hors site et a prouvé qu'il a établi une entité de supervision de la sécurité distincte, ainsi qu'un mécanisme de supervision de la sécurité bien défini, un régime de règlementation pour la certification des aérodromes, des circulaires d'information, des processus et procédures de certification des aérodromes, et au demeurant, qu'il a déjà certifié un pourcentage important d'aérodromes. La République dominicaine souligne dans cette note que durant n'importe laquelle de ces activités, l'auditeur serait en mesure d'examiner un ou plusieurs processus de certification, qui indiqueraient si les règlements et les processus ont été appliqués correctement, et parce que ces aérodromes ont respecté les normes et pratiques recommandées de l'Organisation, même si certains autres aérodromes n'étaient pas encore certifiés.

97. La note WP/337 invite l'Assemblée à :

a) évaluer les informations fournies ;

b) évaluer les efforts déployés par les États pour se conformer aux normes et pratiques recommandées (SARP) ;

c) demander l'établissement d'un pourcentage minimal d'aérodromes certifiés pour que l'état correspondant aux questions de protocole relatives à la certification des aérodromes puisse être jugé satisfaisant ;

d) recommander toute autre mesure qu'elle juge pertinente.

98. Le délégué du Qatar présente la note WP/433 (*Audits propres au système d'enquête sur les accidents et présentation des résultats distincte des autres domaines de l'USOAP*) qui relève que le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) aide les États à recenser les forces et

les points à améliorer dans leur système de supervision de la sécurité de l'aviation. Il fournit également à l'OACI et aux États une vue d'ensemble, des critères et des évaluations détaillées qui viennent étayer les activités et les décisions aux niveaux national, régional et mondial. Chaque audit de l'USOAP évalue un système de sécurité de l'aviation civile d'un État et porte, dans les grandes lignes, sur le système de supervision de la sécurité de son autorité de l'aviation civile (AAC) ainsi que sur son service d'enquête sur les accidents (AIG), qui, selon les normes de l'OACI, doit être totalement indépendant. Les résultats de l'enquête sur le domaine AIG sont toutefois présentés avec ceux de l'enquête sur la supervision de la sécurité et leur sont associés pour déterminer le taux global de mise en œuvre effective (EI). Cette combinaison des résultats occulte la performance de chaque entité, et il est donc plus difficile de s'en servir pour étudier les forces et les points faibles de l'une ou de l'autre. Un taux élevé dû essentiellement à la mise en œuvre effective de la supervision de la sécurité peut ainsi dissimuler le fait que le volet AIG est globalement faible et que l'OACI devrait par conséquent s'y consacrer davantage. Le Qatar considère qu'un audit indépendant et une présentation distincte des résultats du volet AIG permettraient de donner une meilleure idée de l'état actuel de ce domaine et de l'attention particulière qu'il faudrait éventuellement lui accorder par des mesures visant à renforcer le service d'enquête sur les accidents d'aviation et à établir concrètement sa totale indépendance. Il mettrait également en avant l'importance des résultats exhaustifs issus d'enquêtes indépendantes pour améliorer la sécurité.

99. La note WP/433 invite l'Assemblée à demander au Conseil de veiller à ce que :

a) les audits des systèmes nationaux d'enquête sur les accidents menés par l'OACI soient réalisés indépendamment des autres domaines de l'USOAP ;

b) les résultats statistiques relatifs à l'AIG soient présentés séparément de ceux des autres domaines.

100. Le délégué du Pérou introduit ensuite les notes WP/438, WP/439, WP/448 et WP/463. La note WP/438 (*Performance de sécurité de la Région SAM dans le cadre de l'USOAP CMA*) coparrainée par le Belize, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela, décrit la manière dont la région SAM a actualisé son Plan de sécurité conformément à l'édition 2020-2022 du GASP. Cette note décrit les progrès accomplis à ce jour et fixe des objectifs, des cibles, des indicateurs et des paramètres d'évaluation afin de poursuivre le processus d'amélioration continue de la sécurité, tout en coordonnant et en intégrant les différents niveaux de l'État et du secteur et en assurant la mise en œuvre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI.

101. La note WP/438 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) continuer de soutenir ce type d'initiative régionale à laquelle les bureaux régionaux de l'OACI doivent participer activement ;

c) évaluer d'autres moyens de mesurer la mise en œuvre effective afin que les résultats soient mis à jour plus rapidement une fois que les États ont mis en œuvre leurs plans d'action.

102. La note WP/439 (*Compétences requises des entités déléguées*) coparrainée par le Belize, l'État plurinational de Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela soumet une proposition tendant à normaliser les critères dont se servent les auditeurs de

navigabilité du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) chargés d'examiner les qualifications et l'expérience des inspecteurs de navigabilité auxquels des pouvoirs sont délégués en vertu d'un accord signé par un État avec d'autres États de sa région. L'Assemblée est invitée à prendre des mesures pour s'assurer que les auditeurs de l'USOAP maintiennent des critères normalisés et objectifs dans le traitement de questions de protocole (QP) similaires, en tenant compte de tous les documents justificatifs fournis par l'État, ainsi que des répercussions potentielles pour l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO).

103. La note WP/448 (*Proposition de l'État péruvien concernant un examen post-audit de la supervision de la sécurité de l'USOAP*) coparrainée par le Belize, l'État plurinational de la Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, El Salvador, l'Uruguay et la République bolivarienne du Venezuela présente l'expérience acquise par l'État péruvien dans le cadre de ses diverses activités au titre de l'USOAP-CMA de l'OACI, en particulier la Mission de validation coordonnée de l'OACI (ICVM) effectuée en août 2018.

104. La note WP/448 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître l'importance de l'USOAP-CMA au-delà de l'audit en tant que tel, en particulier pendant la phase post-audit, car le processus doit se traduire par des améliorations de la sécurité dans les États ;

b) demander à l'OACI de proposer un mécanisme permettant d'évaluer l'efficacité des audits de l'USOAP-CMA pour ce qui est d'atteindre l'objectif principal d'amélioration des niveaux de sécurité ;

c) demander à l'OACI de proposer un mécanisme permettant de cerner les améliorations en matière de sécurité apportées par les États grâce aux audits USOAP-CMA ;

d) demander à l'OACI d'informer les États de la mise en œuvre dudit mécanisme et de faire rapport sur les résultats de l'examen effectué.

105. La note WP/463 (*Lancement du cycle d'audit basé sur les PQ des PNS/SGS*) appuyée par les États membres de la région SAM et les États membres de la CLAC, présente les observations formulées au moment de répondre au questionnaire d'analyse des écarts sur l'application iSTARS et aux questions de protocole (PQ) dans le cadre de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (PNS), au titre de la quatrième édition du Doc 9859, *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)*, de l'OACI, pour le lancement du cycle d'audit.

106. La note WP/463 invite l'Assemblée à :

a) proposer que l'OACI réorganise le questionnaire d'analyse des écarts du système iSTARS et les PQ des PNS de façon à les connecter, ce qui permettra de répondre aux PQ pour la mise en œuvre d'un PNS au moment de l'analyse des écarts, évitant ainsi les doubles emplois ;

b) proposer que l'OACI élabore des orientations facilitant le processus de réponse aux PQ des PNS, à l'aide de références plus spécifiques, afin de préciser les mesures que les États doivent prendre et d'éviter ainsi l'application de critères subjectifs au moment de définir les preuves requises pour clôturer une constatation de PQ.

107. Le délégué de la République bolivarienne du Venezuela introduit les notes WP/259 *[Suivi et contrôle des évènements de l'aviation liés à l'ATS et aux travaux aériens (aviation Agricole) présenté à l'ECCAIRS, contribuant aux audits de supervision de la sécurité de l'USOAP]*, et WP/440 (*Faire de la durabilité d'un système national de supervision de la sécurité efficace un objectif des États et de l'USOAP CMA*). La note WP/259 décrit l'expérience acquise par la République bolivarienne du Venezuela grâce à la mise en œuvre de l'USOAP CMA, en prenant comme point de départ les audits effectués depuis 2009 jusqu'à l'ICVM réalisée en 2013. La note présente les améliorations de renforcement du processus permettant à l'USOAP CMA de vérifier et d'assurer le respect des SARP, de rapprocher les résultats des évènements liés aux services de la circulation aérienne (ATS) et au travail aérien (agricole) des circonstances nationales et d'orienter directement et immédiatement les mesures à prendre pour donner suite aux conclusions des audits concernant le respect et le traitement des questions de protocole (PQ), ainsi qu'à évaluer l'action que pourraient exercer les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) en vue de combler les lacunes de sécurité dans les États membres.

108. La note WP/259 invite l'Assemblée à reconnaître l'importance du suivi et du contrôle des évènements de l'aviation liés à l'ATS et aux travaux aériens (aviation agricole) via l'utilisation de la plateforme du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation (ECCAIRS), qui contribue à la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP, au-delà du processus d'audit, ce qui devrait permettre aux États d'améliorer leur niveau de sécurité.

109. La note WP/440 coparrainée par le Belize, l'État plurinational de la Bolivie, le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, Guyana, le Honduras, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay expose les enjeux et les stratégies d'une intégration durable des systèmes nationaux de supervision de la sécurité dans les Programmes nationaux de sécurité (PNS) qui devraient être pris en compte dans l'élaboration de stratégies mondiales d'amélioration de la sécurité, de façon à se baser sur les résultats fructueux de la mise en œuvre effective du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et de contribuer à la réalisation des objectifs de mise en œuvre effective des Programmes nationaux de sécurité dans le cadre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).

110. La note WP/440 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des informations fournies ;

b) tenir compte des considérations énoncées dans l'élaboration et l'application des stratégies et activités du GASP en vue de sa mise en œuvre effective.

111. Il est noté que les notes d'information WP/435 *(Establishment of working groups to support USOAP CMA activities)* présentée par l'État plurinational de la Bolivie et appuyée par les États membres de la région SAM et de la CLAC, et WP/447 *[Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP-CMA) ensuing from the introduction of Annex 19 — Safety Management]* présentée par la République de Corée.

Analyse

112. Le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, fournit ensuite des éclaircissements et/ou des renseignements supplémentaires sur certaines des mesures proposées dans les présentes notes de travail. S'agissant de la note WP/114 (présentée par la Finlande au nom des États membres de l'Union européenne et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL et coparrainée par la Nouvelle-Zélande), il souligne que désormais certains domaines d'intérêt pour l'évolution de l'USOAP CMA sont traités par la mise en œuvre des recommandations du GEUSR et des améliorations organisationnelles, y compris la

planification d'activités, d'indicateurs et de la formation, ainsi que le cadre en ligne de l'USOAP CMA, les bases de données et les outils. Ces domaines d'intérêt qui n'étaient pas traités ainsi, notamment la fécondation réciproque et les interfaces avec d'autres programmes, seraient renvoyés devant le Groupe consultatif ad hoc USOAP CMA (USOAP-AG) pour examen.

113. Se référant à la note WP/133 (présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et co-parrainée par Singapour, le Royaume-Uni et la Finlande au nom de l'Union européenne et ses États membres), le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, souligne que le Secrétariat a élaboré un plan d'action détaillé qui respecte au calendrier d'évolution de l'USOAP CMA qui figure dans l'Appendice B à la note WP/11 (présentée par le Conseil) couvrant chaque groupe de recommandations du GEUSR et que sa mise en œuvre est prise en compte dans le Projet de budget de l'Organisation pour 2020-2021-2022 (note WP/34) soumis à l'Assemblée pour approbation.

114. S'agissant de la note WP/324 (présentée par les Émirats arabes unis), alinéas a) et c), le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, indique que les propositions visant à rendre les PQ objectives plutôt que prescriptives et à renforcer les synergies entre les Coordonnateurs nationaux de surveillance continue (NCMC) sont actuellement traitées par la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, en particulier celles du Groupe A : Révision structurée des questions de protocole, du Groupe B : Questions de protocole prioritaires, du Groupe E : Formation et orientations, et du Groupe F : Améliorations des outils. Pour ce qui est de l'alinéa b) du paragraphe de la suite à donner, il précise que les questions de protocole de l'USOAP CMA ont fait l'objet d'un processus d'élaboration minutieux prévoyant une vaste coordination au sein du Secrétariat qui tient compte des objectifs des dispositions adoptées sur lesquelles les États ont déjà été consultés.

115. En ce qui concerne la note WP/326 (présentée par le Brésil), alinéa b) du paragraphe de la suite à donner, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, relève qu'avec la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, les États auront davantage d'orientations et une plus grande formation sur les autoévaluations qui peuvent favoriser ce type d'initiative par les États. Les avantages de ces initiatives et le renforcement des orientations et de la formation seront pris en compte dans les résultats de l'USOAP comme suite aux efforts faits par les États pour tenir leurs autoévaluations à jour.

116. Pour ce qui est de la note WP/337 (présentée par la République dominicaine), le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, relève qu'étant donné que l'Annexe 14 — *Aérodromes*, impose la certification de tous les aérodromes internationaux, la détermination d'un pourcentage approprié d'aérodromes certifiés permettant de considérer que la norme est respectée serait contraire aux principes d'universalité et d'uniformité étant donné que certains États n'ont qu'un aérodrome alors que d'autres en ont des centaines.

117. Pour ce qui est de la note WP/433 (présentée par le Qatar), le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, rappelle que l'évaluation des capacités des États dans le domaine AIG est déterminée à l'aide d'un ensemble de questions de protocole de l'USOAP CMA conçu à cet effet et que des résultats peuvent être atteints à travers le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité ou le cadre en ligne de l'USOAP CMA. Les informations fournies dans la présente note seront prises en compte pour améliorer la visibilité des résultats par domaine technique dans les outils de compte rendu de l'USOAP CMA.

118. S'agissant de la note WP/438 (présentée par le Pérou), le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, souligne que les recommandations du GEUSR a déjà créé des moyens supplémentaires et des occasions pour les États de mesurer l'état de leurs systèmes de supervision de la sécurité et de valider les mesures correctives prises pour remédier aux carences aux carences.

119. Se référant à la note WP/439 (présentée par le Pérou), le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, indique que le Secrétariat a noté que les informations qui y figurent qui seront utilisés pour les mises à jour régulières des outils de l'USOAP CMA et serviront à améliorer la formation des auditeurs et les évaluations des tâches effectuées par les RSOO au nom des États. Ces mesures devraient améliorer la normalisation.

120. S'agissant de la note WP/448 (présentée par le Pérou), l'alinéa b) du paragraphe de la suite à donner, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, rappelle que l'USOAP CMA est certifiée ISO 9001, ce qui permet d'évaluer le retour d'information des États sur leur expérience de l'audit. Il souligne que ce retour d'information et d'autres sources d'information nourrissent l'amélioration permanente de l'USOAP CMA. Il observe également que l'alinéa c) du paragraphe de la suite à donner est pris en compte dans la mise en œuvre des recommandations du GEUSR mentionnées dans la note WP/11 (présentée par le Conseil). En particulier, les États auront des moyens supplémentaires et des occasions de mesurer l'état du système de supervision de la sécurité d'un État et de valider les mesures correctives prises pour remédier aux carences. Il note en outre, en ce qui concerne l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner, que le projet de résolution de l'Assemblée sur l'USOAP CMA qui figure dans la note WP/11 exige déjà la présentation d'un rapport sur l'évolution et les performances du Programme à la prochaine Assemblée.

121. En ce qui concerne la note WP/463 (présentée par le Pérou), le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, note que l'USOAP CMA a élaboré et applique un plan d'évaluation et de mesure de la mise en œuvre effective des questions de protocole du PNS. La série initiale de ces PQ est mise à disposition sur le cadre en ligne (OLF) et sera complétée par un modèle à maturité et les éléments indicatifs connexes à appliquer à chaque PQ. L'ensemble complet de PQ du PNS, y compris le modèle à maturité et les éléments indicatifs sera pleinement développé et intégré à l'OLF pour les auto-évaluations et les activités de supervision en janvier 2021. Les applications pertinentes du système iSTARS devront être modifiées en fonction de l'évolution de l'USOAP CMA.

122. En conclusion, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, indique que l'information présentée dans les notes WP/259 et WP/440 (présentées par la République bolivarienne du Venezuela) et la note WP/447 (présentée par la République de Corée) ont été notées par le Secrétariat et seront partagées avec les groupes d'experts pertinents pour examen.

123. Le Comité exécutif prend acte des clarifications et des informations supplémentaires fournies ci-dessus.

124. Approuvant les mesures proposées dans la note WP/463 (présentée par le Pérou) et dont son État est co-parrain, le délégué du Brésil réitère la nécessité pour l'OACI d'assurer que l'évaluation de la mise en œuvre de l'USOAP CMA et des PNS est basée sur les performances. Il note que l'OACI dispose déjà de groupes très compétents capables d'élaborer des éléments indicatifs supplémentaires pour les PQ du PNS pour soutenir la mise en œuvre du PNS par les États.

125. Se référant à la note WP/337 (présentée par la République dominicaine), le délégué du Brésil indique que son État n'est pas favorable à la proposition de fixer un pourcentage minimal d'aérodromes certifiés requis pour que l'état visé par les questions de protocole relatives à la certification des aérodromes soit jugé satisfaisant, parce qu'elle craint que cela constitue une déviance par rapport au processus actuel de certification des aéroports qui figurent dans l'Annexe 14 — *Aérodromes*. Dans ce contexte, il attire l'attention sur la note d'information WP/535 *[Airport certification based on Corrective Action Plan (CAP) as a kick-off for a new regulatory approach for safety oversight: The case of Brazil]* soumise à la Commission technique par le Brésil, pour examen. Le délégué du Brésil souligne que son État

utilise entre autres outils le plan d'actions correctives (CAP) comme instrument transitoire entre un aéroport non certifié et un niveau de supervision de la sécurité fondé non seulement sur les exigences génériques mais également sur les engagements de l'exploitant de l'aéroport qui figurent dans le CAP.

126. S'agissant de la note WP/114 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et ses États membres et les autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL, et coparrainée par la Nouvelle-Zélande), le délégué du Brésil note que son État convient de la nécessité pour l'OACI de déterminer si un État a atteint l'objectif d'amélioration de la sécurité de l'aviation au lieu d'élaborer des PQ plus prescriptifs. Il souligne que récemment l'ANAC du Brésil a modifié son cadre règlementaire passant d'une approche prescriptive à une approche objective qui réduira les coûts et favorisera l'innovation sans compromettre les normes de sécurité. Le Brésil considère que les PQ sont un outil important pour l'évaluation du niveau de conformité avec les SARP de l'OACI et que les améliorations des PQ de l'USOAP CMA qui figurent dans la note WP/11 aura un impact positif sur les normes de sécurité globalement.

127. Le délégué de la Nouvelle-Zélande approuve les modifications apportées au projet de résolution de l'Assemblée sur l'USOAP CMA qui figure dans l'Appendice A à la note WP/11 proposées par le délégué de l'Irlande en introduisant la note WP/114, dont son État est co-parrain (cf. paragraphe 86 ci-dessus).

128. Manifestant son appui à la note WP/440 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela), le délégué de l'Espagne relève que la proposition d'intégration des systèmes de supervision de la sécurité dans les PNS assurera une meilleure affectation des ressources à ces activités, à la fois par l'OACI et par les États. Il indique que l'USOAP-AG est l'organe approprié pour procéder à l'analyse nécessaire de la proposition. Manifestant aussi son appui à la note WP/463 (présentée par le Pérou et les États membres de la région SAM de l'OACI et de la CLAC), le délégué de l'Espagne affirme que la restructuration proposée du questionnaire d'analyse des écarts iSTARS et des PQ des PNS, ainsi que l'élaboration d'éléments indicatifs par l'OACI pour la mise au point de PQ des PNS faciliterait la mise en œuvre effective des PNS dans tous les États et éviterait les doubles emplois. Il souligne la nécessité pour l'OACI d'entamer les travaux sur cette question dans les meilleurs délais. Se référant à la note WP/259 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela), le délégué de l'Espagne indique que la proposition de suivre les évènements de l'aviation liés à l'ATS et aux travaux aériens (aviation agricole) via l'utilisation de la plateforme du Centre européen de coordination des systèmes de notification des incidents et accidents d'aviation (ECCAIRS) serait intéressante si elle était compatible avec les mesures en train d'être prises dans le cadre d'autres fora régionaux.

129. Le délégué de la République de Corée approuve les notes WP/11 (présentée par le Conseil), WP/114 (présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne et ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL, et coparrainée par la Nouvelle-Zélande) et la note WP/133 (présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et coparrainée par Singapour, le Royaume-Uni et la Finlande au nom de l'UE et ses États membres). Il souligne que son État salue les initiatives du Conseil de l'OACI et des États visant à améliorer l'efficacité de l'USOAP-CMA, sur l'évolution future du Programme, et appuie les activités et les réflexions de l'OACI et du GEUSR afin d'étendre la portée des audits de l'USOAP-CMA en y intégrant le PNS. le délégué de la République de Corée met en évidence la note d'information WP/447 *[Considerations for the evolution of the Universal Safety Oversight Audit Programme Continuous Monitoring Approach (USOAP CMA) ensuing from the introduction of Annex 19 — Safety Management]* dans laquelle son État invite l'Assemblée à proposer à l'OACI d'envisager un système d'audit fusionné combinant à la fois le système de supervision de l'État et le PNS en un seul élément de mise en œuvre à long terme, pour une utilisation efficace des ressources limitées pour l'USOAP-CMA et de réduire le fardeau administratif supporté par les États.

130. Le délégué des États-Unis indique que son État appuie la note WP/11 (présentée par le Conseil) et attend avec intérêt les délibérations sur l'évolution future de l'USOAP-CMA et les mesures futures relatives aux recommandations de la conférence AN-Conf/13. Les États-Unis appuient aussi l'adoption du projet de résolution de l'Assemblée sur l'USOAP-CMA qui figure dans l'Appendice A à cette note, ainsi que les modifications proposées dans l'introduction de la note WP/114 (cf. paragraphe 86 ci-dessus) par le délégué de l'Irlande. Comme l'Australie et la Nouvelle-Zélande, les États-Unis appuient les recommandations du GEUSR et de la Conférence AN-Conf/13 tendant à améliorer l'USOAP-CMA, ainsi que les mesures proposées par ces États dans la note WP/133. Les États-Unis recommandent, comme nouvelle mesure, que l'OACI prépare un rapport non seulement sur les activités de l'USOAP-CMA en général, mais spécifiquement sur la mise en œuvre des recommandations du GEUSR et le présente à la prochaine réunion HLSC. L'évaluation de ces propositions devrait comprendre l'identification de celles auxquelles les recommandations du GEUSR ont déjà apporté des solutions.

131. Pour ce qui est des notes WP/259, WP/324, WP/433, WP/438, WP/440 et WP/463, les États-Unis relèvent qu'elles contiennent des propositions que l'on peut examiner pour soutenir la viabilité et l'effectivité de l'USOAP CMA, et dont certaines sont complexes et pas nécessairement complémentaires des autres recommandations figurant dans les différentes notes présentées au titre du point 13. Ils considèrent que ces questions pourraient tirer avantage d'un débat et d'une analyse spécifiques et qu'il serait prématuré de s'accorder sur des solutions avant que le groupe d'experts dont la création est recommandée par la conférence AN-Conf/13 n'entame ses travaux. Par conséquent, les États-Unis recommandent que l'OACI prenne acte des points soulevés dans ces notes de travail pour évaluation par l'USOAP-AG comme le mentionne la note WP/11.

132. Le délégué du Portugal indique que son État appuie la note WP/11 et remercie le Conseil pour le compte rendu des activités et des progrès accomplis par le Programme USOAP CMA dans les notes de travail WP/11 et WP/23. Le Portugal encourage l'OACI à exploiter les synergies et les efficacités pour les deux programmes d'audit, ainsi que l'échange d'expériences tirées de leur mise en œuvre, y compris les meilleures pratiques et les leçons apprises, pour une amélioration des deux programmes d'audit, comme le suggère le délégué de l'Autriche. Toutefois, à ce stade, le Portugal considère que des progrès importants n'ont pas été enregistrés depuis la tenue de la conférence AN-Conf/13 sur la mise en œuvre des recommandations du GEUSR et souhaite relever que la note WP/11 se limite à des généralités, contrairement à la note WP/32 qui fournit des détails sur les réalisations accomplies à travers la révision de la portée et de la méthodologie de l'USOAP CMA. Le Portugal souhaite aussi attirer l'attention sur le fait que même si l'Appendice B à la note WP/11 qui traite du calendrier d'évolution de l'USOAP CMA, indique sous la rubrique « améliorations opérationnelles », que l'« évaluation des leçons » et l'« évaluation de la gestion des risques » ont été achevées avant l'Assemblée, la note elle-même n'explique pas en quoi consistait ces évaluations et les types d'amélioration qu'elles ont apportés à l'USOAP CMA. Le Portugal souligne en outre que la question importante de l'intégration des évaluations de PNS dans l'USOAP CMA et les changements qu'elle implique, et qui se fait actuellement sur une base volontaire, n'est pas abordée dans le plan de mise en œuvre.

133. Le Portugal relève dans la note WP/34 (*Projet de budget de l'Organisation pour 2020-2021-2022*) présentée par le Conseil, que les ressources sont insuffisantes pour soutenir l'USOAP CMA au cours du prochain triennat et par conséquent, il prie instamment l'OACI d'accorder suffisamment la priorité à cet important programme d'audit.

134. En conclusion, le Portugal considère qu'il est utile de faire évoluer et de renforcer davantage le processus d'audit de l'USOAP CMA. Il voudrait s'assurer que les travaux sont effectués et que le programme est l'une des principales priorités du Secrétariat. Le Portugal souligne que l'un des premiers résultats de l'USOAP CMA devrait être un plan de projets clairement identifié prévoyant des

actions et un calendrier. À cet égard, le Portugal suggère d'apporter un amendement au projet de résolution de l'Assemblée proposé sur l'USOAP CMA qui figure dans la note WP/11 afin de renforcer les missions pour une évolution future du programme dans les paragraphes 9, 13, 15, 16 des considérants et dans les paragraphes 2 a), 2 b), 5, 8, 8 a) et 9 du dispositif. Le Portugal fournira au Secrétariat le texte de sa proposition pour distribution aux membres du Comité exécutif afin d'en accélérer l'examen.

135. Le délégué de l'Italie appuie fermement la note WP/133 (présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et coparrainée par Singapour, le Royaume-Uni et la Finlande au nom de l'Union européenne et ses États membres) sur la mise en œuvre des recommandations prioritaires formulées par le GEUSR. L'Italie considère que l'USOAP CMA actuel fait peser une charge de travail administratif sur les États et l'OACI consistant à valider les informations requises et maintenir les scores d'EI à jour. Comme le précise la note WP/133, il est nécessaire de faire évoluer l'USOAP CMA vers un processus d'audit plus proportionnel et adapté à la taille et à la complexité des systèmes d'aviation des États et plus axés sur les domaines à plus haut risque. L'Italie estime que cette approche réduirait la charge de travail administratif nécessaire pour la gestion du processus de l'USOAP CMA et améliorerait l'efficacité du programme, avec des avantages importants pour l'OACI et les États. Pour ces raisons, l'Italie salue l'évolution et les améliorations du processus de l'USOAP CMA décrites dans la note WP/133 et appuie fermement la note dans le contexte de l'USOAP CMA.

136. La déléguée de la Roumanie indique que son État appuie aussi fermement la note WP/133, ainsi que la note WP/144 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et ses États membres, des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL, et coparrainée par la Nouvelle-Zélande). Compte tenu des informations fournies par le Secrétariat, la Roumanie s'attend, dans un proche avenir, à ce que des progrès en ce qui concerne la mise en œuvre des recommandations du GEUSR étant donné qu'elles datent de plus d'un an. Dans le but de garantir la transparence et l'efficacité du processus, elle considère que l'USOAP-AG devrait aider le Secrétariat dans cette initiative et que les États et les organisations internationales devraient aussi soutenir l'OACI, en lui fournissant des ressources adéquates pour permettre l'élaboration de nouveaux principes afin d'apporter des améliorations significatives à la sécurité à travers l'USOAP CMA. La Roumanie considère aussi qu'il est impératif d'améliorer l'allocation des ressources à ce programme d'audit pour s'assurer qu'elles sont utilisées de la manière la plus efficace.

137. Se référant à la note WP/114, le délégué de la Finlande rappelle la nécessité de faire évoluer à l'avenir l'USOAP CMA conformément aux résultats de la Conférence AN-Conf/13. Il explique que le renvoi qui y est fait à la « fécondation croisée » signifie que les deux programmes d'audit devraient apprendre l'un de l'autre, utiliser les mêmes outils et méthodologies, et échanger des informations sur les meilleures pratiques.

138. Le délégué du Canada note que son État soutient pleinement la note WP/114, ainsi que la note WP/133 et l'amélioration continue de l'USOAP CMA. Le Canada convient que comme le propose les recommandations du GEUSR qui figurent dans la note WP/133 du Groupe A : Révision structurée des questions de protocole (PQ), et du Groupe B : la priorité doit être accordée aux questions de protocole prioritaires afin d'atteindre des résultats rapides. Le Canada a le plaisir de suivre les mises à jour fournies par le Secrétariat et espère voir le bon travail abattu par le GEUSR être mis en pratique, ainsi que les bénéfices qui en découlent pour l'USOAP CMA.

139. Le délégué du Canada souligne que son État soutient pleinement le contenu de la note WP/326 (présentée par le Brésil) et les mesures qui y sont proposées étant donné que son pays a été directement impliqué dans le Programme de préparation de l'USOAP CMA du Brésil et a réalisé des audits simulés dans divers domaines de son programme de sécurité de l'aviation. Le Canada estime que l'échange

d'expériences et d'informations avec le Brésil a été très bénéfique pour les deux parties et qu'il y'a de nombreux avantages à continuer et à encourager d'autres États à maintenir cette pratique.

140. Le délégué de la Géorgie reconnaît le bon travail effectué par l'OACI en ce qui concerne l'USOAP-CMA et l'USAP-CMA décrits dans les notes de travail WP/23, WP/11 et WP/32. Manifestant son appui à la note WP/114, elle demande instamment à l'OACI d'accorder la priorité à l'USOAP-CMA et de veiller à l'évolution continue de ce programme étant donné qu'il constitue non seulement une source d'informations sur l'état de la sécurité dans d'autres États, mais aide également les États à identifier les lacunes de leur propre système de supervision de la sécurité tout en se préparant aux audits. Le délégué de la Géorgie approuve aussi la note WP/324 (présentée par les Émirats arabes unis), en particulier, le renforcement de la coopération entre les NCMC.

141. Exprimant son appui aux notes WP/11, WP/133 et WP/326, le délégué du Pérou note que son État considère que les PQ sont un moyen essentiel pour se doter d'un processus efficace de l'USOAP-CMA et d'élaborer des PNS qui jouent un rôle crucial dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI. Le Pérou appuie pleinement les mesures proposées dans ces notes de travail, particulièrement les recommandations du GEUSR faisant partie du Groupe A : Révision structurée des questions de protocole (PQ) et du Groupe B : Questions de protocole prioritaires, devraient bénéficier de la priorité.

142. Le délégué du Danemark salue la note WP/324 (présentée par les Émirats arabes unis) et se dit favorable à la proposition tendant à ce que l'OACI améliore son évaluation du niveau de conformité des États avec les SARP, en veillant à ce que les PQ de l'USOAP CMA s'appuient sur l'objectif visé, au lieu d'être prescriptives. Néanmoins, il estime que cet objectif pourrait être difficile à atteindre compte tenu des réalités diverses des États. Étant donné les implications de la proposition, le délégué du Danemark propose qu'elle soit renvoyée à l'USOAP-AG pour un examen plus approfondi. Faisant observer que la note souligne aussi que les éléments indicatifs peuvent parfois être trop prescriptifs et n'autorisent pas un autre moyen de conformité, il relève la nécessité pour le Programme de tenir compte du fait que tous les États évoluent vers un environnement basé sur les performances et les risques, en partie, grâce au respect des nouvelles normes de l'OACI basées sur les performances. Le délégué du Danemark convient du renvoi de la question à l'USOAP-AG pour un examen approfondi. En ce qui concerne la proposition de communiquer les questions de protocole de l'USOAP CMA aux États pour consultation avant adoption, dans le cadre de l'amélioration de la qualité, il affirme qu'elle n'est pas nécessairement pratique. Toutefois, le délégué du Danemark convient qu'il devrait être possible d'avoir un échange rapide sur les PQ de l'USOAP CMA ou de les adopter dans la transparence.

143. Se référant à la note WP/433 (présentée par le Qatar), le délégué du Danemark indique que même si la question de l'intégration des systèmes nationaux d'enquêtes sur les accidents dans l'USOAP CMA est intéressante, il estime qu'il n'est pas utile d'élaborer un programme distinct d'audit pour le domaine AIG comme le sous-entend cette note. Par conséquent, il propose que la question soit renvoyée devant l'USOAP-AG pour un examen plus approfondi.

144. Saluant la note WP/326 (présentée par le Brésil), le délégué de la Grèce souligne que les États devraient être encouragés à maintenir à jour leur auto-évaluation de l'USOAP CMA, puisqu'il s'agit d'un précieux outil d'évaluation des processus et procédures qui s'appliquent. Notant que l'idée d'une évaluation indépendante par les États pairs est intéressante, il souligne que les RSOO comme l'Agence européenne de sécurité de l'aviation (AESA) peuvent apporter de la valeur ajoutée sur ce plan. Le délégué de la Grèce suggère par conséquent que l'USOAP-AG examine à la fois la proposition du Brésil et le modèle européen lors de ses travaux. Se référant à l'alinéa b) du paragraphe de la suite à donner, le délégué de la Grèce affirme qu'il n'est pas convaincu de la nécessité de fournir aux États des directives pour

l'élaboration de leur programme de préparation à l'audit de l'USOAP CMA, comme le suggère la proposition.

145. Le délégué des Émirats arabes unis manifeste son appui à la note WP/114 (présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne et de ses États membres, les autres États membres de la CEAC, et par EUROCONTROL et coparainnée par la Nouvelle-Zélande), particulièrement l'approche de gestion de l'USOAP CMA basée sur les risques. Rappelant que les PQ de l'USOAP CMA devraient être fondées sur l'objectif à atteindre au lieu d'être prescriptives, comme le propose la note WP/324 présentée par son État, elle affirme que cette approche basée sur l'objectif donnerait des résultats positifs du point de vue du GASP, étant donné qu'elle améliorera le niveau de sécurité de l'aviation dans le monde entier.

146. Approuvant la note WP/326 (présentée par le Brésil), le délégué du Costa Rica souligne qu'elle offre une bonne occasion aux États de connaître les avantages de la réalisation d'une auto-évaluation de l'USOAP CMA et une évaluation par les pairs dans le cadre d'un programme de préparation. Soulignant le fait que ces évaluations sont particulièrement importantes compte tenu des ressources limitées de l'Organisation pour les activités de l'USOAP CMA, il note qu'elles pourraient améliorer la durabilité des systèmes de supervision, surtout celles des États qui ont dû attendre longtemps avant de recevoir un audit complet de l'USOAP CMA. Le délégué du Costa Rica indique les propositions faites par le Brésil dans la note WP/326 devraient par conséquent faire l'objet d'un examen plus approfondi.

147. Le délégué du Nicaragua manifeste son appui à la note WP/529 (présentée par la République bolivarienne du Venezuela) et à la note WP/326 (présentée par les Émirats arabes unis).

148. Affirmant que l'USOAP CMA est un excellent outil d'évaluation et d'amélioration de la sécurité de l'aviation, l'observateur de la CANSO souligne que le renforcement et la mise à jour de ce programme d'audits fournira des informations plus pertinentes, plus solides, plus exactes et à jour, surtout si elle est gérée suivant une approche fondée sur les risques. Pour cela, la CANSO se réjouit d'avoir été invitée par l'OACI à être membre de l'USOAP-AGA.

149. Répondant aux points soulevés, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, note qu'un rapport d'avancement sur la mise en œuvre de l'USOAP CMA est fourni au Conseil tous les ans. S'agissant des synergies entre l'USOAP CMA et l'USAP-CMA, il affirme que le fait que la note WP/23 présente un rapport d'avancement récapitulatif sur les deux programmes d'audits est une bonne indication de la coopération et de la collaboration étroites au sein du Secrétariat. Pour ce qui est du calendrier de mise en œuvre des recommandations du GEUSR, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision, souligne que la Secrétaire générale a alloué des ressources à cette activité afin qu'elle soit achevée en deux ans, ce qui est l'objectif visé par le Secrétariat à ce stade. Il note que le Secrétariat se penche actuellement sur la mise en œuvre des Groupes A et B des recommandations du GEUSR, une tâche ardue. Pour ce qui est de l'intégration des PNS dans l'USOAP CMA, le Directeur adjoint, Surveillance et supervision note que même elle est logique pour le Secrétariat, elle doit être attentivement évaluée afin de s'assurer que le Secrétariat est en mesure de le faire de manière adéquate.

150. Résumant les débats, le Président indique que le Comité exécutif approuve les mesures de l'OACI visant à soutenir l'évolution de l'USOAP CMA et à en assurer une gestion efficace et efficiente, et le fonctionnement durable. Il prend acte de l'état de la mise en œuvre des recommandations du GEUSR, qui prennent déjà en compte certaines initiatives évoquées par l'Assemblée. Le Comité exécutif prend également acte des travaux qui seront prochainement entrepris par l'USOAP-AG conformément au mandat qui lui a été confié à cet égard par la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13, 2018), des améliorations sur le plan organisationnel et du calendrier de la réalisation de l'évolution de l'USOAP-CMA, tel que décrits dans les sections 2.2, 2.3, 2.4 et l'Appendice B de la note A40-WP/11.

Le Comité exécutif convient de recommander que toutes les propositions se rapportant à l'USOAP-CMA au titre du point 13 de l'ordre du jour qui ne sont pas déjà prises en compte dans les recommandations du GEUSR ou les améliorations organisationnelles de l'OACI soient transmises aux groupes d'experts compétents, pour examen.

Examen de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA

151. Le Directeur adjoint de la Sûreté de l'aviation et de la facilitation (DD/ASF) introduit la note WP/32 dans laquelle le Conseil rend compte des travaux effectués par le Secrétariat durant le dernier triennat, en collaboration avec le Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) sur l'USAP-CMA, à travers une étude approfondie de la portée et de la méthodologie du Programme, faisant suite à une demande formulée par la 39e session de l'Assemblée et soutenue par la Conférence HLCAS/2. Cet examen a abouti sur 27 recommandations pour l'amélioration de l'USAP-CMA qui ont ensuite été adoptées par la trentième Réunion du Groupe d'experts AVSEC (AVSECP/30), avec quelques modifications. Après examen par le Comité de l'intervention illicite (UIC), 26 recommandations ont été adoptées par le Conseil et présentées dans l'appendice à la note de travail. Certaines de ces recommandations ont déjà été soit mises en œuvre ou sont en voie de l'être.

152. La note WP/32 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des travaux réalisés dans le cadre de l'examen de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA, demandé par la 39e session de l'Assemblée de l'OACI et appuyé par la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2) ;

b) charger le Conseil de veiller à ce que le Secrétariat hiérarchise ces recommandations, sur la base de leur faisabilité et des ressources disponibles ;

c) charger le Conseil de veiller à l'amélioration continue du Programme en assurant la poursuite des consultations en cours entre le Secrétariat et le Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA (SSG) ;

d) appeler tous les États à soutenir l'USAP-CMA en signant le Protocole d'accord et en acceptant les audits tels qu'ils sont planifiés ;

e) appeler les États à affecter des ressources financières et humaines suffisantes à l'USAP-CMA afin de permettre la mise en œuvre de ces propositions et l'évolution en cours du Programme.

153. L'observateur de la CAFAC présente la note WP/187 Révision n° 1 au nom de ses 54 États membres *[De la nécessité d'améliorer le Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)]* qui met en lumière les préoccupations relatives à la mise en œuvre du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) concernant les domaines suivants : l'approche de surveillance continue ; la méthodologie appliquée ; le nombre de chefs d'équipe et la formation des coordonnateurs nationaux (NCMC).

154. La note WP/187 Révision n° 1 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des informations fournies ;

b) demander au Secrétariat de poursuivre l'excellent travail que fait le Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) en évaluant la portée et la méthodologie des audits de l'USAP-CMA pour assurer l'amélioration continue du Programme ;

c) demander au Conseil d'appliquer des critères de sélection plus clairs et plus transparents pour les activités de l'USAP-CMA conformément à ses principes ;

d) charger le Secrétariat d'élaborer et de mettre en œuvre un mécanisme de surveillance technologique, semblable au Cadre en ligne (OLF) qui est mis en œuvre dans le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), et qui permettra à l'OACI d'obtenir et d'analyser en permanence des données sur les performances des États contractants en matière de sûreté de l'aviation ;

e) charger le Secrétariat d'envisager d'augmenter le nombre de chefs d'équipe afin d'inclure des auditeurs de la sûreté de l'aviation des régions ;

f) charger le Secrétariat de mettre en place un programme de formation ou d'ateliers réguliers sur l'USAP-CMA pour les coordinateurs nationaux (NCMC), au niveau régional, et encourager les États membres à tirer parti de cette initiative.

155. La déléguée de Cuba présente la note WP/390 qui contient les réflexions de son État sur les constatations de son dernier audit de l'USAP-CMA réalisé en mars 2019, son exécution et la méthodologie utilisée.

156. La note WP/390 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) demander à l'OACI d'examiner les aspects énumérés au paragraphe 3.2, alinéas a) à e), afin de réviser et d'améliorer l'USAP-CMA ;

c) appuyer les recommandations du Conseil de l'OACI figurant dans *son Rapport sur l'examen de la portée et de la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)* (note WP/32).

Analyse

157. Le délégué de l'Espagne salue les propositions formulées par Cuba dans la note WP/390 aux fins d'améliorer l'USAP-CMA, particulièrement la formation des auditeurs et assurer la cohérence dans l'interprétation des normes auditées. Il suggère d'inviter Cuba à contribuer aux travaux en cours du SSG.

158. Le délégué de l'Italie remercie le Secrétariat et le SSG pour les efforts ayant permis l'examen approfondi de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA, et remercie sincèrement et appuie les recommandations approuvées qui figurent dans l'Appendice WP/32. Il affirme que cet examen renforcera la confiance dans le système mondial de sûreté de l'aviation et clarifiera davantage la conformité opérationnelle. Le délégué de l'Italie exprime son appui au renforcement de l'approche fondée sur les risques dans la définition de l'ordre de priorité des activités de l'USAP-CMA et de la matrice des indicateurs de la conformité. Il approuve aussi la note WP/187 Révision n° 1 (présentée par la CAFAC), particulièrement, sa proposition d'organiser régulièrement des programmes ou des ateliers de formation sur l'USAP-CMA à l'intention des NCMC au niveau régional.

159. Le délégué du Mali appuie les trois notes présentées par le Conseil au titre du point 13 de l'ordre du jour (notes WP/23, WP/11 et WP/32). Approuvant la note WP/187 Révision n° 1, son État étant membre de la CAFAC, il réaffirme la nécessité d'accroître le nombre de chefs d'équipe de l'USAP-CMA afin d'inclure les auditeurs de la sûreté de l'aviation des régions conformément à l'alinéa e) du paragraphe de la suite à donner. Le délégué du Mali souligne que les audits de l'USAP-CMA permettront d'augmenter le score moyen d'EI au niveau mondial. Il note que le Mali qui a obtenu un score d'EI de 64 % à l'issue de l'audit de l'USAP-CMA en 2009 sollicite sans succès un autre audit depuis trois ans et demande des éclaircissements à ce sujet.

160. Le délégué des États-Unis indique que son État appuie la note WP/32 (présentée par le Conseil) et reconnaît les efforts entrepris pour l'amélioration de l'USAP-CMA. Toutefois, cette note souligne qu'il faut agir vite puisqu'il a fallu tout un triennat pour formuler les recommandations approuvées pour l'examen approfondi de l'USAP-CMA qui figurent dans l'appendice à cette note de travail et il faudrait probablement un autre triennat pour les mettre en œuvre. Les États-Unis soulignent aussi que ces recommandations représentent un point de départ pour les réformes nécessaires de l'USAP-CMA, et non un point d'arrivée. Les États-Unis restent engagés à soutenir le Secrétariat dans ses efforts d'amélioration de l'USAP-CMA.

161. Rappelant que la conférence HCLAS/2 a lancé un appel pour un examen approfondi et global de l'USAP-CMA pour s'assurer qu'elle renforce la confiance dans le système mondial de sûreté de l'aviation internationale, le délégué du Royaume-Uni félicite l'OACI pour l'excellent travail abattu par le SSG aux fins d'examen de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA et poursuivre l'ambition fixée par la conférence de haut niveau. Il souligne que le Royaume-Uni se félicite de la liste des recommandations de réforme approuvée par le Conseil sur la base des recommandations de la réunion AVSECP/30 et jointes en appendice à la note WP/32, et invite instamment l'Assemblée à les mettre en œuvre à un rythme accéléré, en favorisant l'innovation et la flexibilité afin de surmonter les obstacles et d'intégrer les meilleures pratiques d'audit des États et de l'industrie dans le Programme, surtout les meilleures pratiques de résolution des carences en temps opportun. Le Royaume-Uni invite aussi instamment le Secrétariat à insister sur la mise en œuvre opérationnelle des normes de l'Annexe 17 — *Sécurité*, plutôt que sur la conformité sur le papier. Une orientation plus opérationnelle permettra aux États et aux aéroports du monde entier de recenser et de résoudre leurs plus grandes fragilités, tout en protégeant les passagers et les compagnies aériennes. Le Royaume-Uni prie instamment l'Assemblée de se montrer positive et ambitieuse dans la réforme de l'USAP-CMA, et a le plaisir de mettre des ressources supplémentaires à la disposition du Secrétariat pour la mise en œuvre de la prochaine étape des travaux.

162. Manifestant son appui à la note WP/32 (présentée par le Conseil), le délégué des Émirats arabes unis recommande que l'interprétation des normes auditées soit élaborée sous forme d'instructions techniques ou d'autres moyens de conformité acceptables susceptibles d'être utilisés par les États et les auditeurs de l'USAP-CMA. Il approuve également la note WP/182 Révision n° 1 (présentée par la CAFAC). Se référant à l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner de cette note de travail sur l'élaboration et la mise en œuvre d'un mécanisme de surveillance technologique pour l'USAP-CMA similaire au Cadre en ligne de l'USOAP CMA, le délégué des Émirats arabes unis rappelle la nécessité de réfléchir aux ressources nécessaires à cet effet, ainsi qu'aux moyens de protection de ce mécanisme.

163. Le délégué du Soudan dont l'État est membre de la CAFAC appuie aussi la note WP/187 Révision n°1.

164. Approuvant la note WP/32 qui contient les recommandations approuvées pour l'examen complet de l'USAP-CMA, le délégué de la France rappelle que la réforme du Programme est une grande priorité pour son État qui l'a souligné à la dernière Assemblée, ainsi que lors de la Conférence HCLAS/2.

La France considère qu'il est essentiel de réaliser les audits de l'USAP-CMA qui fournissent des renseignements fiables sur la mise en œuvre effective sur le terrain des mesures de sûreté de l'aviation et aident les États audités à y apporter les améliorations nécessaires, étant donné qu'elles contribuent au renforcement de la sûreté de l'aviation non seulement au niveau des États, mais aussi aux niveaux régional et mondial et améliorent la crédibilité du Programme.

165. Le délégué de la France salue les résultats obtenus par le Secrétariat et le SSG dont son État est membre et souligne la nécessité pour l'Assemblée de soutenir les travaux du groupe et de poursuivre ces travaux. Insistant sur la nécessité de réaliser la réforme de l'USAP-CMA dans les meilleurs délais, il invite instamment le Secrétariat et le SSG, avec l'appui des États, à poursuivre leurs efforts dans ce sens. Le délégué de la France souligne qu'il devrait être possible de mesurer les résultats de la réforme du Programme qui inclut une meilleure formation des auditeurs afin de garantir une interprétation cohérente des normes de l'Annexe 17 et le renforcement d'une approche fondée sur les risques de la hiérarchisation des activités d'audit et de la définition de la portée et de la durée des audits.

166. Le délégué de l'Afrique du Sud exprime son appui sans réserve et sa satisfaction pour les travaux accomplis par le Secrétariat et le SGG qui ont effectué un examen approfondi de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA qui est décrit dans la note WP/32. L'Afrique du Sud ayant jugé ces travaux très importants et urgents, elle soutient leur poursuite, ainsi que leur hiérarchisation. Étant membre de la CAFAC, l'Afrique du Sud considère que la note WP/187, Révision n° 1, soulève aussi des questions très importantes auxquelles il faut apporter des solutions et suggère qu'elles soient renvoyées au SSG pour un examen approfondi. Elle suggère aussi que les propositions formulées par Cuba dans la note WP/390 soient aussi renvoyées au SSG,

167. Le délégué du Nigéria, autre État membre de la CAFAC, approuve aussi la note WP/187, Révision n° 1, sur la nécessité d'améliorer l'USAP-CMA. Il rappelle que le programme a été initié dans le but de promouvoir la sûreté de l'aviation dans le monde pour que tous les États membres se conforment aux normes de l'Annexe 17 et les mettent effectivement en œuvre. Tout en saluant les travaux effectués à ce jour en ce qui concerne le renforcement de l'USAP-CMA, le Nigéria considère qu'il reste utile de renforcer le Programme et d'assurer son amélioration continue. Il apporte ainsi son solide appui aux mesures proposées dans la note, y compris les domaines d'amélioration recensés dans la Section 2 de ladite note. Le Nigéria appuie aussi la note WP/32 (présentée par le Conseil).

168. Le délégué de la Colombie manifeste son appui à la note WP/32, ainsi qu'aux observations formulées par les délégués des États-Unis et de la France concernant la nécessité d'accélérer la mise en œuvre des 26 recommandations approuvées pour l'examen approfondi de l'USAP-CMA et jointes en appendice à la note WP/32. Il exprime aussi son appui à la note WP/390 (présentée par Cuba).

169. Le délégué de la République de Corée indique que son État soutient aussi les recommandations approuvées dont la mise en œuvre devrait renforcer la confiance dans la sûreté de l'aviation dans le monde et permettre une évaluation exacte des cibles de la mise en œuvre du GASeP. En outre, la République de Corée appuie la note WP/187, Révision n° 1 (présentée par la CAFAC).

170. Apportant son appui à l'USAP-CMA, la déléguée de l'Argentine salue les travaux effectués par le Secrétariat et le SSG en procédant à l'examen approfondi de la portée et de la méthodologie du Programme et approuve les recommandations adoptées. Elle exprime aussi son appui à la note WP/390 (présentée par Cuba) et convient que la question qu'elle soulève doit être renvoyée devant le SSG pour un examen approfondi en vue de l'amélioration de l'USAP CMA. Rappelant l'introduction de la note WP/23 par le Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation, la déléguée de l'Argentine souligne l'importance de la régularisation des postes de tous les chefs d'équipe du Programme d'audits.

171. Notant que l'Assemblée a déjà organisé trois séries de discussions sur l'USAP-CMA depuis la conception de ce programme en 2013, le délégué de la Chine formule les trois propositions suivantes : compilation et mise à disposition par l'OACI des résumés des expériences tirées par les pays d'audits de l'USAP-CMA réussis, tout en veillant à la confidentialité ; création d'un système de gestion de la sûreté suivant le modèle du Système de gestion de la sécurité (SGS) du GASP et intégré dans le GASeP ; et l'objectif ultime devant être pour chaque État d'être capable de mettre en œuvre ses propres audits de la sûreté de l'aviation et de disposer de ses propres mesures d'assurance de la qualité.

172. Le délégué du Pérou exprime son appui à l'USAP-CMA et la note WP/32 connexe (présentée par le Conseil).

173. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie appuie la note WP/32, particulièrement l'alinéa e) du paragraphe de la suite à donner, qui invite les États à allouer des ressources financières et humaines suffisantes à l'USAP-CMA afin de permettre la mise en œuvre des propositions formulées dans la note et l'évolution de l'USAP-CMA. Son État étant membre de la CAFAC, il approuve aussi la note WP/187, Révision n° 1, et souligne l'importance de cette note.

174. Le délégué du Nigéria manifeste son appui à la note WP/390 (présentée par Cuba), ainsi qu'à la note WP/32 (présentée par le Conseil).

175. Le délégué de la République démocratique du Congo félicite le Secrétariat et le SSG pour l'excellent travail abattu à travers l'examen de la portée et de la méthodologie de l'USAP-CMA, tel que décrit dans la note WP/32 à laquelle il apporte son appui. Son État étant membre de la CAFAC, il soutient la note WP/187 Révision n° 1, en particulier l'alinéa f) du paragraphe de la suite à donner qui préconise l'organisation régulière de programmes ou d'ateliers de formation sur l'USAP-CMA à l'intention des NCMC, suivant le modèle appliqué pour l'USOAP CMA.

176. Le Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation, prend acte de l'appui manifesté aux travaux effectués par le SSG qui est principalement composé d'experts hautement qualifiés de la sûreté de l'aviation des États. Il souligne que même si l'immense majorité des 26 recommandations approuvées pour l'examen approfondi de l'USAP-CMA ont déjà été mises en œuvre ou en train de l'être, les travaux du SSG se poursuivent, étant donné que l'on espère une amélioration continue du Programme. Faisant remarquer que le SSG est ouvert à de nouvelles contributions, le Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation affirme que les propositions formulées par Cuba et la CAFAC dans les notes WP/390 et WP/187 Révision n° 1, respectivement, sont très intéressantes et seront dûment prises en compte. Il explique à cet égard que la seule proposition faite par la CAFAC et qui n'a pas encore été prise en compte par ces recommandations approuvées est celle relative à l'élaboration et à la mise en œuvre d'un mécanisme de surveillance technologique similaire au Cadre en ligne de l'USOAP-CMA. Le Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation, rappelle que l'idée d'un tel mécanisme pour l'USAP-CMA a été déjà été débattue et rejetée fermement par les États en raison des préoccupations liées à la sécurité des données, compte tenu du caractère confidentiel des informations à traiter et de la charge de travail qu'il imposerait aux États et au Secrétariat.

177. Résumant les débats, le Président indique que le Comité exécutif se félicite des excellents travaux effectués par le Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) sur l'USAP-CMA et présentés dans la note WP/32, notamment les 26 recommandations formulées pour l'amélioration du programme. Il est souligné que ces recommandations doivent être mises en œuvre dans les meilleurs délais, afin d'améliorer la confiance en l'efficacité de la méthodologie d'audit et de renforcer la conformité locale, régionale et

mondiale aux normes de l'Annexe 17. À cet effet, le Conseil est chargé d'accorder la priorité à ces recommandations et d'assurer que des ressources suffisantes sont allouées à l'USAP-CMA.

178. Le Comité exécutif convient que même si plusieurs des propositions qui figurent dans la note WP/187 Révision n° 1 (présentée par la FACA), sont déjà prises en compte dans les recommandations contenues dans la note WP/32, elles devraient être présentées au SSG pour un examen approfondi. Le Comité convient en outre que les propositions formulées par la note WP/390 (présentée par Cuba) devraient être examinées par le SSG afin d'améliorer davantage le Programme et que la participation aux travaux de tout État désireux d'y apporter son expertise devrait être encouragée.

179. En outre le Comité se prononce en faveur de l'amélioration permanente du Programme grâce à une consultation suivie avec le SSG et appelle les États à soutenir l'USAP-CMA en signant le protocole d'accord, en acceptant les audits tels qu'ils sont programmés et en affectant des ressources financières et humaines suffisantes pour permettre la mise en œuvre et l'évolution continue du Programme.

Questions diverses

Point 14 : Programmes de facilitation

180. Le Président fait droit à une demande spéciale de l'observatrice de la Fédération internationale des familles de victimes d'accidents aériens (ACVFFI) d'introduire la note WP/297 (*Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles*) étant donné qu'elle doit se retirer avant que le Comité exécutif n'examine le point 14 (EX/6) de l'ordre du jour.

181. L'observatrice de l'ACVFFI relève que la note WP/297 rappelle qu'en réponse à la Résolution A32-7, l'OACI a publié la Circulaire 285 — *Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, remplacée ensuite par la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) de l'OACI, et le manuel connexe, à savoir le Doc 9973 de l'OACI. La note relève que le traitement accordé aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles a beaucoup progressé depuis 2001, mais cette évolution n'est pas reflétée dans les données compilées par le Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP), et souligne la nécessité de continuer à respecter les lignes directrices établies par la Politique de l'OACI et l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB).

182. La note WP/297 invite l'Assemblée à :

a) demander de nouveau au Conseil d'envisager de porter au rang de norme internationale la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 – *Facilitation*, préconisant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques en faveur de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, afin d'encourager et de faciliter sa mise en œuvre à l'échelle mondiale ;

b) prier instamment le Conseil de maintenir son niveau de surveillance de la mise en œuvre par l'entremise de l'USOAP CMA ;

c) demander au Conseil d'envisager de mettre en place une nouvelle disposition de l'Annexe 9 afin que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans appropriés afin d'offrir une assistance opportune et efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

183. En outre, l'observatrice de l'ACVFFI propose, au nom de sa fédération, que le Conseil déclare un jour particulier de l'année (par ex., le 20 février) Journée internationale des victimes d'accidents aériens et de leurs familles, afin de promouvoir la sensibilisation sur la prévention des accidents aériens et la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) et le manuel connexe (Doc 9973). Rappelant la devise de l'ACVFFI, à savoir « *Les victimes aident les victimes* », elle prie instamment le Comité exécutif de recommander de prendre les mesures qui figurent dans la note WP/297, ainsi que la proposition supplémentaire formulée par l'ACVFFI pour adoption par la Plénière.

184. Acte est pris de l'intervention de l'Observatrice de l'ACVFFI qui sera prise en compte lors de l'examen du point 14 de l'ordre du jour par le Comité exécutif.

185. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la cinquième séance
(Dimanche, 29 septembre 2019 à 9 h)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

   – *Tendances environnementales de l'OACI – Bruit et émissions des aéronefs – Données actuelles et futures*

   – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*

   – Notes présentées par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
   – Note présentée par l'Australie et coparrainée par la Nouvelle-Zélande
   – Note présentée par le Costa Rica et coparrainée par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
   – Note présentée par le Qatar
   – Note présentée par les États-Unis
   – Note présentée par la Fédération de Russie
   – Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI) et la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
   – Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
   – Note présentée par l'ACI
   – Note d'information présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
   – Note d'information présentée par l'Inde
   – Note d'information présentée par l'Afrique du Sud
   – Note d'information présentée par le Chili
   – Note d'information présentée par l'ACI

2. Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

   – *Aviation internationale et changements climatiques*

   – *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*

   – Note présentée par les États membres de la COCESNA
   – Note présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC
   – Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres
   – Note présentée par le Guatemala et coparrainée par les États membres de la CLAC

- Note présentée par le Kenya
- Note présentée par le Mexique
- Note présentée par la République dominicaine
- Note présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), coordonnée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG)
- Note présentée par IBAC
- Note d'information présentée par les États membres de la COCESNA
- Note d'information présentée par la Fédération de Russie et la Chine
- Note d'information présentée par la République dominicaine
- Note d'information présentée par l'Indonésie
- Note d'information présentée par le Japon
- Note d'information présentée par l'Allemagne
- Note d'information présentée par les États-Unis
- Notes d'information présentées par l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
- Note d'information présentée par l'ACI

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

1. Le Comité exécutif examine le point 15 sur la base de deux principales notes de travail présentées par le Conseil (notes WP/54 et WP/57) et des notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

Bruit et émissions des aéronefs — Données actuelles et futures

2. La Directrice adjointe, Environnement (DD/ENV,) introduit la note WP/54 qui rend compte de l'évaluation des tendances environnementales effectuée par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour établir l'incidence actuelle et future du bruit des aéronefs et des émissions de moteurs d'aéronef. Globalement, les tendances montrent que le bruit des aéronefs et les émissions de moteurs d'aéronef devraient continuer à augmenter, mais à un rythme plus lent que la croissance du trafic aérien. Ces tendances sont présentées à l'Assemblée pour servir de base à la prise de décisions sur les questions environnementales. L'Assemblée est invitée à approuver l'utilisation des tendances environnementales mondiales de l'OACI, telles qu'elles sont décrites dans la présente note, comme base d'informations unique et solide pour la prise de décisions sur les questions environnementales, et la présentation d'une mise à jour sur ces tendances à la prochaine Assemblée.

3. Le Président note que conformément à la mesure proposée, le Comité exécutif reconnaît l'utilité de disposer d'une base d'informations unique et solide pour la prise de décisions sur les questions environnementales ; il souligne que les tendances environnementales mondiales de l'OACI sont le résultat d'un consensus entre les parties prenantes et recommande que celles présentées dans la note WP/54 soient approuvées en tant que base pour la prise de décisions sur les questions environnementales et que des tendances actualisées soient présentées à la prochaine Assemblée.

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

4. La Directrice adjointe, Environnement, présente ensuite la note WP/57 qui fait le point sur les progrès accomplis par l'OACI depuis la 39e session de l'Assemblée (A39) sur les questions liées à l'aviation civile et à l'environnement en vue de contextualiser les révisions proposées de la Résolution A39-1 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*.

5. La note met en évidence les progrès accomplis, y compris l'accord de la réunion CAEP/11 sur la proposition d'une nouvelle Annexe 16, Volume II, portant sur « la masse et le nombre » de particules non-volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronef ; l'examen intégré des technologies d'aéronef et de moteurs par les experts indépendants, dont les détails figurent dans l'Appendice A à la note WP/57, les travaux relatifs à la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement et sur les questions relatives aux aspects de la mise en œuvre de la navigation basée sur les performances (PBN) liés à la communauté ; les travaux sur le bruit des aéronefs, notamment les progrès accomplis sur l'élaboration des normes sur le bruit supersonique des futurs aéronefs entrepris par le CAEP. Le Comité exécutif est invité à recommander à la Plénière d'adopter la proposition de révision de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* qui figure dans l'appendice B à la note WP/57.

6. Le Comité reconnaît les progrès importants enregistrés par l'OACI dans l'atténuation des incidences du bruit et des émissions, et souligne la nécessité de suivre étroitement les technologies novatrices soucieuses de l'environnement et d'autres technologies susceptibles d'avoir des incidences sur l'environnement, notamment les nouvelles sources d'énergie pour l'aviation, en évaluant leurs incidences sur le bruit et les émissions.

7. Le délégué de la Suisse introduit ensuite la note WP/103 (*Création d'avions supersoniques sujets à l'acceptation du public et fondés sur des normes supersoniques)* présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile. La note relève que même si les États européens reconnaissent l'importance de l'innovation technologique, ils tiennent à souligner qu'il est très important que la création d'avions supersoniques civils ne sape pas les efforts considérables déployés depuis de nombreuses années pour réduire l'impact de l'aviation sur l'environnement, dans les domaines du bruit et des émissions, et éviter ses incidences disproportionnées sur la sécurité, la capacité et les opérations. La note WP/103 présente ainsi un examen des normes et des niveaux d'exigence que les avions supersoniques qui viennent d'être créés devraient atteindre pour garantir la réussite du transport aérien. Il souligne que si le secteur de l'aviation souhaite poursuivre sa croissance, il est essentiel d'assurer que les normes de bruit et d'émission des aéronefs évitent toute détérioration des niveaux actuels de protection de l'environnement. Tout en reconnaissant les énormes différences technologiques entre les avions subsoniques et supersoniques, les États européens estiment que les deux classes d'avions sont fondamentalement similaires et se feront concurrence pour les mêmes passagers, le même espace aérien et le même accès aux aéroports, en utilisant le même système aéronautique. Par conséquent, ces deux classes d'opérations devraient être soumises au même ensemble de normes environnementales.

8. Concluant son intervention, le délégué de la Suisse note que les États européens estiment que l'élaboration d'une série de règlements, normes et pratiques recommandées sur le bruit, les émissions, la sécurité et l'exploitation est nécessaire pour l'introduction d'avions supersoniques. Ils se félicitent ainsi de l'étude exploratoire sur les avions supersoniques menée par le CAEP et en attendent les résultats. Il souligne que son État, parmi d'autres, a interdit les vols supersoniques dans son espace aérien au moyen

d'une loi en adoptée il y'a plusieurs années, et que les organes législatifs sont prêts à envisager la levée de cette interdiction lorsqu'il sera clairement établi que l'exploitation à des vitesses supersoniques ne crée pas un fardeau supplémentaire et inacceptable pour le public.

9. La note WP/103 invite l'Assemblée à :

a) réaffirmer que la limitation ou la réduction du nombre de personnes sensibles au bruit des aéronefs relève de la responsabilité conjointe et permanente de toutes les parties prenantes du secteur aéronautique ;

b) réaffirmer que tout projet d'avion supersonique doit viser à se conformer aux normes acoustiques les plus récentes régissant les avions subsoniques, pour éviter de revenir sur les résultats obtenus jusqu'ici dans la réduction du bruit des avions à sa source ;

c) réaffirmer qu'une norme sur le CO_2 devra être établie sur la base de la norme régissant les avions subsoniques et que les textes en vigueur de l'Annexe 6, Volume II, Chapitre 3, relatifs aux émissions devront être mis à jour ;

d) charger le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques ;

e) réaffirmer l'importance qu'elle attache à assurer que l'exploitation d'avions civils supersoniques, à des vitesses supersoniques aussi bien que subsoniques, ne crée aucune situation inacceptable pour le public ;

f) réaffirmer que l'intégration d'avions civils supersoniques aux aéroports et dans les systèmes ATM ne devrait entraîner aucune incidence négative sur les opérations, la sécurité et l'environnement ;

g) charger le Conseil d'évaluer, avec le concours de la Commission de la navigation aérienne (ANC) et du CAEP, les incidences sur les performances (sécurité, opérations, environnement) de l'intégration des avions supersoniques dans le système de navigation aérienne aux aéroports et dans leurs environs et de proposer des mesures d'atténuation, le cas échéant.

10. Le délégué de la Pologne introduit la note WP/104 (*Gestion des incidences environnementales au voisinage des aéroports*) co-présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne et de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC. La note relève que malgré les progrès importants accomplis par le secteur de l'aviation dans l'atténuation des incidences environnementales, le bruit et les émissions sont une cause croissante de problèmes de santé. Elle reconnaît que l'*Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'OACI* constitue la méthode la plus efficace de gestion des questions de bruit et souligne que pour qu'elle reste un outil efficace, elle doit être convenablement mise en œuvre et chacun de ses quatre piliers doit être maintenu à jour pour s'assurer qu'ils peuvent contribuer en tant que partie de l'Approche équilibrée globale. Ces mises à jour devraient tenir compte des améliorations technologiques, de la demande croissante de transport aérien, de l'urbanisation et de la nécessité de protéger la santé humaine.

11. La note WP/104 invite l'Assemblée à :

a) réaffirmer que les mesures d'atténuation du bruit et des incidences sur la qualité de l'air au voisinage des aéroports devraient rester au cœur des politiques internationales, nationales et régionales ;

b) réaffirmer l'importance des objectifs environnementaux de l'OACI, à savoir 1) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs, et 2) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

c) appuyer l'approche équilibrée de l'OACI et la nécessité de maintenir à jour les quatre éléments principaux pour assurer leur efficacité en tant qu'outil de gestion du bruit des aéroports ;

d) noter que la composition de la flotte mondiale a évolué avec le temps en raison des nouvelles technologies lancées sur le marché, de sorte que seulement 2,5 % du nombre total de vols en Europe en 2017 ont été effectués par des aéronefs du Chapitre 3, et que certains aéroports ont déjà mis en œuvre des restrictions d'exploitation sur les aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3 ;

e) conclure qu'une attention particulière doit être accordée à la mise à jour de l'énoncé figurant dans la section « Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit » de la Résolution A39-1 de l'Assemblée de l'OACI, tel qu'il est présenté à l'Appendice E et qui remonte à 2001, de manière à permettre l'imposition de restrictions d'exploitation pour les aéronefs du Chapitre 4 ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de 55 000 kg et plus, ainsi que pour ceux qui sont certifiés en vertu de normes antérieures, si ces mesures sont justifiées dans le cadre de l'approche équilibrée de l'OACI ;

f) noter l'importance grandissante de l'adoption d'une approche complète pour la gestion de la qualité de l'air au voisinage des aéroports, en particulier les incidences des émissions provenant des aéronefs et de l'équipement aéroportuaire.

12. Le délégué de l'Australie introduit ensuite la note WP/226 *[Bruit des aéronefs — Aéronef télépiloté (RPA)]* coparrainée par la Nouvelle-Zélande. La note reconnaît l'éventail des travaux en cours à l'OACI sur les RPA, notamment en ce qui concerne la navigation aérienne, la sécurité et la sûreté de l'aviation et met en évidence la question émergente des incidences de l'exploitation des RPA sur les collectivités, en particulier le bruit. La note décrit l'expérience de l'Australie qui a autorisé en 2019 les vols restreints de RPA pour la livraison dans quelques-unes de ses villes et décrit les difficultés auxquelles les organismes de règlementation font face dans le monde, surtout qu'il n'existe actuellement pas de normes OACI pour le bruit des RPA. L'Assemblée est invitée à encourager les États à partager leurs expériences dans la réponse aux questions de bruit liées à l'exploitation des RPA, surtout dans les zones construites et les zones résidentielles.

13. Le délégué du Costa Rica introduit la note WP/412 (*Contributions et progrès en aviation civile en Amérique latine dans les domaines du bruit et de la qualité de l'air locale*) coparrainée par les États membres de la CLAC. La note rend compte des progrès réalisés par la région Amérique latine dans le domaine de l'environnement, concernant en particulier le bruit et la qualité de l'air locale, conformément à l'Annexe 16 et la Résolution A39-1 de l'Assemblée. Il relève que les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ont appuyé de manière proactive les initiatives visant à améliorer les performances environnementales en prenant des mesures de réduction du bruit et d'amélio-

ration de la qualité de l'air locale, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de planification d'installations aéroportuaires qui ont, entre autres, donné lieu à des règlements aéronautiques et des activités importantes avec beaucoup de succès.

14. La note WP/412 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des renseignements fournis ;

b) tenir compte des progrès obtenus par les États d'Amérique latine dans la protection de l'environnement et dans les initiatives de mise en œuvre des normes de l'OACI sur ce sujet ;

c) continuer de renforcer les capacités des États en organisant des séminaires et des ateliers sur l'environnement ;

d) promouvoir des mesures particulières pour donner aux États en développement l'accès au financement et aux transferts de technologie.

15. Le délégué du Qatar présente la note WP/140 (*Proposition visant à créer des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre pour la protection de l'environnement en aviation*) qui souligne que compte tenu de la croissance rapide de l'activité dans le domaine de l'environnement au sein de l'industrie aéronautique mondiale, Il est essentiel d'élaborer une approche globale pour faire face aux incidences environnementales de l'aviation. Une telle approche assurerait une élaboration et une mise en œuvre cohérentes des programmes de protection de l'environnement en aviation ainsi que de la documentation internationale et régionale pertinente, sous une forme qui soit harmonisée au sein des régions et conforme aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. La note propose la création de groupes régionaux de planification et de mise en œuvre pour la protection de l'environnement en aviation (AEPIRG) afin de servir de plateforme de coopération régionale pour faire face aux évolutions actuelles et aux défis futurs dans le domaine de l'environnement en aviation. L'Assemblée est par conséquent invitée à créer des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre pour la protection de l'environnement en aviation (AEPPIRG) afin d'assurer l'élaboration coordonnée des plans d'action pour la protection de l'environnement en aviation dans les Régions OACI.

16. Introduisant la note WP/261 (*Points de vue des États-Unis concernant les vols supersoniques)*, le délégué des États-Unis relève que son État déploie actuellement des efforts pour la conception d'avions supersoniques civils. Il souligne que les États-Unis appuient ces efforts, ainsi que l'étude exploratoire sur les avions supersoniques fondée sur les données menée par le CAEP afin de permettre à terme l'entrée en service de cet avion. Néanmoins, les États-Unis sont préoccupés par certaines propositions présentées à l'Assemblée par d'autres États et visant à introduire des concepts non-techniques et subjectifs, telle que l'acceptabilité, dans le processus d'établissement des normes environnementales. Les États-Unis appuient fermement l'approche normative basée sur les données qui tient compte des considérations environnementales (c'est-à-dire, la faisabilité technologique, le caractère économique raisonnable et les avantages environnementaux de la technologie). De même, les États-Unis ne soutiennent pas les propositions visant à appliquer les normes acoustiques pour les avions subsoniques aux avions supersoniques, ou à élaborer une norme d'émissions de CO_2 pour les avions supersoniques basée sur la norme appliquée aux avions subsoniques. Les États-Unis estiment que l'action de l'OACI est la plus efficace lorsqu'elle suit une approche d'établissement des normes fondée sur les données pour toute technologie nouvelle et innovante, y compris l'avion supersonique.

17. La note WP/261 invite l'Assemblée à :

a) réaffirmer l'approche normative basée sur les données pour les technologies nouvelles et innovantes telles que celle des avions supersoniques, qui tiennent également compte des considérations environnementales (c'est-à-dire la faisabilité technologique, le caractère économique raisonnable et les avantages environnementaux de la technologie) ;

b) accepter que toute décision concernant les normes de bruit et d'émissions des nouveaux avions supersoniques devrait être fondée sur les données et l'analyse du Comité de la protection de l'environnement en aviation, et que les normes existantes en matière de bruit et d'émissions des avions subsoniques pourraient ne pas être la référence appropriée pour les avions supersoniques à la lumière de la faisabilité technologique ;

c) accepter que le Conseil devrait donner la priorité aux travaux ayant trait à l'étude exploratoire sur les avions supersoniques menée par le Comité de la protection de l'environnement en aviation pour permettre des discussions techniques sur les futures normes concernant l'atterrissage et le décollage à très court terme.

18. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/374 (Position de la Fédération de Russie concernant le problème de l'élaboration de normes de l'OACI pour les avions de ligne supersoniques prometteurs) qui relève que plusieurs compagnies ont déjà accompli des progrès importants dans la conception d'un avion supersonique qui pourrait être certifié entre 2023 et 2025. La note souligne que la Fédération de Russie participe activement à la recherche sur l'avion supersonique (SST) du futur et sur son système de propulsion, aussi bien en Russie que dans le cadre du CAEP.

19. La note WP/374 invite l'Assemblée à :

a) charger le Conseil d'étudier la possibilité de prioriser l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) de l'OACI pour les SST, en tenant compte ce faisant de la nécessité d'une coordination étroite et efficace entre les équipes d'experts du CAEP et de l'ANC ;

b) prendre acte du fait que la Fédération de Russie, forte de sa riche expérience en ce qui concerne la construction d'avions de transport supersonique de première génération et les résultats des travaux de recherche ultérieurs sur les SST prometteurs de nouvelle génération (projets HISAC et RUMBLE), est prête, le cas échéant, à fournir des ressources pour soutenir cette importante activité de l'OACI.

20. L'observateur de l'ACI introduit la note WP/260 (*La gestion du bruit*) présentée par l'ACI et la CANSO. La note relève que les deux organisations saluent la note WP/57, particulièrement la proposition du Conseil à l'effet d'ajouter une référence à l'engagement de la communauté et à la Circulaire 351 de l'OACI *Engagement de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation* au projet d'*Exposé récapitulatif actualisé de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* joint à cet engagement. L'ACI et la CANSO proposent en outre que le texte de l'Appendice C, alinéa 5 des considérants soit modifié pour y ajouter l'engagement de la communauté comme élément transversal de l'*Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs de l'OACI*.

21. La note relève, à cet égard, que de plus en plus de personnes et de communautés éprouvent une certaine hostilité envers les aéroports et les activités aéronautiques. De plus, des faits nouveaux récents comme la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN) et l'éventuelle introduction de nouveaux avions supersoniques pourraient compliquer davantage la gestion du bruit des aéronefs.

Il est nécessaire que l'industrie aéronautique assure une gestion efficace du bruit offrant des solutions viables pour toutes les parties prenantes. La note souligne que même si le bruit absolu est important, des recherches ont démontré que les facteurs acoustiques sont seulement responsables d'environ 30 % de la nuisance sonore que subissent les communautés. L'ACI et CANSO recommandent que les États et l'industrie améliorent leur connaissance des 70 % restants afin que des politiques et des mesures puissent être élaborées et planifiées en conséquence.

22. La note WP/260 reconnaît que l'*Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* de l'OACI est une solution consistant en une politique menée localement qui permet de déterminer les mesures à prendre pour réduire le bruit aux aéroports et à leurs alentours. L'ACI et la CANSO estiment que cette approche devrait demeurer le fondement de la gestion du bruit des aéronefs dans le monde entier car elle fournit un cadre harmonisé à l'échelle mondiale adéquat pour l'aviation en tant qu'industrie internationale, tout en tenant compte des différentes situations locales des aéroports et en offrant la flexibilité nécessaire pour s'y adapter.

23. La note WP/260 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte du point de vue de l'ACI et de la CANSO sur la gestion du bruit à proximité des aéroports ;

b) charger le Conseil de faire progresser la compréhension des facteurs non acoustiques comme éventuel moyen d'appuyer l'élaboration de politiques qui permettent de s'attaquer adéquatement à la nuisance sonore causée par les aéronefs que subissent les communautés ;

c) charger le Conseil d'ajouter l'engagement de la communauté comme élément transversal de l'Approche équilibrée.

24. Présentant la note WP/175, l'observateur de l'IATA souligne que les travaux de l'OACI en vue de l'atténuation des incidences de l'aviation sur l'environnement, notamment l'élaboration de normes internationales, sont essentiels pour la durabilité du transport aérien. Les normes environnementales de l'OACI sont un moyen important d'obtenir des améliorations technologiques et d'assurer une prévisibilité règlementaire pour les compagnies aériennes. Compte tenu de la nature internationale du transport aérien et de la longue durée de vie utile des aéronefs, les compagnies aériennes doivent être sûres qu'un aéronef certifié selon toutes les normes applicables pourra être exploité partout dans le monde durant toute sa vie utile et sans restriction indue nuisant au transport aérien international.

25. La note WP/175 appelle l'Assemblée à :

a) réitérer que les normes de certification environnementale de l'OACI ont été mises au point à des fins de certification et ne sont pas conçues pour servir de base à des restrictions d'exploitation ou des prélèvements sur les émissions ;

b) prendre acte du point de vue de l'IATA selon lequel toute décision sur des limites de certification pour les avions supersoniques doit être fondée sur les faits et reposer sur des analyses pour s'assurer qu'elle s'aligne sur les paramètres du CAEP ;

c) réitérer son soutien à l'approche équilibrée de l'OACI et presser les États de l'adopter lorsqu'ils abordent les problèmes de bruit à leurs aéroports ;

d) réaffirmer les principes adoptés antérieurement concernant l'élimination progressive des avions à réaction subsoniques dont le bruit excède les niveaux spécifiés au

Volume I de l'Annexe 16 et la mise en place de restrictions d'exploitation locales relatives au bruit ;

e) prendre acte du soutien de l'IATA aux politiques de l'OACI qui reconnaissent que les prélèvements environnementaux ne devraient s'appliquer qu'aux aéroports qui ont des problèmes caractérisés de bruit ou de qualité de l'air et que si on les impose, ils devraient prendre la forme de redevances et non de taxes et les fonds recueillis devraient servir, en premier lieu, à réduire l'impact environnemental de l'aviation.

26. L'observatrice de l'ACI entame son introduction de la note WP/225 *(Point de vue de l'ACI sur la réintroduction des avions supersoniques et élaboration de SARP appropriées)* en manifestant son appui à la note WP/103 (présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC). La note WP/225 relève que l'ACI appuie les travaux du CAEP en vue de l'élaboration de SARP pour la réduction du bruit et des émissions des avions supersoniques et reconnaît la nécessité pour l'OACI d'élaborer dans les meilleurs délais des SARP qui favorisent le développement durable et harmonisé de l'aviation internationale. Elle souligne que la réintroduction des avions supersoniques ne doit pas remettre en cause les efforts et les réalisations de l'industrie au cours des dernières décennies, et que l'avion supersonique doit respecter les mêmes normes les plus récentes de l'OACI en matière de réduction du bruit et des émissions que les avions subsoniques de masse maximale au décollage (MTOM) égale. La note souligne en outre que le monde de l'aviation doit réagir au dernier rapport du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ayant confirmé la nécessité de limiter le réchauffement de la planète à 1,5 °C par rapport aux niveaux de l'ère préindustrielle.

27. S'agissant du bruit des avions supersoniques, la note souligne que l'ACI craint que leurs caractéristiques opérationnelles ne soient pas entièrement prises en compte lorsque les méthodes actuelles de certification acoustique des avions subsoniques de l'OACI sont utilisées. L'OACI doit relever ce défi de manière adéquate afin de ne pas compromettre les résultats obtenus et les efforts déployés par l'industrie pour remédier au problème du bruit aux aéroports et à leurs alentours. L'ACI soutient l'étude exploratoire sur les avions supersoniques lancée par le CAEP et s'attend à ce que cette étude fournisse une évaluation des incidences éventuelles en matière de bruit sur les communautés.

28. La note WP/225 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître le point de vue de l'ACI sur l'élaboration de SARP relatives aux avions supersoniques ;

b) modifier l'Appendice G de la Résolution A39-1 de l'Assemblée pour supprimer la référence explicite au bang sonique ;

c) charger le Conseil d'élaborer des SARP relatives au bruit et aux émissions qui s'appliquent aux avions supersoniques et favorisent le développement durable de l'aviation internationale ;

d) reconnaître que l'introduction des avions supersoniques ne devrait pas entraver les flux de trafic des autres avions, entraîner une perte de capacités ou réduire involontairement l'efficacité ou les incidences sur l'environnement ailleurs dans le système.

29. Le Comité exécutif prend acte de la soumission des cinq notes d'information suivantes : la note WP/81 *[Green paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)]* présentée par les États membres de la COCESNA ; la note WP/372 *(National green aviation policy)* présentée par l'Inde ; la note WP/409 *(Contribution and views of South Africa on the environmental protection work done by ICAO)* présentée par l'Afrique du Sud ; la note WP/474 *(Promotion of green*

airports) présentée par le Chili ; et la note WP/354 *(Airports' contribution to environmental protection)* présentée par l'ACI.

Analyse

30. Résumant les exposés, le Président du Comité exécutif fait observer qu'un certain nombre de notes de travail (notes WP/103, WP/261, WP/374, WP/175 et WP/225) abordent la question des avions supersoniques. Soulignant le large appui exprimé en faveur des travaux du CAEP en cours en ce qui concerne l'avion supersonique, il propose au Comité exécutif de recommander à l'Assemblée de demander au Conseil de poursuivre ces travaux, en accordant la priorité à l'étude exploratoire sur les avions supersoniques. Le Président reconnaît que des points de vue divergents ont été exprimés par certaines notes de travail présentées sur l'approche d'élaboration des normes par l'OACI, la relation entre les normes existantes pour les avions subsoniques et la base de l'élaboration de nouvelles normes pour les avions supersoniques, la question de l'acceptabilité par le grand public, ainsi que la nécessité de tenir compte de la sécurité, de la navigation aérienne, de la sûreté et d'autres aspects. Par conséquent, il propose que le Comité exécutif recommande à l'Assemblée de prendre acte de ces points de vue divergents qui seront examinés par le Conseil après l'achèvement des travaux techniques par le CAEP.

31. Le délégué de l'Égypte affirme que le temps alloué à la présentation des notes et les commentaires n'est pas proportionnel au caractère sensible des questions abordées et qu'un délai ne devrait pas être fixé pour leur examen par le Comité exécutif. Il appuie les notes WP/226 (présentée par l'Australie), WP/374 (présentée par la Fédération de Russie) et WP/412 (présentée par le Costa Rica), et exprime ses inquiétudes par rapport aux notes WP/104 et WP/225 (présentées par l'ACI).

32. Se référant à la note WP/175 (présentée par l'IATA), le délégué de Malte souligne que même si les normes de certification des émissions de CO_2 et de nvPM ne sont pas destinées à être utilisées comme base des restrictions d'exploitation ou de prélèvements liés aux émissions, les données de certification acoustique et de certification des moteurs sont utilisées par de nombreux États pour résoudre ces problèmes et les États vont continuer à utiliser les meilleures données disponibles. Il convient avec l'IATA que l'élaboration de SARP relatives aux limites de certification pour les avions supersoniques devra présenter des avantages du point de vue de l'environnement vérifiés par les données, conformément aux paramètres du CAEP. Partageant le point de vue de l'IATA selon lequel les quatre piliers de l'Approche équilibrée de l'OACI devraient être maintenus à jour, le délégué de Malte relève que les trois premiers piliers sont en cours d'examen et souligne que le quatrième pilier devrait aussi être examiné.

33. La déléguée de la Grèce appuie le point de vue exprimé par les États européens dans la note WP/104, soutenant que l'*Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* de l'OACI est un facteur clé de la réalisation des objectifs de l'OACI en ce qui concerne le bruit, dans le but d'assurer qu'elle continue à fournir les moyens de protéger la santé publique. Elle réaffirme qu'il est essentiel que tous les quatre éléments principaux de l'Approche équilibrée de l'OACI soient maintenus à jour et conservent leur pertinence afin de promouvoir le développement futur de l'aviation, et soutient qu'il est temps d'actualiser l'élément lié aux restrictions d'exploitation en tenant compte des derniers évènements survenus dans le secteur de l'aviation.

34. La déléguée de la Grèce soutient aussi l'alinéa b) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/260 (présentée par l'ACI et la CANSO), dans laquelle l'Assemblée est invitée à demander au Conseil de chercher à mieux comprendre les facteurs non acoustiques comme moyen éventuel d'élaboration de politiques qui permettent de s'attaquer efficacement aux nuisances sonores causées par les aéronefs et subies par les communautés.

35. Commentant la note WP/261 (présentée par les États-Unis) et la note WP/374 (présentée par la Fédération de Russie), le délégué de la France manifeste son appui à la proposition du Président de recommander à l'Assemblée de demander au Conseil de poursuivre les travaux du CAEP, en accordant la priorité à l'étude exploratoire sur les avions supersoniques, tout en insistant sur le caractère sensible de la question des avions supersoniques, surtout en ce qui concerne la question délicate de l'opinion publique sur le bruit décrite dans la note WP/225 présentée par l'ACI.

36. Réitérant les observations formulées par l'Égypte sur le temps alloué aux intervenants, le délégué de la Fédération de Russie attire l'attention sur la note WP/103, alinéa b) du paragraphe de la suite à donner dans laquelle l'Assemblée est invitée à réaffirmer que tout projet d'avion supersonique doit viser à se conformer aux normes acoustiques les plus récentes régissant les avions subsoniques, pour éviter de revenir sur les résultats obtenus jusqu'ici dans la réduction du bruit des aéronefs à sa source. Il relève que les normes pour les avions supersoniques devront être fondées sur l'efficience écologique et sur des normes efficaces par rapport aux coûts vérifiées par les données, ainsi que sur les caractéristiques économiques et technologiques de l'avion supersonique.

37. Le délégué de la Norvège appuie la note WP/103 (présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile), et souligne la nécessité de réduire, et non pas d'augmenter, le nombre de personnes affectées par le bruit des aéronefs, en particulier les bangs soniques. Il rappelle que contrairement aux avions subsoniques qui causent principalement du bruit dans les alentours des aéroports, les avions supersoniques produisent le bang sonique, tout au long de leur trajectoire de vol et aussi longtemps qu'ils maintiennent une vitesse supersonique. Le délégué de la Norvège fait remarquer que même si les vols supersoniques sont autorisés au-dessus de la haute mer, il faudrait veiller à ce qu'ils n'émettent pas un bruit significatif dans les zones habitées près des côtes. Il souligne que si les vols supersoniques venaient à être autorisés au-dessus de zones habitées sur la Terre, un grand nombre de personnes risquerait d'être affectées, y compris dans les zones où le bruit des aéronefs, ou le bruit d'origine anthropique, n'est pas déploré. Le délégué de la Norvège souligne qu'il est par conséquent d'élaborer des normes adéquates sur le bruit en croisière et le vol à vitesse supersonique afin de limiter ces problèmes et protéger le grand public.

38. Le Président du Conseil, M. Olumuyiwa Benard Aliu, prend acte des points de vue divergents exprimés sur la question des avions supersoniques. Toutefois, faute de temps et pour progresser, il invite les délégués à accepter la proposition du Président de permettre au CAEP de poursuivre ses travaux techniques sur la question et de charger le Conseil de prendre en compte ces points de vue divergents, une fois que ces travaux seront achevés (voir paragraphe 30 ci-dessus).

39. Les délégués de l'Australie, du Bangladesh, du Canada, de la Chine, de la Colombie, de l'Égypte, de l'Érythrée, de l'Indonésie, de la Slovaquie, de la Suisse, de la Turquie, des États-Unis et l'observateur de l'IBAC appuient cette proposition du Président. Ce faisant, le délégué de la Slovaquie approuve la note WP/54 (présentée par le Conseil).

40. Le délégué de l'Indonésie souligne qu'étant donné que l'approche basée sur les données est essentielle pour assurer que les normes sur le bruit et les émissions pour les avions supersoniques sont élaborées de manière adéquate et scientifique, il accepte que les travaux techniques connexes soient effectués par le CAEP.

41. Attirant l'attention sur la note WP/54 (présentée par le Conseil), le délégué de la Chine exprime ses préoccupations par rapport à la transparence du Rapport sur les tendances mondiales en matière d'environnement, ainsi que les données et la modélisation utilisées. Il affirme que le Rapport comporte quelques écarts et souligne que leurs origines doivent être identifiées et en fonction des données utilisées, un ajustement de la modélisation elle-même sera nécessaire.

42. Se référant au projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (note WP/57), le délégué de la Chine suggère que le paragraphe 11 des considérants de l'Appendice B soit modifié comme suit pour reconnaitre que les travaux du CAEP sont actuellement menés par des experts indépendants : « *Reconnaissant* les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs **par des experts indépendants** et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen terme (2027) et à long terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions » (le nouveau texte est en caractère gras). La Directrice adjointe, Environnement, qui a été aussi Secrétaire du CAEP, approuve cette suggestion parce qu'elle est conforme au titre du Doc 10127 connexe de l'OACI, *Évaluation et examen intégré par le Groupe d'experts indépendants (IEIR) des objectifs technologiques pour les moteurs et les aéronefs*.

43. Concluant ses observations, le délégué de la Chine attire l'attention sur l'alinéa e) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/104 (présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile) et indique que la limite de la masse maximale au décollage fixée à 55 000 kg n'est pas nécessaire.

44. Le délégué de l'Égypte partage les préoccupations exprimées par le délégué de la Chine et approuve la modification proposée du paragraphe 11 des considérants de l'Appendice B à l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (note WP/57).

45. Exprimant son appui sans réserve aux notes WP/54 et WP/57, le délégué du Bangladesh souligne la nécessité pour le CAEP de tenir compte de l'exploitation des avions supersoniques en zones densément peuplées, dans l'étude exploratoire sur les avions supersoniques.

46. L'attention est ensuite tournée vers l'*Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* de l'OACI. Le Président fait observer qu'il y'a des points de vue divergents sur la nécessité d'une probable actualisation des « restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit », définies dans l'Appendice E de la Résolution A39-1, Appendice E (notes WP/104 et WP/175). Notant les informations utiles fournies dans la note WP/104 (présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile), il souligne que le texte actuel de l'Appendice E est basé sur les évaluations et les recommandations du CAEP, à la lumière de l'objectif des normes énoncé dans l'Annexe 16, Volume I. Sans un accord mondial sur la proposition des États européens d'actualiser la Résolution A39-1, Appendice E, le Président ne recommandera pas une modification du texte. Par conséquent, il propose et il est convenu que le Comité exécutif recommande à l'Assemblée de prendre uniquement acte des points de vue divergents sur la nécessité d'une éventuelle actualisation des « restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit » définies dans l'Appendice E de la Résolution A39-1 de l'Assemblée, en tenant compte des normes sur le bruit qui figurent dans l'Annexe 16, Annexe I. Le délégué de la Pologne, qui a introduit la note WP/104, fait objection à cette décision au nom des États européens concernés. Il indique que le Comité exécutif aurait dû recommander à l'Assemblée de demander au Conseil de veiller à ce que le CAEP, dans le cadre de son programme des travaux actuel, procède une évaluation de l'incidence des restrictions d'exploitation des aéronefs de MTOM de 50 000 kg et plus, conformément au Chapitre 4, ainsi que des aéronefs certifiés suivant les anciennes normes.

47. Le Président fait observer en outre que la note WP/260 (présentée par l4ACI et la CANSO) et la note WP/175 (présentée par l'IATA) ont souligné la nécessité de tenir compte des facteurs non acoustiques dans l'élaboration de politiques relatives au bruit. Le Comité exécutif note que les travaux techniques pertinents font déjà partie du programme des travaux du CAEP pour le prochain triennat, approuvé par le Conseil.

48. S'agissant de l'inclusion de l'engagement de la communauté comme élément transversal de l'*Approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* de l'OACI, le Comité exécutif note que l'engagement de la communauté est une question transversale qui doit être appliquée à tous les quatre principaux éléments de l'Approche équilibrée. Le Comité exécutif recommande à l'Assemblée d'actualiser la Résolution A39-1, Appendice C, qui figure dans la note WP/57 (présentée par le Conseil).

49. Pour ce qui est de la note WP/226 (présentée par l'Australie et coparrainée par la Nouvelle-Zélande), le Comité exécutif note que l'OACI devrait suivre étroitement les questions de bruit des aéronefs liés à l'exploitation des RPA et prendre des mesures, en conséquence. Il recommande à l'Assemblée de demander au Conseil d'encourager les États à partager leur expérience dans le traitement des problèmes liés au bruit des RPAS, et d'utiliser l'ensemble de ces expériences pour l'élaboration éventuelle d'orientations sur les meilleures pratiques à l'intention des États.

50. Concernant la proposition formulée dans la note WP/140 (présentée par le Qatar) visant à créer des AEPIRG pour renforcer la coopération régionale dans la réponse aux défis liés à l'environnement, le Comité exécutif fait observer que, compte tenu des activités de renforcement des capacités en cours, et de l'importance d'une approche mondiale coordonnée pour une assistance uniforme et cohérente à toutes les régions, il faut procéder à un examen plus global.

51. Prenant acte de la note WP/412 (présentée par le Costa Rica et coparrainée par les États membres de la CLAC), le Comité exécutif accepte de poursuivre les discussions sur la question de l'assistance et du renforcement des capacités dans le domaine de l'environnement au titre des prochains points de l'ordre du jour.

52. En réponse à un point soulevé par l'observatrice de l'ACI et relatif à l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (note WP/57), la Directrice adjointe, Environnement, explique que l'inclusion de renvois dans l'Appendice B à la norme de certification des émissions de nvPM est conforme au Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*. Le Comité exécutif en prend acte.

53. Le Comité exécutif approuve l'amendement proposé par le délégué de la Chine dans le paragraphe 11 des considérants de l'Appendice B du projet d'*Exposé récapitulatif* afin de préciser que les travaux du CAEP sont effectués par des experts indépendants.

54. Mettant en évidence le large soutien exprimé en faveur des travaux en cours du CAEP sur les avions supersoniques, le Comité exécutif recommande à l'Assemblée d'inviter le Conseil à demander au CAEP de poursuivre ses travaux en cours sur les avions supersoniques, en accordant la priorité à l'étude exploratoire. Le Comité prend également acte des points de vue divergents exprimés quant à l'approche d'élaboration des normes et recommande à l'Assemblée de noter ces points de vue et de charger le Conseil de poursuivre les discussions après l'achèvement par le CAEP des travaux techniques pertinents.

55. Le Comité exécutif convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, proposé par le Conseil dans la note WP/57 et amendé lors du débat.

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

56. Le Comité exécutif entame l'examen du point 16 de l'ordre du jour documenté dans deux notes de travail présentées par le Conseil (notes WP/55 et WP/58), et les notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

57. La Secrétaire générale présente un rapport succinct sur la participation de l'OACI au Sommet Action Climat des Nations Unies tenu le 23 septembre 2019 au Siège de l'Organisation à New York, sous la houlette de son Secrétaire général. L'objectif de ce sommet était de relever le niveau mondial d'ambition et d'impulser les mesures prises par tous les États et tous les secteurs pour répondre aux changements climatiques. Le rapport est axé sur neuf domaines thématiques liés aux changements climatiques, notamment la stratégie d'atténuation, la transition énergétique, la résilience et l'adaptation, le financement de la lutte contre les changements climatiques, la tarification du carbone et les partenariats sectoriels. L'OACI a participé au Somment Action climat dans le cadre de la coopération avec les organes du Traité des Nations Unies, dans le but de préserver le rôle de chef de file de l'OACI sur toutes les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques. Lors de plusieurs évènements, l'OACI a mis en lumière ses décisions et réalisations importantes en matière de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale et l'importance des coalitions et des partenariats entre ses États membres, le secteur aéronautique et les autres parties prenantes afin d'accélérer la mise en œuvre de technologies et innovations vertes qui réduiront davantage les émissions de l'aviation à long terme.

58. De plus, la Secrétaire générale félicite tous ceux qui ont participé à la Foire de l'innovation de l'OACI qui s'est tenue au siège à Montréal les 22 et 23 septembre 2019. La Foire de l'innovation s'est avérée être une excellente occasion de mettre en vitrine des technologies innovatrices axées sur l'environnement et des solutions d'énergie renouvelables, qui sont des éléments importants dans la recherche des stratégies de réduction à long terme des émissions de l'aviation internationale. La Secrétaire générale souligne que le Sommet Action Climat des Nations Unies et la Foire de l'innovation de l'OACI ont donné matière à réflexion étant donné que les États progressent sur les travaux relatifs à l'aviation internationale et aux changements climatiques.

Aviation internationale et changements climatiques

59. La Secrétaire générale introduit ensuite la note WP/55 dans laquelle le Conseil fait le point sur les travaux de l'Organisation en ce qui concerne les activités liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques depuis la 39e session de l'Assemblée, y compris les progrès enregistrés sur le panier de mesures d'atténuation des émissions de CO_2 liées aux technologies des aéronefs et aux normes, aux améliorations opérationnelles, et aux carburants durables de l'aviation (SAF), ainsi qu'aux mises à jour des activités des plans d'action nationaux de réduction des émissions de CO_2, ainsi qu'aux projets connexes de l'OACI en partenariat avec d'autres organismes des Nations Unis et les organisations internationales dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques. La Secrétaire générale souligne que l'OACI n'a cessé de collaborer étroitement avec les États membres afin d'appuyer l'élaboration et la mise à jour de leurs plans d'action nationaux et que, à ce jour, grâce à cette action, 116 États membres ont volontairement soumis leurs plans d'action à l'Organisation.

60. La note WP/55 invite l'Assemblée à :

a) constater les progrès considérables accomplis depuis la 39e session de l'Assemblée en ce qui concerne chacun des éléments du panier de mesures visant à réduire les émissions de CO_2 ;

b) continuer à soutenir l'Organisation dans la coordination, la facilitation et le suivi des mesures prises pour réduire les émissions de CO_2 de l'aviation, et rendre compte des progrès accomplis d'ici la prochaine Assemblée ;

c) reconnaître les progrès accomplis dans le cadre du Programme OACI des plans d'actions des États visant à réduire les émissions de CO_2, et encourager les États qui n'ont pas encore élaboré de plan d'action à s'engager dès que possible dans cette initiative, avec le soutien de l'OACI ;

d) demander la présentation, à la prochaine Assemblée, de travaux supplémentaires sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme, comme l'a demandé la Résolution A39-2, paragraphe 9 ;

e) encourager l'OACI à coopérer avec d'autres organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales, en fournissant des informations sur les activités actuelles et futures, notamment sur les émissions de CO_2, et en assurant le rôle de chef de file de l'OACI pour toutes les questions liées à l'aviation civile internationale.

61. Le Président indique que le Comité exécutif reconnaît les progrès accomplis depuis la 39e session de l'Assemblée en ce qui concerne chacun des éléments du panier de mesures visant à réduire les émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale, et convient qu'il faudrait soutenir l'Organisation en ce qui a trait à la coordination, à la facilitation et au suivi des mesures prises pour réduire les émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale, et à la notification des progrès accomplis d'ici à la prochaine Assemblée. Le Comité exécutif convient aussi que l'Assemblée peut encourager l'OACI à poursuivre la coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales, en fournissant des informations sur les activités actuelles et futures, notamment sur les émissions de CO_2, et en assurant le rôle de chef de file de l'OACI pour toutes les questions liées à l'aviation civile internationale.

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques

62. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/58 dans laquelle le Conseil propose de réviser la Résolution A39-2 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques, compte tenu des faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée et décrits dans la note WP/55. L'Assemblée est invitée à adopter la révision proposée de la note WP/58.

63. Au nom de la COCESNA, le délégué du Costa Rica introduit la note WP/80, Révision n° 1 (*Mise à jour du plan d'action de l'Amérique centrale pour réduire les émissions de l'aviation internationale — CAAPER 2.0*). Le CAAPER 2.0 fournit des informations à jour sur les émissions provenant des exploitants disposant d'un certificat d'exploitation aérienne (COA) délivré par les États membres de la COCESNA et décrit la série de mesures sélectionnées qui seront mises en œuvre graduellement, en fonction de circonstances spéciales et de capacités particulières. Le délégué du Costa Rica affirme que son État, en tant que lauréat de l'un des prix *Champions de la Terre* 2019 décernés par le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) pour son engagement à lutter contre les changements climatiques, apportera de la valeur ajoutée au débat sur les questions environnementales à l'OACI, s'il était élu au Conseil lors de la session de l'Assemblée en cours.

64. La note WP/80 Révision n° 1, invite l'Assemblée à :

a) examiner les informations présentées, notamment les progrès réalisés jusqu'ici ;

b) prendre en compte l'expérience de la COCESNA dans la préparation du *Plan d'action de l'Amérique centrale pour réduire les émissions de l'aviation internationale — CAAPER 2.0* en recourant aux alliances stratégiques entre les États ;

c) demander l'assistance technique et les conseils de l'OACI pour obtenir un soutien financier en vue de la mise en œuvre graduelle de la série de mesures sélectionnées pour la région Amérique centrale.

65. Le délégué de la France introduit la note WP/102 (*Perspectives de l'aviation durable*) présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile. Il note que les États européens souhaitent envoyer un message d'espoir à la communauté internationale, comme en témoigne la marche de la grève des jeunes pour le climat qui s'est déroulée le 27 septembre 2019 à Montréal et dans d'autres villes à travers le monde. La note souligne que les États européens appuient sans réserve le panier de mesures de l'OACI, notamment le CORSIA, et reconnaissent les réalisations déjà accomplies. Il insiste en outre sur la nécessité de veiller à ce que le CORSIA ait des bases solides étant donné qu'il est le principal plan d'action de réduction des émissions à court terme, et souligne qu'il est essentiel que tous les États et toutes les régions mettent effectivement en œuvre le CORSIA et se conforment aux exigences de compensation prescrites par ce régime dès la phase pilote (2021-2023) pour atteindre l'objectif de croissance carboneutre de l'OACI à partir de 2020 (CNG2020).

66. La note met l'accent sur le rôle des carburants durables de l'aviation (SAF) dans cette initiative et note que les États européens reconnaissent le rôle moteur joué par l'OACI dans la promotion des SAF ainsi que les progrès importants accomplis à ce jour, en particulier en ce qui concerne l'élaboration de normes mondiales régissant l'utilisation de ces carburants et la démonstration de leur innocuité et de leur faisabilité technique. Il décrit les défis importants qui restent à relever pour faire des SAF une réalité opérationnelle pour l'aviation et propose des mesures connexes. De plus, la note souligne la nécessité de réduire les incidences de l'aviation internationale sur le climat mondial dans une perspective ambitieuse à long terme et demande à l'OACI d'adopter un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale compatible avec la limitation de la hausse de la température à 1,5° C fixée par l'Accord de Paris, avant la prochaine session de l'Assemblée.

67. Concluant son introduction, le délégué de la France indique que les États européens appuient le projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, joint en appendice à la note WP/58 et propose que le texte relatif aux SAF et à un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale soit renforcé. Ils se disent prêts à collaborer avec d'autres États, à cet égard.

68. La note WP/102 invite l'Assemblée à :

a) soutenir l'élaboration d'une large gamme de stratégies dans le cadre du panier de mesures de l'OACI pour aider les États à trouver des moyens pratiques de lutter efficacement contre les effets du secteur de l'aviation sur le climat ;

b) demander aux États membres d'utiliser et d'enrichir les travaux de l'OACI de façon à assurer la mise en œuvre complète, rapide et mondiale du CORSIA par l'établissement des politiques et cadres règlementaires nationaux nécessaires au respect et à l'application du CORSIA ;

c) prendre note des dernières difficultés à résoudre pour faire des carburants d'aviation durables une réalité opérationnelle, et à convier l'OACI et les États à élaborer des

mesures plus ambitieuses pour en soutenir l'utilisation conformément à la *Vision sur les carburants d'aviation durables pour 2050 de l'OACI* ;

d) soutenir les travaux relatifs à un objectif de réduction des émissions à long terme pour l'aviation internationale, à la lumière des rapports récents et des éléments nouveaux émanant par exemple de l'Assemblée générale des Nations Unies, du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui s'appuient sur les engagements de l'industrie et les possibilités techniques ;

e) noter que l'Europe est résolue à renforcer les capacités nécessaires à la protection de l'environnement aux fins de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) de l'OACI.

69. Au nom des 54 États membres de la CAFAC, le délégué du Nigéria introduit la note WP/176 (*Aide à l'amélioration et à la mise en œuvre de plans d'action nationaux pour l'atténuation des émissions de $C0_2$ dans l'aviation internationale et approche future*). La note souligne le rôle de l'OACI dans l'assistance aux États dans le cadre d'un modèle de coopération efficace, qui pourrait convenir aux autres États membres, principalement les États en développement. Elle souligne qu'au 31 juillet 2019, 25 États membres de la CAFAC (45,4 %) ont volontairement soumis à l'OACI leurs plans d'action respectifs sur les activités de réduction des émissions de CO_2, et douze d'entre eux ont pu soumettre de solides plans d'action grâce au projet conjoint de renforcement des capacités de l'OACI et de l'Union européenne. La note souligne qu'il est impératif d'encourager les États membres, l'OACI, les organisations internationales et les partenaires de développement à continuer d'appuyer et de renforcer le renforcement des capacités en matière de réduction des émissions de CO_2, en s'appuyant sur l'expérience réussie décrite ci-dessus. Il insiste sur l'importance des ressources financières, de l'appui technique, du transfert des technologies et d'une collaboration entre l'OACI et la CAFAC, pour l'élaboration et la mise en œuvre de programmes pour l'Afrique.

70. La note WP/176 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) Encourager les États membres et l'OACI à aider les autres États dans l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de CO_2 et la mise en œuvre des mesures sélectionnées ;

c) encourager les États membres, l'OACI et les organisations régionales et internationales à promouvoir et soutenir les initiatives visant à financer des programmes de protection de l'environnement et à mettre en place un programme permanent d'assistance et de renforcement des capacités pour les États membres, en étroite coordination avec la Sous-direction de l'environnement de l'OACI ;

d) charger la Secrétaire générale de soutenir et d'appuyer le renforcement des capacités en matière de réduction des émissions de CO_2, en s'appuyant sur la réussite du projet d'assistance OACI-UE et de fournir le soutien technique et le transfert des technologies ;

e) charger la Secrétaire générale de collaborer avec la CAFAC à l'élaboration et à la mise en œuvre des programmes destinés aux États membres de la CAFAC.

71. Le délégué du Guatemala introduit la note WP/411 (*Contributions de la Région Amérique latine aux questions de changements climatiques et à la mise en œuvre du CORSIA*) coparrainée par les États membres de la CLAC. La note souligne que les mesures proactives des États membres de la CLAC dans la lutte contre les changements climatiques à travers l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'activités de réduction des émissions de CO_2 qui sont basées sur l'intégralité du panier de mesures, y compris le renouvellement de la flotte, et la participation active à la conception et à la mise en œuvre du CORSIA.

72. La note WP/411 invite l'Assemblée à :

a) noter les renseignements fournis ;

b) tenir compte de la contribution des États d'Amérique latine aux questions de changements climatiques et à la mise en œuvre du CORSIA ;

c) demander que l'OACI poursuive le renforcement des capacités des États, au moyen de séminaires et d'ateliers sur les changements climatiques et sur la mise en œuvre du CORSIA ;

d) demander que l'OACI continue de promouvoir des mesures concrètes pour donner accès aux sources de financement et au transfert de technologies aux États en développement.

73. Le délégué du Kenya présente la note WP/266 (Récents développements en matière de collecte, de suivi et de compte rendu des émissions de CO2 dues à l'aviation internationale) qui fournit les détails de l'expérience de son État et les progrès réalisés par ce pays dans la collecte, le suivi et le compte rendu des données sur les émissions de CO_2 de l'aviation internationale faisant partie des initiatives lancées par le Kenya afin d'actualiser et de renforcer son plan d'action volontaire de réduction des émissions de CO_2 soumis à l'OACI en décembre 2015. La note souligne que dans le cadre du projet d'assistance OACI-UE, un système au sol de production d'énergie solaire photovoltaïque (PV) de 507 kW, d'une unité d'alimentation électrique au sol et d'une unité d'air préconditionné, qui a été achevée en juin 2019. Ce système devrait permettre de produire 820 000 kWh par année et de réduire annuellement de 1300 tonnes les émissions de CO_2. Il relève également que le Kenya a participé au projet de mise en œuvre à petite échelle du CORSIA dirigé par l'Allemagne et l'OACI, projet qui visait à évaluer les dispositions relatives au système MRV des SARP de l'OACI. Le Kenya a décidé de participer volontairement à la phase pilote du CORSIA qui s'applique de 2021 à 2023 et jusqu'à maintenant, il a transmis une circulaire d'information aéronautique (AIC) à toutes les compagnies aériennes nationales leur demandant de mettre en œuvre le CORSIA à compter du 1er janvier 2019, en préparant et en soumettant leurs plans de surveillance des émissions. Le projet de règlementation de l'aviation civile sur le CORSIA est au stade final d'approbation.

74. La note WP/266 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte de l'information fournie ;

b) appuyer les États dans la mise en œuvre d'une stratégie efficace et durable de suivi, compte rendu et vérification (MRV) ;

c) appuyer et à consolider le renforcement des capacités en matière de réduction des émissions de CO_2, en faisant fond sur le succès du projet d'assistance en cours, et d'autre part, à faciliter davantage l'accès des États aux ressources financières, au soutien technique et au transfert de technologie ;

d) encourager les États à participer au CORSIA et à les soutenir à cet égard ;

e) encourager les États membres à instaurer des partenariats sur les questions liées aux changements climatiques et à encourager la coopération et l'échange de connaissances aux niveaux régional et mondial.

75. Le délégué du Mexique introduit la note WP/269 (*Aviation internationale et changement climatique*) dans laquelle son État appuie sans réserve les progrès accomplis au cours du dernier triennat dans chaque élément du panier des mesures de l'OACI pour réduire les émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale. L'Assemblée est invitée à :

a) inviter instamment l'OACI et les États membres à réaliser d'autres progrès dans tous les domaines de la panoplie de mesures de l'OACI pour le prochain triennat ;

b) demander à l'OACI de tenir des séminaires annuels d'inventaire pour promouvoir le développement à l'échelle mondiale de carburants d'aviation durables et appuyer la quantification de *la Vision 2050* de l'OACI ;

c) demander à l'OACI de fournir une tribune pour promouvoir et encourager des technologies innovatrices de réduction des émissions de CO_2, telles que les aéronefs électriques et hybrides, comme élément crucial dans l'étude de moyens de réduction des émissions à long terme pour le secteur de l'aviation internationale ;

d) prier instamment l'OACI d'apporter une plus grande assistance et d'assurer le renforcement des capacités afin d'établir et de perfectionner les plans d'action des États, témoignant et rendant compte ainsi des efforts des États membres pour réduire les émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale ;

e) encourager l'OACI à coopérer avec d'autres institutions des Nations Unies, afin de maintenir le rôle de chef de file de l'OACI dans les domaines de l'aviation internationale et de l'action contre le changement climatique.

76. Le délégué de la République dominicaine introduit la note WP/323 (*Assistance et renforcement des capacités pour la réduction des émissions de CO_2 produites par l'aviation internationale*) qui met en évidence le rôle joué par l'OACI dans l'assistance aux États dans le cadre d'un modèle de coopération réussi qui peut être adapté à d'autres États membres, en particulier les États en développement. La note relève que le projet d'assistance OACI-UE auquel la République dominicaine a participé, le projet d'assistance du Fonds pour l'environnement mondial (FEM) du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), et le Programme AGIR pour le CORSIA, notamment, ont démontré l'importance des programmes d'assistance dans la réalisation des objectifs et des buts de la protection de l'environnement à l'échelle mondiale. Toutefois, la note relève que ces programmes d'assistance menés par la Sous-direction de l'environnement (ENV) et la Direction de la coopération technique de l'OACI, sont de nature temporaire et ne sont pas ouverts à tous les États. Elle souligne aussi la nécessité de mettre sur pied un programme permanent d'assistance et de renforcement des capacités pour la protection de l'environnement.

77. La note WP/323 invite l'Assemblée à :

a) demander au Conseil d'attribuer des ressources spécifiquement au renforcement des capacités pour la protection de l'environnement (Assistance aux États) ;

b) demander au Conseil de poursuivre ses tâches de soutien aux États membres, en diffusant les informations et les éléments d'orientation importants et en fournissant une assistance technique ;

c) demander au Conseil d'établir, au titre du Programme ordinaire de l'OACI, un programme/projet spécial et une structure organisationnelle pour l'assistance et le

renforcement des capacités pour la protection de l'environnement à l'appui des États membres, et en particulier des États en développement ;

d) demander au Conseil de poursuivre la tâche de conclure des alliances avec d'autres États et d'autres organisations internationales, afin de couvrir les besoins d'assistance des États membres, notamment l'accès aux ressources financières, le transfert de technologies et le renforcement des capacités afin de réduire les émissions de CO_2 dans le secteur de l'aviation.

78. La déléguée de la République dominicaine présente ensuite la note WP/413 (*Analyse de l'établissement d'aéroports durables dans les États insulaires*) qui récapitule les progrès accomplis par son État dans l'atténuation des gaz à effet de serre et l'élaboration et la mise à jour de son plan d'action national sur les activités de réduction des émissions de CO_2. La note rappelle les progrès réalisés par les aéroports internationaux de la République dominicaine entre 2013 et 2019, notamment leur accréditation en vertu du programme de certification carbone des aéroports (ACA). Elle fait aussi observer que la réussite des mesures positives prises par la République dominicaine afin d'atténuer les incidences des changements climatiques sont une preuve concrète de son engagement à atteindre l'Objectif stratégique de l'OACI lié à la protection de l'environnement, symbolisé par l'ambition d'une aviation verte susceptible de permettre la réalisation d'une croissance carboneutre dans les terminaux aéroportuaires.

79. La note WP/413 invite l'OACI à :

a) demander instamment à l'OACI de continuer à réaliser des études de faisabilité détaillées afin d'évaluer les objectifs proposés, leur incidence sur le système et leur effet sur la croissance et les coûts dans tous les pays, et en particulier les pays insulaires en développement ;

b) prier instamment les États de promouvoir auprès de leurs exploitants d'aéroports la mise en place d'aéroports durables en vue de la réduction des émissions de CO_2.

80. L'observateur de l'ATAG introduit la note WP/194 *(Point de vue de l'industrie sur le panier de mesures et l'objectif à long terme)* présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG. La note rappelle les trois objectifs mondiaux fixés en 2009 par l'industrie de l'aviation civile pour réduire son impact sur le climat, à savoir une amélioration à court terme de son efficacité énergétique de l'ordre de 1,5 % par année ; un objectif à moyen terme de plafonnement des émissions nettes de CO_2 par la croissance neutre en carbone à compter de 2020 ; et un objectif à long terme consistant à réduire de moitié les émissions nettes de CO_2 de l'aviation d'ici 2050, par rapport aux niveaux de 2005. Tout en reconnaissant l'accent mis actuellement sur la réussite du CORSIA et l'urgence des travaux relatifs à ce programme, il souligne que l'aviation civile internationale a également besoin de certitude et d'un objectif climatique à long terme soutenu par des politiques publiques afin de renforcer l'action climatique. Affirmant qu'il est temps pour les gouvernements réunis dans le cadre de l'OACI de collaborer avec les partenaires de l'industrie et de la société civile sur un objectif global à long terme pour le secteur du transport aérien, l'observateur de l'ATAG relève que collectivement, l'industrie veut jouer sa partition dans les discussions techniques susceptibles d'éclairer la définition de cet objectif.

81. L'observateur de l'ATAG souligne que lors du Sommet Action Climat des Nations Unies (tenu à New York le 23 septembre 2019), des engagements pour une solide action climatique ont été pris par les États du monde enter avec un appui important transversal des industries. En outre, pendant la marche de la grève pour le climat (organisée à Montréal le 27 septembre 2019) les jeunes gens ont déclaré qu'ils prendraient les choses en main au cas où les adultes ne le faisaient pas. Il note que l'industrie s'appuie sur la voix de ces jeunes et sur sa propre expertise technique. L'observateur de l'ATAG relève que même si les changements climatiques sont une question particulièrement épineuse, l'industrie est prête à y faire face et

espère que l'OACI s'alliera à l'industrie dans la résolution de ce problème en fixant un objectif climatique à long terme pour l'aviation civile internationale.

82. La note WP/194 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître les efforts consentis par l'industrie pour dépasser son objectif à court terme d'action climatique consistant à améliorer de 1,5 % par année en moyenne son efficacité énergétique ;

b) reconnaître l'engagement de l'industrie envers une croissance neutre en carbone à compter de 2020 au moyen d'une gamme de mesures de réduction des émissions, avec le soutien du CORSIA ;

c) demander au Conseil de déterminer, avec le plein soutien et la collaboration de l'industrie, un objectif climatique à long terme pour l'aviation civile internationale, qui serait adopté lors de la 41e session de l'Assemblée.

83. L'observateur de l'IBAC présente la note WP/273 (*Activités de l'aviation d'affaires relatives à l'utilisation de carburants d'aviation durables*) qui décrit les activités qu'elle mène afin d'informer la communauté de l'aviation d'affaires et lui démontrer que les carburants d'aviation durables peuvent et devraient être utilisés pour aider l'industrie à atteindre son objectif à long terme qui consiste à réduire de moitié les émissions nettes de CO_2 de l'aviation d'ici 2050, comparativement aux niveaux de 2005. La note souligne l'intérêt et l'enthousiasme croissants de l'industrie pour les SAF.

84. La note P/273 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître et soutenir les efforts déployés par le secteur de l'aviation d'affaires dans le but d'accroître la sensibilisation aux SAF et à encourager une augmentation de leur production et de leur utilisation ;

b) demander à l'OACI de favoriser l'élaboration et la mise en œuvre par les États membres de politiques appropriées, y compris des mesures d'incitation, afin de stimuler : i) la production et le mélange de SAF en plus grandes quantités ; ii) la consommation de SAF par les exploitants d'avions d'affaires, dans le but de permettre à l'aviation d'affaires de réaliser des progrès considérables vers l'atteinte de son ambitieux objectif de réduction des émissions de carbone.

85. Il est noté que les 11 notes d'information suivantes ont été soumises au Comité exécutif : la note WP/81 *[Green paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)]* présentée par les États membres de la COCESNA ; la note WP/274 *(Importancia para los estados integrar desde la planificación estratégica la protección al medio ambiente)* présentée par la République dominicaine ; la note WP/510 *(Indonesia environmental protection program)* présentée par l'Indonésie ; la note WP/525 *(Adaptation plans at Japanese airports against climate change)* présentée par le Japon ; la note WP/526 *[Power-to-liquids (PTL): Sustainable fuels for aviation]* présentée par l'Allemagne, la note WP/531 *(United States' efforts to address aviation's climate impact)* présentée par les États-Unis ; la note WP/605 *(The Joint Statement of the Ministry of Transport of the Russian Federation and Civil Aviation Administration of China on the establishment of an equitable and effective global mechanism on international aviation and climate change)* présentée par la Fédération de Russie et la Chine ; les notes WP/277 *(Setting a long-term climate change goal for international aviation)*, WP/560 Révision n° 1 *(CO2 émissions from commercial aviation, 2018)* et WP/561 *(Envisioning a "zero climate impact" international aviation pathway towards 2050: How governments and the aviation industry can step-up amidst the climate emergency for a sustainable aviation future)* présentées par l'ICSA ; et la note WP/354 *(Airports' contribution to environmental protection)* présentée par l'ACI.

Analyse

86. Résumant les exposés, le Président du Comité exécutif fait observer que certaines notes de travail (notes WP/80 Révision n° 1, WP/102, WP/176, WP/266, WP/269, WP/323, WP/411 et WP/413) appuient les travaux de l'OACI sur les plans d'action nationaux, le renforcement des capacités et les initiatives d'assistance. S'appuyant sur leur convergence de vues, il recommande la suite à donner ci-après : le Comité exécutif reconnaît les progrès accomplis dans le cadre du Programme OACI des plans d'actions des États, et convient que le Secrétariat de l'OACI devrait continuer de soutenir les activités de renforcement des capacités et d'assistance de l'Organisation en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action nationaux visant la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation, notamment en organisant des séminaires et des formations, en fournissant des orientations et des outils, en facilitant l'accès à des ressources et à des experts, et en mettant en place des études de faisabilité supplémentaires, en particulier dans les États en développement et les petits États insulaires en développement. Le Comité exécutif convient également qu'il faudrait encourager l'établissement de plus de partenariats entre les États pour aider ceux qui n'ont pas encore préparé ou amélioré leurs plans d'action nationaux, y compris dans le cadre du Programme de parrainage OACI des plans d'action des États. Il prend également note de propositions de certains États membres de mettre des ressources additionnelles à disposition pour l'élaboration de plans d'action nationaux visant la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation, la réalisation d'études de faisabilité et la mise en œuvre de mesures d'atténuation des émissions de CO_2, par exemple, dans le cadre de l'établissement de partenariats supplémentaires entre l'OACI, les États membres et les organisations internationales et la mise en place d'un programme pérenne d'assistance et de renforcement des capacités au sein de la Sous-direction de l'environnement de la Direction du transport aérien.

87. Notant que plusieurs autres notes de travail appuient aussi la *Vision 2050 de l'OACI pour des carburants d'aviation durables* et le processus connexe d'inventaire des carburants d'aviation durables (notes WP/102, WP/269, WP/273 et WP/411), le Président du Comité exécutif relève que plusieurs défis subsistent en ce qui concerne le déploiement à l'échelle commerciale de ces carburants. À cet égard, il convient que les États membres devraient appuyer les travaux relatifs à la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, notamment l'organisation de séminaires bilans annuels de l'OACI. L'OACI devrait faciliter la mise en place d'importants blocs constitutifs pour la quantification de sa Vision 2050 comme l'a demandé la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) en 2017 et organiser des séminaires annuels d'inventaire des carburants d'aviation durables.

88. Le Président note que la question d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale a été aussi soulevée par certaines notes de travail (WP/55, WP/102, WP/194, WP/227, WP/269 et WP/562). Il recommande au Comité exécutif d'y donner la suite ci-après : noter que dans l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/55, le Conseil invite l'Assemblée à fixer un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, le Comité retient que la note de travail WP/55 du Conseil de l'OACI invite l'Assemblée à demander que d'autres travaux soient réalisés sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme, comme l'exige la Résolution A39-2, paragraphe 9, soient présentés à la 41e session de l'Assemblée. Il est également invité à prendre acte de la convergence des points de vues parmi les États voulant que les travaux sur un objectif ambitieux mondial à long terme soient priorisés en prévision de la 41e session de l'Assemblée de l'OACI, tout en reconnaissant certaines divergences sur la méthode d'élaboration de cet objectif ambitieux à long terme (approche descendante ou ascendante). Le Comité exécutif rappelle la tenue du Sommet de l'ONU sur le climat à l'initiative du Secrétaire général de l'ONU, afin que tous les pays et tous les secteurs révisent à la hausse leurs ambitions en ce qui concerne les mesures climatiques, et précise que l'OACI y a participé afin de souligner l'importance des coalitions et des partenariats pour accélérer la mise en œuvre des technologies et des innovations vertes qui permettront de réduire davantage les émissions de l'aviation à plus long terme. Il est rappelé au Comité exécutif que le Salon de l'innovation de l'OACI qui a eu lieu à Montréal, du 22 au 23 septembre 2019, a présenté des technologies novatrices axées sur l'environnement et des solutions

d'énergie renouvelable, qui sont des composantes importantes pour explorer des possibilités de réduction à long terme des émissions du secteur de l'aviation internationale.

89. Le Président ouvre ensuite le débat, notamment sur l'objectif ambitieux à long terme pour l'aviation civile.

90. Le délégué des États-Unis relève que même si son État est un fervent partisan des carburants d'aviation durables et y travaille depuis plusieurs années, il est préoccupé par le fait que l'Assemblée demande aux États membres de prendre des mesures ambitieuses pour appuyer la *Vision 2050 de l'OACI pour les carburants d'aviation durables* étant donné que ces États sont à divers niveaux de développement et ont des capacités et circonstances nationales différentes. Rappelant que le libellé du texte concernant la quantification des carburants d'aviation durables à utiliser d'ici 2050 a été âprement négocié lors de la deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) (Mexico, du 11 au 13 octobre 2017), il souligne que même si les États-Unis ne soutiennent par cette quantification pour l'instant, ils recommandent le maintien du texte y relatif dans le projet de Résolution de l'Assemblée actualisée sur les changements climatiques qui figure dans la note WP/58.

91. Notant que les grandes annonces faites par les gouvernements et les dirigeants du secteur privé lors du Sommet Action Climat des Nations Unies à New York, ainsi que les déclarations faites par les jeunes lors de la Grève du Climat organisée au mois de mars à Montréal ont amplifié l'action pour le climat, le délégué de la Norvège manifeste son appui à la note WP/194 (présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA sous la coordination de l'ATAG), en particulier, la demande adressée au Conseil de fixer, avec l'appui et la collaboration fermes de l'industrie, un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation civile internationale, pour adoption à la 41e session de l'Assemblée l'OACI. Invitant instamment l'OACI à lancer ce processus, le délégué de la Norvège affirme qu'un objectif plus ambitieux pour la réduction des émissions de l'aviation internationale est réalisable sur la base d'un ensemble complet d'éléments du panier de mesures de l'OACI. La Norvège salue les politiques et les incitations visant à créer un marché pour les SAF, et a décidé d'introduire un quota exigé à partir de 0,5 % de SAF dans l'aviation à compter de 2020, avec l'ambition de porter ce taux à 30 % d'ici 2030. La Norvège considère que l'utilisation d'avions électriques et hybrides pour les vols régionaux semble être un objectif réaliste dans un proche avenir et adapté au marché norvégien et à d'autres marchés qui contrôlent une part significative des vols régionaux.

92. Le délégué du Danemark salue les modifications proposées de la Résolution A39-2 et décrites dans le texte révisé de la note WP/58. Rappelant que l'industrie de l'aviation a déjà affiché son ambition à travers son engagement de réduire émissions de CO_2 à l'horizon 2050, il rappelle le point de vue exprimé par les États européens dans la note WP/102 selon lequel le moment est venu de commencer à définir un objectif climatique à long terme pour l'aviation internationale qui s'appuiera sur la réussite du CORSIA et sur l'objectif ambitieux mondial à moyen terme de CNG2020. Le délégué du Danemark invite tous les États à collaborer avec le Danemark et d'autres États européens pour s'accorder sur un programme des travaux afin de faciliter une décision sur un objectif à long terme dans les meilleurs délais, et avant la prochaine Assemblée prévue en 2022.

93. La déléguée de l'Allemagne souligne que, compte tenu des rapports récents et des faits nouveaux survenus dans d'autres fora, notamment à l'Assemblée générale des Nations Unies, au GIEC, à la CCNUCC et à l'OIM, son État soutient aussi les travaux relatifs à un objectif de réduction des émissions à long terme pour l'aviation internationale. Elle souligne que l'Allemagne considère que les SAF constituent un important pilier du panier de mesures de l'OACI qui a le potentiel de contribuer à la réduction des émissions absolues du secteur aéronautique, notamment à travers l'utilisation de carburants synthétiques à base d'énergies renouvelables. La déléguée de l'Allemagne attire l'attention sur la note

d'information WP/526 dans laquelle son État donne un aperçu général du concept « Power-to-Liquids » (PtL) qui consiste à produire des carburéacteurs durables au moyen de l'électricité renouvelable.

94. Exprimant son appui à la note WP/194 (présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC, l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG), le délégué de la République de Corée fait observer que l'aviation civile internationale est le seul secteur d'activités ayant élaboré des mesures de réponse aux changements climatiques à travers la mise en œuvre du CORSIA et souligne qu'il est très souhaitable que ces efforts soient poursuivis. Toutefois, il prévient que si le secteur de l'aviation civile internationale venait à progresser plus vite que les autres secteurs et se trouvait débordé, cela aurait des incidences négatives sur l'économie mondiale et non pas seulement sur le secteur de l'aviation.

95. Faisant référence à l'alinéa d) de la note WP/55 présentée par le Conseil, le délégué de la Fédération de Russie exprime le doute quant à la nécessité de définir un objectif ambitieux à long terme. Insistant sur la nécessité de faire preuve de pragmatisme et d'atteindre d'abord les objectifs climatiques fixés par l'OACI, il affirme que la marche à suivre dans ce processus en deviendrait plus évidente. Notant que la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie ont soumis au Secrétariat leurs propositions conjointes de révision du projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques jointes en appendice à la note WP/58, le délégué de la Fédération de Russie souligne que l'une de leurs propositions de révision consistait à transférer l'Annexe qui contient les principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre des mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale dans le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA joint en appendice à la note WP/59.

96. Manifestant son appui à la note WP/176 (présentée par les États membres de la CAFAC) et à la note WP/55 (présentée par le Conseil), le délégué du Cameroun rappelle que son État figure parmi les premiers à avoir volontairement soumis leurs plans d'action nationaux de réduction des émissions de CO_2 à l'OACI. Indiquant que le Cameroun est l'un des États africains à avoir bénéficié du projet d'assistance OACI-UE, il note qu'un système au sol de production d'énergie solaire photovoltaïque (PV) de 507 kW, une unité d'alimentation électrique au sol et une unité d'air préconditionné ont été installées à l'Aéroport international de Douala. Appuyant aussi la note WP/266 (présentée par le Kenya) et la note WP/59 (présentée par le Conseil), le délégué du Cameroun souligne la nécessité pour l'OACI de fournir une assistance supplémentaire, en particulier aux États en développement, en ce qui concerne la formation de potentiels organes de vérification sur le contrôle des rapports sur les émissions de CO_2 dans le cadre du CORSIA, et leur accréditation.

97. Partageant les points de vue exprimés par le délégué de la Fédération de Russie, le délégué de la Chine affirme qu'il est nécessaire de définir un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale. Il maintient que les objectifs actuels décrits dans le paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A39-2 sont ambitieux, notamment l'atteinte d'une moyenne mondiale annuelle d'amélioration de l'efficacité des carburants de 2 % par an entre 2021 et 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée. Le délégué de la Chine souligne que si certains États estiment qu'il est nécessaire de définir un objectif ambitieux à long terme, ils peuvent le faire sur une base volontaire. Les autres États ne devraient pas être contraints à accepter un objectif ambitieux à long terme. Rappelant que l'OACI est une organisation internationale qui représente et sert ses États membres, il relève qu'elle devrait par conséquent écouter les préoccupations de ces États et ne pas se précipiter pour prendre une décision en sacrifiant l'intérêt des États en développement. Le délégué de la Chine affirme que son État et d'autres États en développement ont un potentiel de croissance plus rapide. Toutefois, il déclare que fixer un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale aurait une incidence négative sur le droit de ces pays de développer leurs secteurs respectifs de l'aviation. De plus, il affecterait le développement durable d'autres ressources (par ex., l'eau, la terre, etc.). Relevant la nécessité d'études supplémentaires, le délégué de la Chine indique que l'Assemblée pourra éventuellement ouvrir le débat sur la question d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale à partir de 2037.

98. Le délégué du Zimbabwe salue l'OACI et les partenaires au développement pour l'assistance à l'élaboration et la mise en œuvre de plans d'action nationaux de réduction des émissions de CO_2. Il appuie sans réserve les notes WP/176 (présentée par les États membres de la CAFAC), WP/55 (présentée par le Conseil), WP/266 (présentée par le Kenya), WP/59 (présentée par le Conseil), et WP/323 (présentée par le République dominicaine) qui soulignent la nécessité de mettre en place un programme pérenne d'assistance et de renforcement des capacités liés à la protection de l'environnement. Le délégué du Zimbabwe affirme que ce programme pérenne serait bénéfique pour les États en développement, notamment les États africains, qui n'ont jusqu'à présent bénéficié d'aucun appui, dans l'esprit de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) de l'OACI.

99. Le délégué de l'Égypte manifeste son appui au projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques qui figure dans la note WP/58, non révisé. Soutenant les points de vue exprimés par les délégués de Fédération de Russie et de la Chine sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, il souligne qu'il est nécessaire de poursuivre les progrès malgré la divergence de vues sur cette question. Le délégué de l'Égypte convient ainsi, que conformément au paragraphe 9 du dispositif de la Résolution, le Conseil continue à explorer la faisabilité de cet objectif ambitieux à long terme et que le CAEP, à titre prioritaire, réalise des études détaillées pour évaluer la faisabilité et les incidences d'éventuels objectifs proposés conformément à son programme des travaux. Il renouvelle l'appui de l'Égypte au rôle de chef de file joué par l'OACI, le Conseil et le CAEP dans la résolution de cette question.

100. Le délégué du Brésil indique que son État convient avec le paragraphe 9 du dispositif de la Résolution de l'Assemblée présentée dans la note WP/58. Le Brésil considère qu'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale devra être défini et combiné avec des stratégies claires de réduction des émissions compatibles avec des mesures intrasectorielles comme les SAF et les technologies. Le Brésil maintient que sans ces mesures, un objectif à long terme serait une simple prolongation du CORSIA et n'entraînerait aucune décarbonation du secteur de l'aviation.

101. Le délégué du Mexique relève que pour s'assurer que le secteur de l'aviation n'est pas laissé à la traîne par rapport aux autres secteurs en ce qui concerne l'atténuation des changements climatiques, l'Assemblée a adopté des politiques, ainsi qu'un panier de mesures de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale qui comprend des technologies et des normes, des carburants d'aviation durable, des améliorations opérationnelles et le CORSIA. Il souligne que pour permettre le développement durable de l'aviation internationale, il faut que l'Assemblée autorise au moins le Conseil à poursuivre l'étude de la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale et permette au CAEP de réaliser des études détaillées pour évaluer la faisabilité et les incidences des objectifs éventuellement proposés, et que le Conseil fasse le point sur l'avancement des travaux à la 41e session de l'Assemblée, comme le préconise le paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques (WP/58).

102. Le délégué de l'Inde attire l'attention sur la note WP/228 Révision n° 1 (*CORSIA – Défis de mise en œuvre*) présentée au titre du point 17 de l'ordre du jour et dans laquelle l'Inde soulève deux préoccupations concernant l'architecture de base du CORSIA, à savoir qui doit être responsable de la gestion des émissions ? Les compagnies aériennes ou les États ? Et comment élaborer le scénario de référence ? Étant donné que la mise en œuvre du CORSIA n'a pas encore été lancée, l'Inde considère qu'il serait sage de l'observer, de relever d'éventuelles difficultés avant de définir un objectif ambitieux pour l'aviation internationale. L'Inde convient, comme l'indiquent les délégués de la Fédération de Russie et de la Chine, que l'Assemblée ne devrait pas se précipiter pour définir tout de suite un objectif ambitieux à long terme.

103. Le délégué de la Finlande exprime son appui ferme à la note WP/102 dans laquelle son État a présenté au nom de l'UE et de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC, ainsi qu'au CORSIA et à tous les autres éléments du panier de mesures de l'OACI pour la réduction des émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale. Il réaffirme que l'utilisation des carburants d'aviation durables ont un énorme potentiel pour être l'une des mesures clés de réduction significativement l'empreinte carbone du secteur de l'aviation. Le délégué de la Finlande relève que son État prend les mesures nécessaires pour faire des SARP pertinentes de l'OACI une réalité opérationnelle et espère que d'autres États membres feront de même. Il souligne qu'en plus des mesures prises actuellement afin de réduire l'empreinte carbone du secteur de l'aviation, les États membres devraient à long terme, revoir à la hausse leur ambition et se préparer à l'adoption d'un objectif ambitieux pour l'aviation internationale dans les meilleurs délais, et au plus tard, d'ici la prochaine Assemblée. Le délégué de la Finlande approuve les interventions des délégués du Cameroun et du Zimbabwe concernant l'assistance et le renforcement des capacités.

104. Le délégué du Japon se déclare favorable à la poursuite par le Conseil de l'examen de la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale comme le préconise le paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques joint en appendice à la note WP/58. Il souligne que les discussions futures sur cet objectif à long terme devraient être entièrement fondées sur les études détaillées envisagées d'évaluation de la faisabilité et des incidences d'éventuels objectifs proposés et devraient tenir compte de l'ensemble du panier de mesures. Le délégué du Japon appuie l'intervention du délégué des États-Unis sur les carburants d'aviation durables.

105. Approuvant les observations formulées par les délégués de la Fédération de Russie, de la Chine, de l'Égypte et de l'Inde en ce qui concerne un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, le délégué de l'Arabie saoudite indique que son État n'est pas favorable à la définition d'un tel objectif, du moins, pour le moment. L'Arabie saoudite considère que l'OACI et ses États membres devraient progresser sur les objectifs climatiques qui figurent dans le paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A39-2 de l'Assemblée, à savoir atteindre une moyenne annuelle d'amélioration du rendement du carburant de 2 %, de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée. Par conséquent, l'Arabie saoudite ne soutient pas la note WP/102 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres et d'autres États membres de la CEAC). Néanmoins, l'Arabie saoudite considère qu'il faudra adopter l'approche ascendante dans la définition d'un éventuel objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, dans laquelle tous les États œuvreront ensemble de manière globale. Elle estime que cet objectif devrait couvrir tous les types de carburant d'aviation et que les diverses circonstances, les capacités et les contributions respectives des États en développement et des États développés à la concentration des émissions de gaz à effet de serre dans l'atmosphère devraient déterminer la manière dont chaque État peut contribuer volontairement à cet objectif, comme c'est le cas pour ces deux objectifs climatiques.

106. La déléguée du Canada approuve le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques présenté dans la note WP/58. Elle manifeste également son appui aux travaux effectués actuellement par le CAEP pour permettre un débat éclairé sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, et à la proposition du délégué du Danemark d'élaborer un programme des travaux qui facilitera la prise de décision sur cette question. Le délégué de la Colombie reconnaît les efforts déployés par le secteur de l'aviation pour la sensibilisation sur les carburants d'aviation durables et encourager leur production et leur utilisation, et décrits dans la note WP/273 (présentée par l'IBAC). S'agissant des notes de travail relatives à l'assistance et au renforcement des capacités de réduction des émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale [note WP/176 (présentée par les États membres de la CAFAC) et note WP/323 (présentée par la République dominicaine)], elle indique que même si le Canada soutient l'idée de réaliser des travaux supplémentaires dans ce domaine, il estime que son État a besoin de plus d'informations pour s'engager à financer un programme d'assistance et de renforcement des capacités

pérenne lié à la protection de l'environnement. Par conséquent, le Canada considère dans le même temps que les États devraient continuer à s'appuyer sur les procédures en place.

107. Ayant déjà exprimé son point de vue sur les carburants d'aviation durables (cf. paragraphe 90), le délégué des États-Unis formule des observations sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, en relevant qu'elles s'appliquent à la fois au point 16 de l'ordre du jour sur les changements climatiques et au point 17 sur le CORSIA, qui sont intimement liés. Il rappelle l'importante réalisation de l'OACI consistant en la prise d'une décision sur le CORSIA et le lancement le travail difficile de mise en œuvre. Soulignant que les États membres de l'OACI sont engagés dans la réponse aux incidences environnementales de l'aviation sur les changements climatiques, le délégué des États-Unis note que l'un des aspects les plus importants du travail relatif au CORSIA tient au fait qu'il a été entrepris par l'ensemble des États membres de l'OACI et a bénéficié d'un large soutien. Il souligne qu'il n'aurait pas été possible de progresser autant sans l'engagement de tous et sans la prise en compte de la diversité de points de vue et des circonstances nationales particulières des États. S'agissant des travaux additionnels et des mesures supplémentaires au-delà du CORSIA, le délégué des États-Unis relève qu'il est important de réfléchir sur la poursuite des travaux futurs pour sa mise en œuvre et insiste sur le fait qu'en aucun cas, la réussite de ces efforts collectif ne doit être compromise. Dans le même temps, les États-Unis reconnaissent que cette Assemblée offre l'occasion aux États membres de l'OACI de démontrer ensemble non seulement leur détermination à tenir leurs engagements, mais aussi de poursuivre la recherche d'autres options à examiner. À cet égard, les États-Unis sont disposés à envisager une légère révision du paragraphe 7 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58) afin d'accorder la priorité aux travaux en cours qui examinent la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale et permettre l'étude d'un ensemble d'options concrètes à proposer à la prochaine Assemblée.

108. Soutenant le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58), le délégué du Guatemala propose que le texte du paragraphe 9 du dispositif soit renforcé en apportant les modifications ci-après à la première phase : remplacer les mots « continuer à explorer » par « pour explorer prioritairement », et remplacer les mots « pour l'avancement des travaux » par « afin de formuler des options pour un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation civile » pour qu'il se lise « *Demande* au Conseil de prioritairement explorer la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale … surtout les pays en développement, afin de formuler des options pour un objectif ambitieux à long terme qui sera présenté à la 41e session de l'Assemblée de l'OACI ».

109. Approuvant les observations formulées par les délégués de la Chine, du Brésil, de l'Inde et de l'Arabie saoudite, le délégué de la Fédération de Russie demande l'autorisation de présenter la note d'information WP/605 qui contient une Déclaration conjointe du Ministère des transports de la Fédération de Russie et de l'Administration de l'aviation civile de la Chine sur la mise en place d'un mécanisme mondial efficace sur l'aviation internationale et les changements climatiques.

110. Le Président du Conseil rappelle qu'en plus de la note d'information WP/605, des propositions connexes présentées par la Fédération de Russie, de la Chine et de l'Inde de réviser le projet de Résolutions actualisées de l'Assemblée sur les changements climatiques (WP/58) et sur le CORSIA (WP/59). Notant que chaque État membre a le droit de proposer des modifications aux Résolutions de l'Assemblée, il indique qu'il existe deux possibles voies à suivre par le Comité exécutif, à savoir soumettre à la Plénière les projets de Résolutions de l'Assemblée sur les changements climatiques et sur le CORSIA sous la forme présentée par le Conseil dans les notes WP/58 et WP/59, respectivement ; ou envisager d'y apporter les modifications proposées par chaque État membre. Dans ce dernier cas, il sera utile de déterminer le mécanisme par lequel les modifications proposées seront examinées puisque cela n'a pu être fait lors des réunions du Comité exécutif. Il suggère que pour trouver la voie à suivre sur cette question,

le Président ouvre les débats afin de recueillir des observations sur les projets de Résolutions sur les changements climatiques et sur le CORSIA. La proposition est acceptée.

111. Le délégué du Portugal approuve la note WP/102 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC), qui reconnaît les efforts déployés par l'OACI afin de fournir au secteur de l'aviation les outils nécessaires pour faire face aux incidences de l'aviation sur les changements climatiques. Approuvant la note WP/55, il salue l'importance accordée par le Conseil aux plans d'action nationaux soumis par les États européens et qui contiennent une estimation quantifiée de leur scénario de référence et des mesures d'atténuation des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, agrégées au niveau régional, en tant que stratégie pour compléter les informations spécifiques aux États (cf., paragraphe 2.1.2). Le délégué du Portugal manifeste aussi un appui sans réserve à la *Vision 2050 de l'OACI pour les carburants d'aviation durables* et rappelle les mesures que les États européens prennent pour substituer une part importante de carburants d'aviation conventionnels par des SAF.

112. Soulignant que les travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale devraient être renforcés pendant la période précédant la prochaine Assemblée, le délégué du Portugal suggère que ces travaux soient complétés avec l'élaboration d'un calendrier une feuille de route pour la prise de décisions conformes aux cibles de l'Accord de Paris.

113. S'agissant du renforcement des capacités, le délégué du Portugal souligne les réalisations rendues possible par l'assistance que son État fourni aux autorités de l'aviation civile d'autres États lusophones et souligne qu'il compte utiliser le cadre du Programme AGIR pour le CORSIA pour poursuivre les objectifs environnementaux de l'aviation.

114. Exprimant son appui à la note WP/58, le délégué du Chili se déclare favorable au débat au sein de l'OACI sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale. Soulignant que c'est la responsabilité de tous les États membres qui comprend le travail technique participatif, il insiste sur la nécessité de trouver l'équilibre entre le travail et la poursuite des travaux pour la mise en œuvre du panier des mesures de l'OACI qui comprend le CORSIA et les SAF. Approuvant la note WP/411 (présentée par le Guatemala et coparrainée par les États membres de la CLAC), le délégué du Chili relève que récemment, son État a élaboré un plan d'action national sur les activités de réduction des émissions de CO_2 et appelle les autres États d'Amérique latine à faire de même.

115. Reconnaissant l'importance de la question des changements climatiques, le délégué de Cuba souligne la nécessité pour la communauté internationale de l'aviation de poursuivre ses efforts de lutte contre la crise climatique et de veiller sur le développement durable de l'industrie aéronautique. Il relève qu'il est aussi nécessaire de renforcer les capacités des États, ainsi que leur accès au financement et au transfert des technologies. Manifestant son appui au projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58), particulièrement la poursuite de l'exploration de la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, le délégué de Cuba insiste sur l'importance de tenir compte des incidences d'éventuels objectifs proposés sur les pays en développement.

116. Partageant les points de vue exprimés par le délégué de la Norvège sur la note WP/194 (présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG), le délégué de la Macédoine du Nord souligne la nécessité de travailler activement pour l'adoption d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale tout en soutenant activement une utilisation accrue de l'ensemble du panier de mesures de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale.

117. Manifestant un large soutien au mécanisme du CORSIA, un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, et à une utilisation responsable des carburants d'aviation durables, le délégué de la Pologne approuve les notes connexes WP/55 (présentée par le Conseil) et WP/102 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC). Il convient avec la déléguée de l'Allemagne que les SAF sont un important pilier du panier de mesures qui ont le potentiel de contribuer à la réduction absolue des émissions dans le secteur de l'aviation, notamment à travers l'utilisation de carburants synthétiques produits à partir des énergies renouvelables.

118. Le délégué de la Colombie exprime son soutien au projet de résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques (WP/58) et appelle tous les États membres à soutenir le CORSIA, qui affirme-t-il est l'une des plus grandes réussites de l'OACI. Partageant les points de vue exprimés notamment, par les délégués du Brésil, les États-Unis, le Canada et Cuba, ainsi que par l'observateur de l'IBAC, il se déclare favorable à l'orientation des efforts déployés actuellement sur les SAF et l'avion hybride, tout en travaillant sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale.

119. Le délégué de l'Espagne manifeste son appui à la présentation d'un ensemble d'options concrètes pour un objectif ambitieux à long terme à la prochaine Assemblée mentionné par le délégué des États-Unis. Soulignant que le premier vol transatlantique utilisant un carburéacteur biologique a eu lieu entre Mexico et Madrid au mois d'août 2011, et que Mexico a accueilli la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2) en octobre 2017, il félicite le Mexique pour ses efforts de promotion du développement, de la production et de l'utilisation des carburants d'aviation durables. Remerciant l'OACI pour l'organisation de plusieurs séminaires et ateliers sur la question, il souligne la nécessité pour l'OACI de servir de cadre de promotion des technologies innovantes de réduction des émissions de CO_2 comme le relève le Mexique dans la note WP/269. Le délégué de l'Espagne a le plaisir de faire observer que dans la note WP/80, Révision n° 1, la région Amérique centrale travaille à la mise en œuvre du CORSIA, processus auquel l'Espagne participe à travers les partenariats de parrainage du Programme AGIR pour le CORSIA.

120. Le délégué des Pays-Bas reconnaît le travail abattu ces dernières années par l'OACI, les États membres et le secteur de l'aviation afin de réduire les émissions de CO_2 de l'aviation internationale. Saluant les immenses efforts déployés par les États afin de garantir un avenir durable pour leur secteur de l'aviation, notamment ceux des États d'Amérique latine décrits dans la note WP/411, il souligne que ces efforts devraient être encore soutenus. Le délégué des Pays-Bas reconnaît également les travaux effectués par le secteur de l'aviation lui-même, en particulier ceux du secteur de l'aviation d'affaires afin de sensibiliser sur les SAF et encourager la hausse de la production et une utilisation plus large des SAF comme le décrit la note WP/273.

121. Pour s'assurer que tous les travaux effectués à ce jour ne sont pas vains, le délégué des Pays-Bas approuve la note WP/102 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC) et d'autres notes de travail qui relèvent la nécessité et l'importance de définir un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale qui servira de base sur laquelle travailler et promouvoir les progrès essentiels non seulement pour l'aviation internationale mais aussi pour la société toute entière. Il indique que les Pays-Bas sont disposés à examiner la proposition du Président consistant à accorder la priorité au travail sur un objectif ambitieux à long terme pour accélérer la réflexion sur les diverses options. Il considère que les axes de travail, un objectif à long terme et le développement du CORSIA ont un rôle fondamental à jouer dans l'avenir de l'aviation internationale et devraient bénéficier de la priorité et être examinés minutieusement.

122. Le délégué du Nigéria approuve la note WP/55 sur les travaux supplémentaires à présenter sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale. Il approuve également la note WP/58 et le projet d'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques proposé par le Conseil

qui y figure, sans aucun changement, ainsi que les notes WP/266 et WP/323 présentées par le Kenya et la République dominicaine, respectivement, sur le renforcement des partenariats sur les questions liées aux changements climatiques.

123. Rappelant la récente marche de la grève pour le climat durant laquelle des centaines de milliers de jeunes ont manifesté leurs inquiétudes pour les changements climatiques, le délégué de la Nouvelle-Zélande appuie sans réserve les travaux de l'OACI sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale et leur poursuite avant la tenue de la prochaine Assemblée. Soulignant les incidences des changements climatiques sur les États insulaires du Pacifique, elle insiste qu'il est nécessaire d'élaborer et de s'accorder sur des objectifs à long terme pour le secteur aéronautique et de prendre des mesures conformes à l'Accord de Paris, étant donné que tout retard dans la réponse aux changements climatiques mettrait en danger la survie de ces îles. Trois années se sont écoulées depuis l'accord sur l'objectif à moyen terme du CORSIA, et les trois prochaines années devraient être mises à profit pour réfléchir aux objectifs à plus long terme. Elle propose de modifier le projet de résolution afin de souligner l'importance et le caractère urgent des objectifs à long terme afin de disposer d'options concrètes d'ici la prochaine Assemblée.

124. Approuvant les notes WP/102, WP/103 et WP/104 (présentées par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC), la déléguée de Monaco relève que son État soutient sans réserve toutes les décisions prises par l'Assemblée pour la protection de l'environnement et espère voir le CORSIA mis en œuvre dans le monde entier. Elle souligne que l'OACI ne devrait pas se laisser distraire par des problèmes mineurs et devrait poursuivre ses travaux sur les SAF et sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale.

125. Le délégué de la Slovaquie appuie la note WP/269 (présentée par le Mexique) et appuie pleinement les interventions du délégué de l'Espagne et des délégués des autres États européens sur un objectif mondial ambitieux à long terme et les mesures à prendre afin de réduire les émissions de CO_2 de l'aviation internationale.

126. Rappelant qu'en 2016, l'Assemblée avait adopté le CORSIA dans le but de réaliser les objectifs du CNG2020, le délégué de la Royaume-Uni indique que son État soutient sans réserve le CORSIA et a le plaisir d'entendre les observations favorables formulées sur cette initiative. Il est néanmoins utile de regarder encore plus loin dans l'avenir, vers 2050, et de réfléchir à un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale. La marche de la grève pour le climat organisée le 27 septembre 2019 et à laquelle des centaines de milliers de jeunes ont participé dans les rues de Montréal et d'autres villes dans le monde sont un rappel que la génération actuelle tient le destin de la prochaine génération. En conséquence, le Royaume-Uni invite instamment l'Assemblée à inspirer la prochaine génération et de montrer à travers ses décisions qu'elle peut lui faire confiance pour investir dans son avenir.

127. Dans ce contexte, le Royaume-Uni relève que l'objectif du secteur aéronautique de réduire de moitié ses émissions nettes d'ici 2050 a été fixé il y'a dix ans, et entre temps, les données factuelles sur les changements climatiques se sont considérablement améliorées. Par conséquent, le secteur est en train d'entamer une analyse approfondie de stratégies potentielles de définition de son propre objectif à long terme décrit dans la note WP/194. L'Assemblée a ainsi une rare occasion d'orienter ces discussions et d'y participer. Le Royaume-Uni espère que l'Assemblée relèvera ce défi haut la main et travaillera pour la définition d'un objectif ambitieux clair à long terme pour l'aviation internationale qui sera adopté à sa 41e session. Pour cette raison, le Royaume-Uni appuie la proposition connexe formulée par les États européens dans la note WP/102, ainsi que la mise en place d'un petit groupe chargé d'examiner le texte du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques en ce qui concerne les carburants d'aviation durables et un objectif ambitieux à long terme. Le Royaume-Uni approuve les observations positives formulées par les délégués de la Nouvelle-Zélande, du Danemark, du Mexique et des États-Unis

sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale et salue le message positif envoyé par les partenaires de ce secteur dans la note WP/194. Le Royaume-Uni approuve également les interventions des délégués du Cameroun, de la République dominicaine et du Kenya, notamment, sur le renforcement des capacités de protection de l'environnement.

128. Le délégué de Singapour manifeste son appui à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA. En même temps, il approuve les observations formulées par les délégués du Brésil et des États-Unis selon lesquelles l'Assemblée est l'occasion de mieux éclairer les travaux d'élaboration d'un ensemble équilibré et pratique d'options pour la prochaine Assemblée. Le délégué de Singapour approuve aussi les observations formulées par plusieurs autres intervenants selon lesquelles un objectif ambitieux à long terme devrait être accompagné par des mesures de renforcement des capacités et la fourniture de l'assistance technique à tous les États en développement.

129. Le délégué de Malte rappelle la demande formulée dans la note WP/194 à l'intention du Conseil à l'effet de définir, avec son appui et sa collaboration sans réserve, un objectif climatique ambitieux à long terme pour l'aviation internationale à adopter par la 41e session de l'Assemblée. Soulignant que Malte fait face aux mêmes risques climatiques que les autres petits États insulaires en développement (PEID) comme l'a affirmé le délégué de la Nouvelle-Zélande, notamment, il indique qu'il appuie par conséquent les efforts soutenus pour l'établissement de cet objectif ambitieux à long terme, d'ici la prochaine Assemblée, sur la base de l'analyse du CAEP.

130. Le délégué de la Fédération de Russie suggère la création d'un petit groupe chargé d'examiner les textes des projets de Résolution sur les changements climatiques (note WP/58) et sur le CORSIA (note WP/59) en tenant compte des différentes modifications proposées et d'en rendre compte au Comité exécutif qui examinera la question quand il aura terminé l'examen du point 17 de l'ordre du jour. Les délégués du Costa Rica et de l'Inde appuient cette proposition. Les délégués des États-Unis, du Canada et du Guatemala estime que la création de ce groupe de rédaction n'est pas nécessaire.

131. Le délégué du Costa Rica manifeste son appui aux notes WP/55 (présentée par le Conseil), WP/269 (présentée par le Mexique), WP/323 (présentée par la République dominicaine) et WP/411 (présentée par le Guatemala et coparrainée par les États membres de la CLAC), notamment, ainsi qu'aux observations formulées par les délégués du Mexique et de Cuba. Se prononçant en faveur des modifications proposées par le délégué du Guatemala à la première phrase du paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58); il approuve la suggestion de créer un groupe de rédaction.

132. Le délégué de la Suède note que son État appuie les notes WP/55 (présentée par le Conseil) et WP/102 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC) et soutient sans réserve l'élaboration et la mise en œuvre du CORSIA dans le monde entier. La Suède salue l'excellent travail abattu par l'OACI sur les SARP du CORSIA et des éléments de mise en œuvre du CORSIA. Étant donné que la Suède considère que ce changement est nécessaire à la fois à long terme et à court terme, elle se joint au Mexique, au Japon, au Canada et aux autres États pour soutenir la proposition d'adopter un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale au plus tard lors de la prochaine Assemblée.

133. Le délégué de l'Islande indique que son État approuve aussi les notes WP/55 et WP/102 et convient avec plusieurs États, notamment le Mexique, le Japon, le Danemark et la Nouvelle-Zélande que le moment est venu d'entamer le processus de transition vers un objectif climatique ambitieux à long terme pour le secteur de l'aviation internationale.

134. Le délégué de l'Uruguay souligne que son État appuie le rôle de chef de file joué par l'OACI sur toutes les questions liées à l'aviation internationale et aux changements climatiques et approuve le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (WP/58). L'Uruguay appuie également l'adoption de mesures susceptibles de renforcer les capacités des États à atteindre les objectifs climatiques de l'OACI.

135. La déléguée du Canada réaffirme l'appui de son État au texte du projet Résolution actualisée sur les changements climatiques présentée par le Conseil dans la note WP/58. Le Canada considère que les modifications proposées par le Conseil sont de nature légère et reflètent le consensus que l'OACI et les États membres ont mis plusieurs années à bâtir, et qu'en conséquence, il n'est pas nécessaire de modifier cette Résolution de l'Assemblée ou de créer un groupe de rédaction pour procéder, très probablement, à de légères modifications. Le Canada reconnaît, néanmoins, qu'il y'a une volonté de tenir compte des points de convergence identifiés pendant ces discussions, dans la Résolution de l'Assemblée, en particulier, l'accord sur la nécessité de poursuivre les travaux de l'OACI sur l'objectif ambitieux à long terme de l'OACI pour l'aviation internationale et propose qu'ils soient insérés dans le Rapport du Comité exécutif à la Plénière sur le point 16. Le Conseil pourra alors charger le CAEP de proposer un programme concret des travaux afin d'accélérer la définition de cet objectif ambitieux mondial à long terme. Le Canada considère que le CAEP est un cadre approprié pour l'exécution de ces travaux.

136. Le délégué de la France souligne que pour permettre le développement durable de l'aviation internationale, il est nécessaire de réduire son empreinte environnementale, ce qui nécessite à son tour la définition d'un objectif ambitieux à long terme réclamé le secteur aéronautique et le grand public. Relevant que d'autres secteurs de l'économie ont pu fixer leurs objectifs respectifs à long terme, il se demande pourquoi le secteur de l'aviation ne pourrait pas en faire autant. Soulignant que l'Assemblée a une occasion historique de prendre une décision sur la marche à suivre au cours des trois prochaines années, il prévient que si pendant cette période le Conseil se limite à l'examen de la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale et si seul l'état d'avancement de ces travaux était présenté à la prochaine Assemblée, comme le prescrit le paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58), alors le secteur de l'aviation perdrait l'avance dont il jouit sur les autres secteurs. Le délégué de la France souligne la nécessité de mobiliser les efforts au cours du prochain triennat afin que l'OACI trouve un accord sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, aligné sur l'objectif prévu par l'Accord de Paris visant à limiter à 1,5 ° C l'augmentation de la température, avant la prochaine session de l'Assemblée.

137. Le délégué de l'Afrique du Sud souligne que son État soutient sans réserve le CORSIA, comme en témoigne la note d'information WP/409 qu'elle a présentée. L'Afrique du Sud considère que les travaux effectués avant la 39e session ont joué un rôle important en assurant que les États membres de l'OACI œuvrent ensemble pour la réponse à la question des incidences de l'aviation internationale sur les changements climatiques et souligne la nécessité de continuer sur cette voie. L'Afrique du Sud approuve par conséquent le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques présenté par le Conseil dans la note WP/58, et affirme que le texte proposé, qu'il juge équilibré et inclusif, permettra d'autres avancées à l'avenir.

138. Réfutant la proposition du délégué de la Fédération de Russie de créer un petit groupe de rédaction, le délégué des États-Unis relève que la note WP/58 qui contient le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques a été disponible pendant plusieurs mois avant l'ouverture de l'Assemblée et que plusieurs États membres ont pris le temps de soumettre des notes de travail y relatives à l'Assemblée afin d'exposer leurs points de vue avant le délai imparti. Il a du mal à comprendre pourquoi la note d'information WP/605 qui contient la *Déclaration conjointe du Ministère des transports de la Fédération de Russie et l'Administration de l'aviation civile de Chine sur la mise en place d'un mécanisme*

mondial équitable et efficace sur l'aviation internationale et les changements climatiques est présentée si tardivement.

139. Félicitant l'OACI pour l'énorme volume de travail abattu dans le cadre du programme environnemental, le délégué du Guyana approuve la note WP/55 (présentée par le Conseil). Il appuie aussi la note WP/102 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et ses États membres, et des autres États membres de la CEAC), qui appelle à mener une action décisive en définissant un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale.

140. Le délégué de la Chine déclare qu'en plus des modifications du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (WP/58), proposées conjointement par la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde qui ont été soumises au Secrétariat, son État a plusieurs observations à faire sur la note WP/55. Cependant, il estime qu'il n'est pas possible de présenter ces observations en une seule minute qui est accordée à chaque intervenant, et demande des éclaircissements sur la procédure à suivre pour les présenter, ainsi que les modifications conjointes proposées à la Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques. Relevant que l'OACI est composée d'États membres et que les Assemblées se tiennent afin de leur donner l'occasion d'exprimer pleinement leurs points de vue et d'adopter conjointement des résolutions, le délégué de la Chine affirme que si le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques et sur le CORSIA (notes WP/58 et WP/59) sont adoptées sans tenir dûment compte des points de vue de tous les États membres, cela perturberait l'harmonie entre ces États, créerait la discorde et nuirait à la coopération future, ainsi qu'à la réputation de l'OACI.

141. Le délégué de l'Inde indique que compte tenu de la divergence de vues sur ces deux résolutions de l'Assemblée, il soutient la proposition du délégué de la Russie de créer un petit groupe de rédaction pour examiner les textes des résolutions en tenant compte des modifications proposées afin de faciliter l'adoption de Résolutions de l'Assemblée par consensus.

142. Le délégué de l'Arabie saoudite se joint aux délégués de l'Égypte, du Canada, de l'Afrique du Sud, du Nigéria, entre autres, pour demander de travailler sur la base du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques présentée par le Conseil dans la note WP/58. Il relève, à cet égard, que la composition du Conseil reflète une représentation géographique équitable et que les États membres du Conseil travaillent dans l'intérêt de tous les États membres de l'OACI. Soulignant que le Conseil a travaillé pendant longtemps sur le texte de la Résolution de l'Assemblée, le délégué de l'Arabie saoudite affirme qu'il est bien équilibré, y compris le texte du paragraphe 9 du dispositif. Toutefois, rappelant que l'Arabie saoudite est préoccupée par d'autres dispositions dudit texte, mais qu'elle a fait l'impasse sur ces préoccupations et accepté des compromis au Conseil pour trouver un consensus sur le texte présenté dans la note WP/58, il indique que si le Comité exécutif décide de créer un petit groupe de rédaction comme l'a suggéré le délégué de Fédération de Russie, l'Arabie saoudite formulerait des observations supplémentaires sur le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques lors de ce large débat.

143. Convenant que le texte proposé est bien équilibré, le délégué de l'Argentine approuve cette résolution sous sa forme actuelle (note WP/58).

144. Faisant écho aux points de vue exprimés par les deux précédents intervenants, le délégué du Mexique relève que la grande partie du texte proposé existe déjà et a été approuvé par l'Assemblée à travers l'adoption de sa Résolution A39-2. Par conséquent, il ne voit pas la nécessité de modifier le texte proposé, surtout qu'il est probable qu'on n'y apporte que de légères modifications, comme l'indique la déléguée du Canada. Toutefois, faisant observer que des propositions ont été faites en ce qui concerne le paragraphe 9 du dispositif sur l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale, le délégué du Mexique indique de son texte peut être à nouveau soumis au débat, si le Comité exécutif

en décide ainsi. Dans ce cas, il préférerait laisser au Secrétariat le soin d'examiner les diverses propositions et de faire une recommandation au Comité exécutif au lieu de créer un groupe de rédaction comme le suggère le délégué de la Fédération de Russie. Le délégué du Mexique réaffirme qu'il appuie le texte actuel du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques qui figure dans la note WP/58. Le délégué de la Colombie partage cet avis.

145. Manifestant son appui aux notes WP/55 et WP/58 (présentées par le Conseil), WP/411 (présentée par le Guatemala et coparrainée par les États membres de la CLAC) et WP/323 et WP/413 (présentée par la République dominicaine), le délégué du Paraguay relève que l'environnement est un héritage commun pour l'humanité et qu'il faut soutenir les progrès importants accomplis à ce jour et pour avancer.

146. Le délégué de l'Égypte partage le point de vue du délégué de l'Arabie saoudite. Il souligne que même si des propositions ont été formulées lors des débats dans le but de modifier le paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques, aucune note de travail sur la question n'a été soumise au Comité exécutif pour examen. Le délégué de l'Égypte souligne en outre que la réouverture du paragraphe 9 du dispositif au débat entraînerait celle du texte des autres dispositions, ce qu'il trouve inacceptable, compte tenu des contraintes de temps. En conséquence, il appuie le texte du paragraphe 9 du dispositif qui figure dans la note WP/58.

147. Convenant avec le délégué du Mexique que le projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques a été largement débattu au Conseil, le délégué du Guatemala déclare qu'il est inutile de créer un petit groupe de rédaction pour l'examiner de manière plus approfondie et soutient qu'il faut apporter des améliorations au texte actuel présenté dans la note WP/58.

148. Approuvant les déclarations en faveur d'une approche plus ambitieuse d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale, le délégué de l'Autriche relève que les changements climatiques n'attendront pas les résultats de l'étude de faisabilité envisagée.

149. Le délégué du Costa Rica félicite l'OACI pour l'excellent travail abattu à ce jour en ce qui concerne la protection de l'environnement et le CORSIA, et approuve les interventions des délégués du Mexique et du Guatemala.

150. Affirmant qu'il ne sera pas possible d'avancer si on ne répond pas aux préoccupations soulevées par certains États en ce qui concerne le CORSIA, le délégué de l'Algérie manifeste son appui à la création d'un petit groupe de rédaction afin de rechercher le consensus. Il souligne que pour progresser sur le CORSIA, il faut obtenir l'appui de tous les États.

151. Le délégué de la Finlande souligne qu'il est très important que l'Assemblée établisse un calendrier clair pour l'adoption rapide d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale. Soulignant que la marche de la grève des jeunes pour le climat qui s'est déroulée à Montréal et dans d'autres villes dans le monde le 27 septembre 2019 traduit le demande croissante exprimée par la société pour une action climatique ambitieuse compte tenu des graves préoccupations soulevées par les récents rapports sur l'environnement, notamment le Rapport spécial du GIEC sur les incidences du réchauffement climatique de 1,5 ° C au-dessus des niveaux de l'ère préindustrielle, il insiste sur la nécessité pour l'OACI de répondre à la crise du climat mondial.

152. Relevant qu'il se dégage un large consensus pour ne pas réouvrir le débat sur le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques, le délégué de la France considère que l'examen de la définition d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale devrait se poursuivre et suggère au Président d'organiser des consultations avec les États afin d'établir si

leurs positions sont assez flexibles pour permettre la modification du paragraphe 9 du dispositif. Il affirme que le Comité exécutif sera en mesure de produire un meilleur texte que celui rédigé par le Conseil pour les autres dispositions.

153. Le délégué de l'Arabie saoudite réaffirme que réouvrir le débat sur le paragraphe 9 du dispositif entraînerait inévitablement la réouverture du débat sur le reste du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques, et que son État formulera des observations supplémentaires sur les autres dispositions.

154. Approuvant la suggestion faite par la France, le délégué des Pays-Bas affirme que les légères modifications apportées au texte du paragraphe 9 du dispositif de la Résolution seraient prises en compte, ce qui aura une incidence importante sur la fixation du délai imparti à l'OACI pour présenter les différentes options de définition d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale.

155. Relevant que pour lui cette suggestion est aussi acceptable, le délégué de l'Égypte se demande pourquoi certains délégués s'opposeraient au débat sur les modifications des autres paragraphes du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques étant donné que toutes les dispositions doivent être traitées sur le même pied d'égalité.

156. Affirmant que l'opinion publique sur la nécessité urgente de répondre aux changements climatiques est à son apogée et qu'elle est soutenue un consensus des scientifiques, l'observateur de l'ICSA relève que l'aviation internationale est responsable d'une part importante et croissante de la crise du climat et elle doit démontrer qu'elle fait aussi partie de la solution. Vu le temps limité pour réduire les émissions à un niveau acceptable, l'Assemblée conclut par un message sans équivoque. L'ICSA considère que l'Assemblée doit immédiatement s'accorder sur un calendrier qui permettrait aux États membres de l'OACI de prendre une décision concernant un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale avant la 41e session de l'Assemblée, puisqu'une réponse rapide pourrait nécessiter la convocation d'une Assemblée extraordinaire avant cette échéance. L'ICSA est favorable à la modification du paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58) afin de prendre en compte cette éventualité. Les travaux techniques nécessaires à la présentation de cette importante proposition pourraient examiner les différents points de vue sur la méthode de formulation de cet objectif ambitieux mondial à long terme, mais ils ne devraient pas retarder l'établissement d'un calendrier pour cette importante tâche. L'observateur de l'ICSA conclut en attirant l'attention sur les notes d'information WP/277, WP/560, Révision n° 1, et WP/561 soumises au Comité exécutif par son organisation.

157. Le Président du Conseil relève que même si aucune des notes de travail présentées au titre du point 16 ne propose des modifications spécifiques au projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58), certaines contiennent des observations sur cette question. De plus, certaines observations relatives à la Résolution ont été adressées au Secrétariat, et d'autres ont été faites au cours de ce débat au sein du Conseil exécutif. Il souligne que tous les États membres ont les mêmes droits et les mêmes chances pour formuler des observations et que leurs observations sont traitées sur le même pied d'égalité.

158. Le Président du Conseil note une convergence de vues sur la nécessité d'accorder un certain niveau de priorité aux travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation civile internationale dans la perspective de la 41e session de l'Assemblée, avec l'espoir que si cet objectif était jugé réalisable, alors des options seraient présentées à la 41e Assemblée, pour examen. Rappelant que le paragraphe 9 connexe du dispositif de ladite résolution vise le Conseil et non les États, le Président du Conseil souligne que l'Assemblée peut donner des instructions au Conseil en utilisant deux moyens, à

savoir le corps de la Résolution de l'Assemblée ou le Rapport sur le point 16. S'agissant de la première option, il indique que si le Comité exécutif souhaite modifier le texte de la Résolution de l'Assemblée, il faudra déterminer le mécanisme par lequel les changements proposés seraient examinés. Le Président du Conseil insiste sur le fait que le Comité exécutif ne peut pas nier à un État membre qui souhaiterait modifier d'autres dispositions que celles du paragraphe 9 du dispositif le droit de présenter sa proposition pour examen. En ce qui concerne la deuxième option, il indique que comme l'a précédemment suggéré la déléguée du Canada, le Comité exécutif peut clarifier dans son Rapport à la Plénière sur le point 16 l'importance et le caractère prioritaire des travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale, ainsi que l'intention de soumettre ces options à la 41e session de l'Assemblée pour examen. Le Président du Conseil propose au Comité exécutif de laisser cette question au Président, au Secrétariat et à lui-même afin qu'ils consultent les États membres à la fois sur le texte du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques et sur le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA, et en dressent un compte rendu.

159. En ce qui concerne la question des carburants d'aviation durables, le Président du Conseil fait observer que le texte actuel du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques est suffisamment large. Toutefois, l'importance et le rôle de ces carburants pourraient être également soulignés dans le Rapport sur le point 16 de l'ordre du jour. Il propose au Comité exécutif de confier aussi cette question au Président, au Secrétariat et à lui-même afin qu'ils engagent des discussions approfondies avec les États qui ont manifesté un intérêt. Le Président du Conseil réitère la nécessité de veiller à ce que tous les États bénéficient de l'égalité de chances et de traitement.

160. Concluant son intervention, le Président du Conseil rappelle que dans son discours d'ouverture à la Plénière (P/1) il a relevé que le CORSIA a été adopté à la dernière Assemblée à la suite d'âpres négociations et dans le but d'éviter une constellation de mesures nationales ciblant les exploitants, notamment des taxes susceptibles de freiner la connectivité mondiale, et a fait observer qu'il serait par conséquent contre-productif pour les progrès dans les domaines de l'aviation et des changements climatiques que la présente session de l'Assemblée n'assure pas le lancement continu du CORSIA en tant que véritable système mondial de compensation des émissions des vols internationaux. Il réaffirme la nécessité de mettre l'accent sur cette grande priorité consistant à assurer la continuité de la mise en œuvre du CORSIA.

161. Le Président du Comité exécutif demande si certaines délégations appuient la voie à suivre proposée par le Président du Conseil.

162. Félicitant le Conseil et le Secrétariat pour le projet très équilibré de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques, le délégué de l'Australie note qu'il se dégage trois courants de pensée sur ce texte comme en attestent les débats au sein du Comité exécutif. L'immense majorité des États sont favorables au maintien du texte présenté par le Conseil dans la note WP/58. Un groupe d'États (Fédération de Russie, Chine et Inde) ont soulevé quelques préoccupations et souhaitent modifier le texte en conséquence. Et un autre groupe d'États (les États européens, notamment) souhaitent renforcer le texte en ce qui concerne les carburants d'aviation durables et la définition d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale. Le délégué de l'Australie propose de donner l'occasion à ces deux groupes d'États de diffuser leurs propositions d'amendement de la Résolution et de les faire par le Comité exécutif en même temps que le projet de Rapport à la Plénière sur le point 16.

163. Remerciant le Président du Conseil pour son intervention sur l'égalité de chances dont doivent bénéficier tous les États afin de proposer des modifications et l'égalité de chances qui doit être accordée aux différentes propositions, le délégué de la Chine demande une réponse à la question de procédure qu'il a soulevée précédemment (cf., paragraphe 140 ci-dessus).

164. Approuvant ces observations, le délégué de la Fédération de Russie déclare que suite à sa précédente requête, la note d'information WP/605 (*The Joint Statement of the Ministry of Transport of the Russian Federation and Civil Aviation Administration of China on the establishment of an equitable and effective global mechanism on international aviation and climate change*) peut être présentée lors de l'examen du point 17 sur le CORSIA (cf., paragraphe 109 ci-dessus). Il salue la sagesse du Président du Conseil pour avoir proposé une voie à suivre qu'il approuve.

165. Le délégué du Mexique affirme que la proposition du Président du Conseil d'organiser des consultations avec les États est raisonnable et permettra au Comité exécutif de trouver le consensus sur le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques. Il préfère cette suggestion à celle faite par le délégué de l'Australie consistant à organiser un large débat sur les propositions respectives des deux groupes au sein du Comité exécutif, ce qui nécessiterait toujours un rapprochement des deux positions sur le texte de la Résolution.

166. Les délégués de l'Algérie, de la Colombie, du Costa Rica, de l'Érythrée, de l'Éthiopie, de la France, de la Géorgie, du Guatemala, des Pays-Bas, du Nigéria, d'Oman, de la Pologne, de l'Arabie saoudite, de la Suisse, de la Turquie et des États-Unis appuient aussi la proposition formulée par le Président du Conseil. Ce faisant, le délégué de la Géorgie fait observer que son État est favorable à un objectif mondial à long terme plus ambitieux pour l'aviation internationale.

167. Le délégué de l'Arabie saoudite relève que pendant le processus de consultation envisagé, son État proposera des modifications d'autres dispositions que le paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques, pour examen.

168. Le délégué du Brésil réitère que son État approuve le texte du paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques présenté par le Conseil dans la note WP/58 et relève qu'il considère qu'il serait inapproprié de réouvrir, en ce moment, le débat sur cette question. Le Brésil estime que l'élaboration d'indicateurs adaptés pour le processus d'examen du CORSIA pour 2022 sur la base des travaux du CAEP offrira la meilleure occasion de discuter d'éventuelles améliorations de la Résolution de l'Assemblée.

169. Relevant l'appui écrasant apporté à l'excellente proposition formulée par le Président du conseil, le Président du Comité exécutif indique qu'ils agiront en conséquence. Il demande aux États de soumettre leurs suggestions de modification du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58) au Secrétariat qui se chargera de les communiquer aux différentes délégations pour examen.

170. Le Comité exécutif note que le Président, ensemble avec le Président du Conseil et le Secrétariat, consulteront les États membres afin de discuter de possibles améliorations du projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques (WP/58) sur les carburants d'aviation durables et un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale, sans remettre en cause l'appui apporté jusqu'à présent à ce texte.

171. Le Comité exécutif approuve la mesure proposée précédemment par le Président (cf. paragraphes 86 à 88) modifiée à la lumière des débats.

Questions diverses

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

172. Le Directeur du transport aérien (ATB) informe le Comité exécutif que conformément à sa décision antérieure (EX/4), le groupe de rédaction des « Amis du Président » a davantage affiné le texte de la *Déclaration mondiale sur la sûreté de l'aviation* qui figure dans la note d'information WP/528, Révision n° 1 (présentée par l'Arabie saoudite, les Émirats arabes unis, le Liban, le Mexique, le Nigéria, le Qatar, Singapour, et la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC) en tenant compte des observations reçues. Le texte anglais proposé par le groupe de rédaction est maintenant affiché sur le site web de la 40e Assemblée sous Documents de références et les délégués sont invités à envoyer leurs observations sur ce texte au Secrétariat à l'adresse ASF@icao.int avant la fin de journée le 30 septembre 2019, au plus tard. Suite à l'examen des observations par le groupe de rédaction, sa proposition de texte révisé de la Déclaration sera publiée comme Additif n° 1 à la note WP/596 (*Projet de rapport à la Plénière sur le Point 12*) qui sera soumis au débat plus tard au cours de la session.

173. Le Président du Comité exécutif salue le travail abattu par le groupe de rédaction sous la conduite de l'Afrique du Sud avec la participation des États et organisations ci-après : Argentine, Brésil, Canada, Nouvelle-Zélande, Portugal, Arabie saoudite, Sénégal, Singapour, Togo, Royaume-Uni, CAFAC et ACI.

174. La séance est levée à 12 h 5.

Procès-verbal de la sixième séance
(Dimanche, 29 septembre 2019 à 14 h 15)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

— *Mise à jour sur le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*

— *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*

— Note présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
— Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
— Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres
— Note présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, le Canada, les États-Unis, Fiji, l'Indonésie, les îles Marshall, le Japon, Nauru, la Nouvelle-Zélande, Palau, la Papouasie Nouvelle-Guinée, les Samoa, Trinidad-et-Tobago
— Note présentée par le Brésil et le Guatemala et soutenue par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
— Note présentée par la Chine et la Fédération de Russie
— Note présentée par le Guatemala et coparrainée par les États membres de la CLAC
— Note présentée par l'Inde
— Note présentée par le Canada
— Note présentée par le Guyana
— Note présentée par le Kenya
— Note présentée par le Mexique
— Note présentée par le Brésil
— Note présentée par la Fédération de Russie

— Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), coordonnée par le Groupe d'action du transport aérien (ATAG)
— Note présentée par l'IATA
— Note d'information présentée par l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)

— Note d'information présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et co-parrainée par les Fidji, l'Indonésie et les Samoa
— Note d'information présentée par le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS)
— Note d'information présentée par l'Afrique du Sud
— Note d'information présentée par le Japon
— Note d'information présentée par l'Argentine
— Note d'information présentée par l'Arabie saoudite
— Note d'information présentée par l'Indonésie
— Note d'information présentée par l'IATA

2. Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation (suite)

— *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*

3. Point 14 : Programmes de facilitation

Répertoire OACI de clés publiques (RCP)

— *Faits nouveaux concernant le Répertoire OACI de clés publiques (RCP)*

— *Avantages de la participation au Répertoire de clés publiques (RCP)*

Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)

— *Faits nouveaux concernant la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)*

— Note présentée par l'IATA et l'ACI
— Note d'information présentée par les Pays-Bas et le Canada

Annexe 9 — Facilitation

— *Rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle*

— *Faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation*

— Note présentée par l'ACI
— Note d'information présentée par Singapour et coparrainée par le Royaume-Uni
— Note d'information présentée par le Chili et soutenue par tous les États membres de la CLAC
— Note d'information présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC
— Note d'information présentée par les États-Unis

Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

— Note présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)

— Note présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI)

Traite des personnes en aviation

— Note présentée par les États-Unis
— Note présentée par l'ACI et l'IATA

Personnes handicapées/Accessibilité en aviation

— Note présentée par la République dominicaine
— Note présentée par le Brésil au nom d'un groupe des États membres de la CLAC
— Note présentée par le Canada au nom de l'Australie, de l'ACI et de l'IATA
— Note présentée par l'IATA
— Note d'information présentée par la Chine

Résolution à adopter par l'Assemblée

— *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liée à la facilitation*

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

6. Le Comité exécutif examine le point 17 sur la base de deux principales notes de travail présentées par le Conseil (notes WP/56 et WP/59) et des notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

7. Le Directeur du transport aérien (D/ATB) introduit la note WP/56 qui rend compte des progrès accomplis par l'OACI depuis la 39e session de l'Assemblée sur les questions relatives à la mise en œuvre du CORSIA, notamment : l'élaboration et l'adoption de normes et pratiques recommandées (SARP) pour le CORSIA en tant que première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* en juin 2018, devenue applicable le 1er janvier 2019 ; l'élaboration et la publication en août 2018 de la première édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV ; mise au point de plusieurs éléments de mise en œuvre du CORSIA [l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI, les carburants admissibles CORSIA, les unités d'émissions admissibles du CORSIA, le registre central du CORSIA (RCC)]. La note rend aussi compte des prochaines étapes.

8. S'agissant de la sensibilisation au CORSIA et des activités de renforcement des capacités pour soutenir la mise en œuvre du CORSIA, la note WP/56 rend compte de l'organisation de séminaires et d'ateliers régionaux de l'OACI au cours du dernier triennat afin de renforcer les capacités des États à élaborer leurs systèmes de surveillance, déclaration et vérification (MRV). La note met en évidence les activités menées dans le cadre du programme « AGIR pour le CORSIA » (assistance, renforcement des capacités et formation pour le CORSIA), en particulier la réussite de la mise en place de partenariats de parrainage du Programme AGIR pour le CORSIA concernant 15 États donateurs et 98 États bénéficiaires ; et le cours de formation sur la vérification relative au CORSIA qui a assuré la formation de potentiels organes de vérification sur la manière de vérifier les déclaration des émissions de CO_2.

9. La note WP/56 fournit également des informations contextuelles relatives à la décision prise par le Conseil à l'issue d'un débat sur le paragraphe 18 du dispositif de la mise à jour proposée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale* (note WP/59), sur la base du libellé des alinéas 7, 8 et 9 des considérants de la Résolution A39-3 de l'Assemblée.

10. Le Directeur du transport aérien introduit la note WP/59 dans laquelle le Conseil propose des modifications à la Résolution A39-3 compte tenu des faits nouveaux survenus concernant le CORSIA et décrits dans la note WP/56.

11. Le Président du Comité exécutif fait observer que quasiment toutes les 25 notes de travail soumises par les États et les organisations internationales au titre de ce point de l'ordre du jour mentionnent les importants progrès enregistrés au cours du dernier triennat en ce qui concerne la mise en œuvre du CORSIA, notamment l'élaboration de SARP relatives au CORSIA, ainsi que des orientations et des activités de renforcement des capacités à travers le programme des partenariats de parrainage CORSIA entre les États membres, en étroite collaboration avec l'OACI. Il indique qu'il est temps de se féliciter mutuellement pour les progrès importants réalisés grâce aux initiatives et aux contributions sans précédent des États membres de l'OACI et de l'industrie de l'aviation pour la mise en œuvre en temps opportun du CORSIA. Rappelant que la dernière Assemblée a pris une décision sur un plan de mise en œuvre très ambitieux, le Président note que tous les États membres, indépendamment de leur participation à la phase pilote volontaire du CORSIA, ont à ce jour franchi les étapes nécessaires. Les États membres doivent se doter de la règlementation nécessaire et les exploitants doivent collecter les informations sur les émissions de CO_2 à travers le monde en ce moment. Il souligne qu'une étape très importante a été franchie avec succès grâce à la mise en place par l'OACI d'une excellente stratégie de renforcement des capacités et d'assistance, au programme « AGIR pour le CORSIA », à la formation des exploitants menée en parallèle par l'industrie de l'aviation. Rappelant que l'aviation est une activité mondiale, le Président souligne qu'il s'agit de l'un des meilleurs exemples de mise en œuvre d'une mesure mondiale et de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) de l'OACI.

12. Le délégué du Mexique présente la note WP/267 (*Mise en œuvre du CORSIA*) dans laquelle son État salue les progrès importants réalisés grâce à la mise en œuvre en temps opportun du CORSIA, à travers le programme AGIR pour le CORSIA, et aux partenariats de parrainage CORSIA. La note propose aussi les prochaines étapes à suivre pour la réussite de la mise en œuvre du programme et met en évidence l'importance cruciale de la démarche coordonnée adoptée par l'OACI en facilitant la coopération internationale en matière d'assistance et de renforcement des capacités.

13. La note WP/267 invite l'Assemblée à :

a) demander au Conseil de poursuivre les progrès dans l'élaboration et l'actualisation des SARP et des éléments indicatifs relatifs au CORSIA, y compris en élaborant les autres éléments de mise en œuvre du CORSIA relatifs aux carburants et aux unités d'émissions admissibles ;

b) demander aux États membres de continuer à prendre les mesures nécessaires, y compris l'adoption de politiques et de cadres règlementaires nationaux pour se conformer au CORSIA, selon le calendrier fixé dans l'Annexe 16, Volume IV ;

c) souligner l'importance critique d'une démarche coordonnée au sein de l'OACI afin de faciliter la coopération à l'échelle mondiale visant à offrir une assistance et le renfor-

cement des capacités pour la mise en œuvre du CORSIA, au moyen du Programme « AGIR pour le CORSIA » de l'OACI et des partenariats de parrainage entre les États membres ;

d) encourager un plus grand nombre d'États à participer volontairement au CORSIA à partir de 2021.

14. L'observateur de la COCESNA introduit la note WP/79, Révision n° 1 *[Contributions de l'Amérique centrale à la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)]* qui relève que les changements climatiques placent l'Amérique centrale dans une situation paradoxale car l'isthme est responsable de moins de 0,5 % des émissions de gaz à effet de serre (GES), mais il est en même temps reconnu comme « le point chaud » le plus important des tropiques, c.à.d. que cette région du monde pourrait être la plus exposée aux effets de ces changements. Les États membres de la COCESNA ont par conséquent élaboré un Plan d'action de l'Amérique centrale pour la réduction des émissions provenant de l'aviation internationale (CAAPER). De plus, le Costa Rica, El Salvador et le Guatemala ont annoncé leur intention de participer volontairement au CORSIA dès son lancement, c-à-d., la phase pilote (2021-2023) dans l'espoir qu'en tant que participants volontaires ils vont bénéficier de la priorité pour ce qui est du renforcement des capacités et de l'assistance fournie par l'OACI.

15. La note WP/79, Révision n° 1, invite l'Assemblée à :

a) noter les informations fournies ;

b) encourager l'OACI à mettre en place des programmes d'assistance spécifiques pour les pays les plus touchés par les changements climatiques, comme les pays d'Amérique centrale.

16. L'observateur de la CAFAC présente la note WP/177 *[Contributions des États africains à la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) et assistance requise]* qui souligne l'importance de la participation volontaire des États africains au CORSIA, dès la phase pilote, afin d'assurer une large couverture d'un plus grand nombre de routes qui permettrait une compensation accrue. La note précise en outre la nécessité d'un soutien financier pour l'acquisition d'un système robuste de collecte des données et d'outils de gestion pour la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV) des émissions de CO_2 des vols internationaux grâce à une collaboration et à des partenariats efficaces avec d'autres organisations internationales.

17. Rappelant qu'à la 39e session de l'Assemblée les États africains ont annoncé leur appui sans réserve au CORSIA tel que présenté dans la Résolution A39-3 de l'Assemblée sans aucune autre modification, la note souligne qu'au 31 juillet 2019, 13 États africains représentant 23,6 % des 54 États membres africains se sont portés volontaires pour participer au CORSIA, dès sa création. La note souligne qu'il est crucial de continuer à fournir aux États africains l'assistance et le renforcement des capacités nécessaires. Par conséquent, les États africains sont encouragés à adhérer volontairement au CORSIA pendant la phase pilote afin de faire l'expérience des défis et des avantages de la mise en œuvre avant les phases obligatoires. La note relève qu'il est essentiel de continuer à fournir aux États africains l'assistance et le renforcement des capacités nécessaires. Il est noté que les principaux retours d'information des ateliers régionaux sur le CORSIA de la plupart des États africains sont des défis liés à la sensibilisation et aux capacités techniques et humaines nécessaires à la mise en œuvre de l'Annexe 16, volume IV, à l'établissement d'un cadre règlementaire national et à la disponibilité des vérificateurs dans la région.

18. L'observateur de la CAFAC saisit cette occasion pour remercier le Bureau Afrique orientale et australe (ESAF) (Nairobi), le Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF) (Dakar) et le Bureau Moyen-Orient (MID) (Le Caire) de l'OACI pour avoir accueilli les ateliers régionaux sur le CORSIA, ainsi que la Secrétaire générale pour l'excellente coordination de la réponse aux résultats de ces ateliers.

19. La note WP/177 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) soutenir et encourager les États membres à participer à la phase pilote 2021-2023 du CORSIA ;

c) à encourager les États membres à soutenir et à continuer de collaborer avec l'OACI à l'initiative de renforcement des capacités ACT-CORSIA pour la mise en œuvre de l'Annexe 16, Volume IV ;

d) encourager les États membres à instaurer des partenariats sur les questions liées aux changements climatiques et à encourager la coopération et l'échange de connaissances aux niveaux régional et mondial ;

e) encourager les États membres à faciliter l'enregistrement et l'accréditation des organes de vérification sur le CORSIA ;

f) aider les États membres à acquérir et à mettre en œuvre un système robuste de surveillance, de notification et de vérification (MRV) des données conformément à l'Annexe 16, Volume IV, de l'OACI ;

g) encourager et faciliter l'adhésion et la participation des États membres au Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) ;

h) charger la Secrétaire générale de faciliter la formation des organes de vérification sur le CORSIA pour les États membres africains ;

i) charger la Secrétaire générale de fournir des informations à tous les États membres et de faciliter l'accréditation des programmes d'unités d'émissions éligibles pour le CORSIA.

15. Le délégué de Singapour introduit la note WP/229 (A*ssurer le succès de la mise en œuvre du CORSIA)* présentée par son État et coparrainée par l'Australie, le Canada, les États-Unis, Fidji, l'Indonésie, le Japon, Nauru, la Nouvelle-Zélande, les Palaos, les Samoa et la Trinité-et-Tobago. La note réaffirme le leadership de l'OACI sur les questions environnementales de l'aviation et pour que le CORSIA devienne les mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale. La note identifie trois domaines d'action pour relever les défis posés par l'évolution rapide de la mise en œuvre du CORSIA : renforcement des capacités, organismes de vérification et éléments indicatifs. En ce qui concerne le renforcement des capacités, la note met en évidence le fait qu'en dehors du programme AGIR pour le CORSIA, l'OACI pourrait collaborer étroitement avec d'autres organismes de l'industrie qui offrent de l'assistance technique pour une allocation optimale des ressources et assurer la cohérence et un accès plus large au renforcement des capacités. Pour ce qui est des organismes de vérification, elle relève qu'il existe peu ou pas d'organismes de vérification dans certaines régions et propose que l'OACI complète ses cours de vérification par une sensibilisation ciblée des États dans les régions mal desservies afin d'accréditer un plus grand nombre d'organismes de vérification. S'agissant du troisième domaine d'action, la note souligne que la fourniture en temps utile d'éléments indicatifs sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions du CORSIA et les carburants admissibles CORSIA aiderait les exploitants dans la prise de décisions commerciales liées au respect des exigences de compensation du CORSIA et permettrait aux promoteurs de projets et aux

fournisseurs de carburant de répondre à la demande attendue de crédits de compensation dans le cadre du CORSIA.

16. La note WP/229 invite l'Assemblée à :

a) réaffirmer le rôle de premier plan joué par l'OACI en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale ainsi que la décision de l'Assemblée de mettre en œuvre un régime mondial de mesures basées sur le marché sous la forme du CORSIA et sa détermination que celui-ci doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO_2 de l'aviation civile ;

b) reconnaître les précieux efforts déployés par l'OACI, les États et l'industrie pour amener le CORSIA à son niveau actuel de mise en œuvre ;

c) reconnaître le rôle clé que joue le programme AGIR pour le CORSIA en aidant les États à mettre en œuvre le CORSIA et à demander à l'OACI d'harmoniser l'assistance technique fournie aux États afin d'assurer l'uniformité de la mise en œuvre du CORSIA ;

d) demander à l'OACI de collaborer avec les États intéressés et le Forum international d'accréditation (IAF) en vue d'accroître le nombre d'organismes de vérification accrédités dans le cadre du CORSIA de manière à répondre à la demande de l'industrie, notamment par la fourniture de cours de vérification du CORSIA par le Bureau de la formation mondiale (GAT) de l'OACI ;

e) reconnaître l'importance de la fourniture en temps utile d'éléments indicatifs de l'OACI sur les critères d'admissibilité des unités d'émissions et les carburants admissibles pour la compensation des émissions dans le cadre du CORSIA.

17. Le délégué du Brésil introduit la note WP/289 (*Point de vue des États de la CLAC sur les mesures de l'OACI relatives à l'aviation et aux exigences des changements climatiques*) présentée par son État et le Guatemala, avec l'appui des États membres de la CLAC. Reconnaissant la pertinence du CORSIA qui complète, provisoirement, les autres mesures du panier d'atténuation des émissions de CO_2 provenant de l'aviation internationale, la note relève qu'il est essentiel de trouver des moyens d'examiner et de rendre possible les autres éléments du panier en tant que solutions efficaces à long terme. S'agissant du CORSIA, la note souligne que les États membres de la CLAC se sont engagés à mettre en œuvre le système MRV de l'OACI, l'Assemblée devrait tout de même examiner certaines préoccupations communes.

18. La note WP/289 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des considérations de la région sur l'importance de tous les éléments du panier de mesures, notamment les carburants d'aviation durables ;

b) demander au Conseil de poursuivre les travaux de renforcement des capacités des États à l'aide de séminaires et d'ateliers sur le système MRV, dans le cadre du Programme AGIR pour le CORSIA ;

c) demander au Conseil de prendre des mesures visant à accroître la représentation géographique lors des délibérations techniques sur le CORSIA relevant du CAEP ;

d) prier le Conseil de présenter, par l'intermédiaire du CAEP, les analyses coûts-avantages et coût-efficacité qui appuieront le processus d'examen en 2022, en tenant compte de l'intégrité environnementale et des incidences sur différents types d'exploitants aériens.

19. Le délégué de la Chine introduit la note WP/306 (*Perspectives sur la voie de mise en œuvre juste et équitable du Régime CORSIA*) présentée par son État et par la Fédération de Russie qui tous les deux ont toujours plaidé en faveur de la mise en place d'un processus de mise en œuvre du CORSIA fondé sur la consultation, avec une large participation, chaque pays apportant sa contribution au mieux de ses capacités et de son équité, ainsi que sur une coopération gagnant-gagnant, afin de promouvoir le développement durable de l'aviation internationale dans le monde. Toutefois, la note relève que l'OACI n'a pas pris en compte de manière équilibrée les préoccupations et les positions des différentes parties pour faciliter la mise en œuvre du CORSIA. Ce n'est qu'en garantissant la justice procédurale dans la prise de décisions et l'équité morale dans les éléments de conception du mécanisme que les pays, en particulier les pays en développement, pourront avoir davantage confiance dans les initiatives de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique et se montrer plus disposés à participer à la coopération internationale pour la mise en œuvre du CORSIA. Elle relève dans son Appendice A que la plus grande part de la croissance de l'aviation internationale entre 2017 et 2037 sera enregistrée dans les pays en développement.

20. La note WP/306 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître que les questions soulevées aux paragraphes 2 et 3 de la note de travail affaibliront le rôle de chef de file recherché par l'OACI et nuiront à la confiance et à la volonté des pays, en particulier des pays en développement et des économies émergentes, de travailler ensemble pour lutter contre les émissions de l'aviation internationale par l'intermédiaire de l'OACI ;

b) donner aux pays suffisamment d'occasions de résoudre les différends et les controverses par le dialogue et la négociation ;

c) demander au Conseil, avec l'aide des États membres, de prendre des mesures immédiates, y compris examiner sérieusement le paragraphe 4.3 de la note et promouvoir l'établissement d'une voie de mise en œuvre juste et équitable du CORSIA, ainsi que les efforts concertés et les capacités respectives des pays ;

d) demander au Conseil d'élaborer, conformément aux principes énumérés à l'Annexe de la Résolution A39-2 de l'Assemblée, les indicateurs pour l'examen périodique du CORSIA et les critères déclenchant la suspension de la mise en œuvre du CORSIA, pour consultation et approbation par une réunion provisoire de haut niveau qui se tiendra en 2021.

21. Le délégué de l'Inde présente la note WP/228, Révision n° 1 (*CORSIA — Défis de mise en œuvre et nécessité de revoir les critères régissant les émissions*), qui soulève deux préoccupations concernant l'architecture de base du CORSIA à savoir qui devrait être responsable de la gestion des émissions, les exploitants d'avions ou les États ? Et comment le scénario de référence devrait être déterminé ? S'agissant de la première préoccupation, la note souligne que conformément aux principes comptables universellement convenus des gaz à effet de serre (GES) énoncés dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), la responsabilité de la réduction des émissions de GES relève des États membres et non pas des sources sectorielles de ces émissions. L'inventaire des émissions GES est établi au niveau national et communiqué internationalement, suivant la méthodologie standard. En conséquence, chaque pays est responsable, en vertu des principes de la CCNUCC, de la production et de la règlementation des gaz à effet de serre produits dans les limites de ses frontières. La note souligne que l'OACI devrait adopter un principe similaire pour les activités de réduction des États membres dans le secteur de l'aviation. Si l'on appliquait le même concept à l'aviation, le résultat logique serait de tenir un pays responsable des émissions de gaz à effet de serre qu'il produit dans le cadre des voyages internationaux effectués par ses ressortissants, indépendamment de la compagnie aérienne qu'ils utilisent.

Or, au titre du CORSIA, comme convenu dans la Résolution A39-3 de l'Assemblée, les émissions de chaque exploitant d'aéronefs forment la base du régime, laissant les États totalement hors de l'équation.

22. Pour ce qui est de la deuxième préoccupation, la note met en évidence le fait que les compagnies aériennes des États en développement sont en pleine phase d'expansion par rapport aux compagnies aériennes des pays développés dont les exploitations aériennes internationales ont déjà atteint un niveau très élevé. Si le seuil de référence est maintenu au niveau de 2019-2020, ce sera très injuste pour les compagnies aériennes des pays en développement, puisque l'expansion toute entière de leurs opérations aériennes de 2020 à 2026 sera soumise aux exigences de compensation en vertu du CORSIA. D'où la nécessité de déterminer le scénario de référence de manière plus scientifique.

23. La note WP/228, Révision n° 1, invite l'Assemblée à:

a) considérer le principe axé sur l'État membre de stabiliser les émissions d'aviation et d'attribuer la responsabilité de réduction des émissions aux États membres et non pas aux exploitants aériens ;

b) demander au Conseil d'envisager de modifier le critère de référence comme proposé ci-dessus et de reporter les années de référence à 2025-2026 pour les compagnies aériennes qui adhèreront durant la deuxième phase du CORSIA ;

c) envisager des critères simples et effectifs par rapport aux coûts pour la sélection des unités d'émission, avec un certain degré de souplesse pour les exploitants d'aéronefs d'États en développement, conformément au principe CBDR (responsabilité commune mais différenciée) ;

d) apporter plus de précision sur les SARP liées aux aspects juridiques et aux mesures répressives au titre du CORSIA, afin d'aider les États membres à en assurer une mise en œuvre appropriée ;

e) veiller à ce que les exploitants ne soient pas forcés de se conformer à différentes séries de dispositions pour la réduction des émissions au titre de divers régimes régionaux et à ce qu'il n'y ait qu'une seule mesure mondiale axée sur le marché pour assurer la réduction des émissions de l'aviation internationale et pour répondre à l'objectif ambitieux de la croissance carboneutre de l'OACI, dans son sens véritable ;

f) établir une procédure de dialogue et de consultation techniques entre les États membres et l'OACI sur la mise en œuvre du CORSIA par les États, de façon à faciliter et à respecter la souveraineté des États, en visant l'harmonisation et les synergies entre les approches des États ;

g) assurer que les critères régissant les unités d'émission soient entièrement harmonisés avec les principes et les critères de la CCNUCC sur les échanges internationaux de crédits de carbone établis en vertu de l'article 6 de la CCNUCC.

24. La déléguée du Canada présente la note WP/227 (*Point de vue canadien sur la mise en œuvre du CORSIA et le renforcement des capacités*) qui relève l'appui continu fourni par son État au CORSIA en tant que mesures mondiales basées sur le marché pour les émissions de CO_2 de l'aviation internationale et pour le Programme AGIR pour le CORSIA, en tant que forum de renforcement des capacités. Reconnaissant que le CORSIA a été un succès retentissant à ce jour, la note relève que les travaux restent à compléter et énonce quelques considérations pour les travaux futurs. Elle met aussi en évidence l'importance du renforcement des capacités et de la formation.

25. La note WP/227 invite l'Assemblée à :

a) noter l'appui du Canada au CORSIA en tant que mesure mondiale basée sur le marché permettant de réduire les émissions de CO_2 produites par l'aviation internationale et son appui au renforcement des capacités au moyen de l'initiative ACT-CORSIA ;

b) reconnaître l'importance pour les États membres de travailler avec leurs organismes nationaux d'accréditation, lorsque cela est possible, pour renforcer la disponibilité d'organismes de vérification accrédités dès que possible ;

c) reconnaître l'importance du processus d'examen établi et à encourager les États membres à communiquer à l'OACI les problèmes rencontrés dans la mise en œuvre du CORSIA pour que des orientations complémentaires puissent être élaborées ;

d) souligner l'importance de l'approbation par le Conseil des programmes d'unités d'émissions et éventuellement de types de projets en temps opportun après la conclusion du premier processus d'examen de l'Organe consultatif technique (TAB) ;

e) noter que le Canada encourage tous les États membres de l'OACI à indiquer dès que possible s'ils comptent participer au CORSIA.

26. Le délégué du Guyana présente la note WP/265 (*Progrès accomplis dans le domaine de la protection de l'environnement en aviation par la République coopérative du Guyana*) qui examine les efforts du Guyana pour se conformer au CORSIA et la nécessité pour l'OACI de tenir compte des capacités limitées des petits États. La note insiste sur le fait que malgré le classement du Guyana en tant que petit État insulaire en développement (PEID), il s'est engagé à participer à la phase pilote du CORSIA. Elle relève aussi que l'OACI devrait continuer à reconnaître les vulnérabilités des petits États face aux effets des changements climatiques ainsi que leurs limites pour assurer une sécurité environnementale. Ces limites sont visibles dans le manque de capacités technologiques, l'insuffisance de capital humain et les contraintes financières. Par conséquent, l'OACI et les États développés ne doivent pas ignorer l'absence de participation des PEID au CORSIA ou le fait qu'ils ne soumettent pas ou n'élaborent pas de plans d'action nationaux sur les émissions de CO_2, mais continuer à encourager ces pays et à leur prêter assistance pour veiller à ce qu'aucun pays ne soit laissé à la traîne, conformément à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) de l'OACI.

27. La note WP/265 invite l'Assemblée à :

a) recommander à l'OACI de continuer à fournir des services de renforcement des capacités et d'assistance technique aux pays en développement ;

b) demander à l'OACI de sans cesse reconnaître et prendre en considération les contributions minimales de CO_2 des petits États au niveau des émissions mondiales de CO_2, en gardant à l'esprit leur vulnérabilité face aux effets des changements climatiques.

28. Le délégué du Brésil présente la note WP/290 (*CORSIA : Travaux futurs nécessaires*) qui, tout en manifestant l'appui de son État au CORSIA, relève deux aspects qui exigent une attention particulière du Conseil pour assurer la bonne mise en œuvre du régime. Le premier concerne le critère servant à calculer la valeur de référence des émissions des nouveaux venus. La définition de cette valeur de référence est une question qui n'a pas été réglée par les organes techniques de l'OACI, et qui aura des incidences d'ordre pratique une fois que la formule individuelle sera en place. Les exploitants d'aéronefs qui commenceront à effectuer des vols internationaux après 2019 ne seront pas en mesure de calculer le

facteur de croissance individuel de leurs émissions, car aucune valeur de référence 2019-2020 n'aura pas été établie. Le deuxième aspect se rapporte à une décision du Conseil concernant les unités d'émission admissibles, qui devrait être prise dans les meilleurs délais, en reconnaissant l'importance du mécanisme de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) dans la fourniture des unités d'émission à grande échelle, tout en assurant l'intégrité environnementale.

29. La note WP/290 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître que l'OACI doit décider d'un critère pour le calcul de la valeur de référence des émissions des nouveaux venus, compte tenu des incidences que pourrait avoir l'absence d'un critère rigoureux au moment où la formule individuelle sera en place ;

b) demander au Conseil de fournir des éléments indicatifs relatifs à la définition de la valeur de référence des émissions des nouveaux venus, ce qui éliminera les pratiques anticoncurrentielles ;

c) saluer l'établissement de l'Organe consultatif technique (TAB) et à demander au Conseil d'examiner ses recommandations dès que possible, tout en reconnaissant les circonstances particulières des mécanismes de la CCNUCC.

30. Le délégué du Brésil présente ensuite la note WP/291 (*Nécessité d'assurer une transition harmonisée des MBM du CORSIA aux SAF : Proposition sur la voie à suivre*) qui souligne les préoccupations de son État concernant : i) les moyens de réaliser les objectifs climatiques de l'OACI à long terme, qui nécessitera une augmentation de la place occupée par les carburants d'aviation alternatifs durables (SAF) ; et ii) l'absence d'un mécanisme pour assurer une transition prévisible et harmonieuse à l'abandon progressif du CORSIA d'ici 2035. En réponse à ces préoccupations, la note propose de donner au Conseil le mandat d'étudier et de proposer, avec le soutien technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), un mécanisme visant à favoriser une transition harmonieuse des compensations au SAF et à d'autres technologies.

31. La note WP/291 invite l'Assemblée à :

a) convenir de la nécessité de prendre d'autres mesures pour assurer l'abandon ordonné et progressif des mesures basées sur le marché du CORSIA, dans le cadre de la *Vision 2050 de l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs*, et comme moyen de réaliser les objectifs climatiques de l'OACI à long terme ;

b) demander au Conseil d'étudier et d'élaborer, avec la contribution technique du CAEP, un mécanisme visant à garantir une transition harmonieuse pour passer de l'utilisation des mesures mondiales basées sur le marché (MBM) à l'utilisation de carburants d'aviation durables, ainsi que d'autres mesures à ajouter au panier de mesures de l'OACI en vue d'assurer la faisabilité à long terme des objectifs climatiques ambitieux de l'OACI.

32. Le délégué de la Fédération de Russie introduit la note WP/529 (Révision n° 1 – en chinois uniquement) (*L'Impact de la mise en œuvre du CORSIA sur l'augmentation des taux de croissance des émissions de CO_2 dans le secteur de l'aviation civile internationale et sur la réduction de la sécurité générale des vols. Scénarios alternatifs d'action climatique de l'OACI dans le contexte des objectifs de développement durable*). Il met évidence les conséquences catastrophiques du changement climatique sur l'environnement, en citant l'exemple des feux de forêt au Canada et dans la Fédération de Russie, ainsi que les ouragans et d'autres catastrophes naturelles, ainsi que les pertes en vies qui en découlent. Le délégué de la Fédération de Russie relève que la question est par conséquent d'une haute importance non seulement

pour l'OACI mais aussi pour toute l'humanité. La note WP/529 explique pourquoi le CORSIA entraînera une hausse des émissions de l'aviation et aura des incidences négatives sur les objectifs stratégiques de l'OACI, y compris la sécurité, la protection de l'environnement et le développement économique du transport aérien. Elle souligne que le CORSIA entraînera de graves distorsions des relations de marché et une concurrence déloyale, ce qui est contraire à la Convention relative à l'aviation civile internationale et aux objectifs de développement durable de l'ONU. En outre, des préoccupations ont été soulevées concernant l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de revenus pour financer des activités liées au climat dans d'autres secteurs.

33. La note WP/529 invite l'Assemblée à :

a) examiner la version alternative du projet de Résolution de l'Assemblée de l'OACI intitulé « *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI sur la protection de l'environnement — Changements climatiques* », qui prévoit la mise en œuvre de mesures de marché mondiales fondées sur le « *Mécanisme de développement propre pour l'aviation civile internationale (ACDM)* » présentée en pièce jointe ;

b) charger le Conseil de l'OACI d'étudier la possibilité de commencer la création, sous l'égide de l'ONU, « des forces aéronautiques mobiles pour la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles » financées par le Fonds pour l'environnement mondial de l'OACI (FEM), ce qui correspond pleinement à des Objectifs de développement durable de l'ONU (Résolution A/RES/70/1 de l'Assemblée générale de l'ONU, « *Transformation de notre monde : Ordre du jour en matière du développement durable pour la période jusqu'à 2030* »).

34. Rappelant qu'environ 500 000 personnes ont participé à la marche de la grève des jeunes pour le climat mondial qui s'est déroulée à Montréal le 27 septembre 2019, le délégué de la Fédération de Russie souligne que le moment est venu de mener des actions concrètes.

35. L'observateur de l'IATA introduit la note WP/139 (*Point de vue de l'IATA sur le système MRV et les unités d'émissions du CORSIA*) qui insiste sur le fait que l'uniformité dans la mise en œuvre du CORSIA est un aspect clé, non seulement pour prévenir les distorsions du marché, mais aussi pour préserver l'intégrité environnementale du CORSIA. Dans cette note, l'IATA salue les progrès accomplis au cours des derniers mois dans la mise en place de l'Organe technique consultatif et l'adoption formelle des critères d'admissibilité, et souligne que l'intervention d'une décision claire du Conseil sur les unités d'émission au début de l'année 2020 est essentielle pour permettre aux exploitants d'avions de commencer la planification de leurs exigences en matière de compensation.

36. La note WP/139 invite l'Assemblée à :

a) réaffirmer l'importance de réduire autant que possible les distorsions de marché associées au CORSIA ;

b) demander aux États membres de prendre les mesures nécessaires pour se conformer au CORSIA et l'appliquer, conformément au Volume IV de l'Annexe 16 ;

c) prendre acte du point de vue de l'IATA selon lequel il importe d'assurer aux exploitants d'aéronefs un large accès au marché du carbone, tout en assurant l'intégrité environnementale des unités d'émissions admissibles ;

d) prendre acte du point de vue de l'IATA selon lequel il est essentiel que le Conseil de l'OACI prenne une décision sur les unités d'émission admissibles en 2020, au plus tard.

37. L'observateur de l'IATA attire ensuite l'attention sur la Résolution concernant le CORSIA adoptée à une majorité écrasante lors de la 75e Assemblée générale annuelle (AGA) à Séoul (République de Corée) du 1er au 3 juin 2019, et dans laquelle l'AGA :

« 1. RÉITÈRE le ferme soutien des compagnies aériennes membres de l'IATA au CORSIA et leur engagement à se conformer pleinement aux exigences du régime en ce qui a trait à la surveillance, la déclaration et la vérification, ainsi que la compensation ;

« 2. PRESSE les compagnies aériennes membres de l'IATA de mettre en œuvre toutes les mesures d'efficacité disponibles pour continuer à améliorer l'efficience de l'industrie, ce qui inclut des investissements dans le remplacement de la flotte, des mesures opérationnelles et la collaboration avec les partenaires de l'industrie pour progresser davantage en matière d'infrastructures ;

« 3. PRESSE tous les membres de l'IATA de participer à la transition énergétique à long terme du transport aérien vers les carburants d'aviation durables ;

« 4. PRESSE tous les États membres de l'OACI de réitérer leur soutien au CORSIA lors de la 40e session de l'Assemblée de l'OACI et de réaffirmer que le CORSIA est la mesure fondée sur le marché applicable aux vols internationaux, ce qui exclut les mesures unilatérales chevauchantes ou redondantes ;

« 5. EST EN DÉSACCORD avec les décisions de plusieurs États membres de l'OACI d'imposer à l'aviation internationale des taxes nationales ou régionales et des instruments de tarification du carbone, en plus du CORSIA, et considère ces décisions comme faisant fi des engagements pris lors de la 39e Assemblée de l'OACI ;

« 6. ENCOURAGE les États membres de l'OACI à faire preuve de leadership en matière de climat et d'aviation ;

« 7. ENCOURAGE tous les États membres de l'OACI à envisager une participation volontaire à la phase pilote et à la première phase de mise en vigueur des exigences de compensation du CORSIA ; et

« 8. PRESSE tous les États membres de l'OACI de s'assurer que leurs règlements nationaux en matière de surveillance, de déclaration et de vérification soient pleinement conformes à l'Annexe 16, volume IV, dans le but de prévenir les distorsions de marché et la multiplicité des exigences en la matière. »

38. L'observateur de l'IATA introduit également la note WP/193 (*Point de vue de l'industrie sur le CORSIA*) présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG. La note exprime le ferme appui de l'industrie au CORSIA et fait relève que sa mise en œuvre élimine la nécessité d'appliquer des mesures redondantes de tarification du carbone aux émissions de l'aviation internationale à l'échelle régionale, nationale ou infranationale. Elle souligne le fait que le CORSIA a été adopté en reconnaissant largement qu'il devrait être la seule mesure fondée sur le marché appliquée aux vols internationaux, suivant le principe que les émissions ne devraient pas être comptabilisées plus d'une fois. Elle aborde la crainte de l'industrie aéronautique que la mise en œuvre et l'efficacité du CORSIA ne soient compromises par les politiques des différents États et de groupes d'États qui appliquent ou envisagent d'appliquer un instrument de tarification du carbone ou une taxe sur les billets d'avion pour contrer les émissions de l'aviation internationale, en plus du CORSIA.

39. Le Président rappelle que les trois notes de travail suivantes ont été introduites précédemment lors de l'examen du point 16 : *Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation* (EX/5), à savoir la note WP/102 (*Perspectives de l'aviation durable*) présentée par la Finlande au de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile ; la note WP/266 (*Récents développements en matière de collecte, de suivi et de compte rendu des émissions de CO_2 dues à l'aviation internationale*) présentée par le Kenya ; et la note WP/411 (*Contributions de la Région Amérique latine aux Questions de changements climatiques et à la mise en œuvre du CORSIA*) présentée par le Guatemala et parrainée par les États membres de la CLAC.

40. Il est noté que les dix notes d'information ci-après ont aussi été soumises au titre du point 17 de l'ordre du jour : note WP/159 *(Reassertion of the Arab Civil Aviation Organization's acknowledgement that the "CORSIA Plan" is the only Global Market-based Measure applied to CO_2 emissions from international aviation)* présentée par l'OAAC ; note WP/472 *(ACT-CORSIA and the Pacific)* présentée par l'Australie et la Nouvelle-Zélande et coparrainée par les Fidji, l'Indonésie et les Samoa ; la note WP/338 *[CORSIA implementation in Member States of the Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)]* et la note WP/339 *[ICAO ACT-CORSIA Programme in Member States of the Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)]* présentée par le CASSOS ; la note WP/409 *(Contribution and views of South Africa on the environmental protection work done by ICAO)* présentée par l'Afrique du Sud ; la note WP/482 *(Japan's experience of CORSIA implementation)* présentée par le Japon ; la note WP/527, Révision n° 1 *(Experiencia de la República Argentina en la implementación del CORSIA)* présentée par l'Argentine ; la note WP/547 *(Potential contribution of lower carbon aviation fuel to GHG emissions reductions)* présentée par l'Arabie saoudite ; la note WP/548 *(Indonesia's priority measures in reducing carbon emissions in aviation sector)* présentée par l'Indonésie ; et la note WP/407 *(IATA support for the implementation of CORSIA through FRED+)* présentée par l'IATA.

Analyse

41. Se référant aux notes WP/306 (présentée par la Chine et la Fédération de Russie), WP/228 Révision n° 1 (présentée par l'Inde) et WP/529 (Révision n° 1 — *en chinois uniquement*) (présentée par la Fédération de Russie) dans lesquelles des préoccupations en rapport avec le CORSIA sont soulevées et des suggestions d'actions et d'approches spécifiques faites, le Président rappelle au Comité exécutif que l'OACI travaille sur la question d'une mesure mondiale basée sur le marché depuis plus de dix ans avec la participation du Conseil, et l'appui technique du CAEP et de tous les États membres de l'OACI, ainsi que l'organisation de plusieurs réunions de haut niveau à différents moments. Il souligne que le processus de suivi est consultatif et transparent, et que les informations sur les diverses phases de développement et les normes du CORSIA ont été présentées à tous les États membres de l'OACI lors des deux phases des Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) et les ateliers régionaux annuels qui ont eu lieu entre 2015 et 2019. Les retours d'information reçus sur ces évènements ont été pris en compte dans la finalisation des dispositions du CORSIA et des SARP du CORSIA. Le Président rappelle que le CORSIA a été adopté lors de la dernière Assemblée en 2016, en bénéficiant du consensus le plus large possible lors de la séance plénière de clôture. Tout cela s'est également traduit par le fait qu'aucun État membre n'a exprimé aucune réserve sur la Résolution A39-3 de l'Assemblée dans l'ensemble, et que quelques États seulement ont exprimé des réserves quant à certaines dispositions spécifiques de ladite Résolution. Relevant que l'OACI est à l'avant-garde de la protection de l'environnement en aviation internationale, en veillant à ce qu'« Aucun pays [ne soit] laissé de côté », le Président souligne que ce souci est et restera au centre des activités de l'OACI. Il suggère par conséquent au Comité exécutif de recommander que le projet de Résolution sur le CORSIA qui figure en Appendice à la note WP/59 soit transmise à la Plénière pour adoption.

42. Le délégué de Tuvalu entame son intervention en relevant que c'est la première fois que son pays participe à l'Assemblée de l'OACI depuis qu'il a adhéré à l'Organisation le 18 novembre 2017 et qu'il se réjouit de la perspective de contribuer aux futures initiatives de l'OACI et d'en tirer des enseignements. Tuvalu reconnaît que le CORSIA est une question d'une grande importance. Même si en tant que petit État insulaire, son volume d'activités économiques est petit, y compris dans le domaine de l'aviation internationale, et ne contribue par conséquent pas de manière significative aux émissions mondiales de GES, Tuvalu appuie la mise en œuvre intégrale du CORSIA sans changement, ainsi qu'un objectif ambitieux mondial à long terme, puisque l'incidence des changements climatiques est une réalité pour lui et d'autres petits États insulaires. Le délégué de Tuvalu relève, à cet égard, que lors du cinquantième sommet du Forum des Îles du Pacifique (PIF) qui s'est tenu à Fufunati, sa capitale nationale, du 13 au 16 août 2019, les dirigeants du Pacifique ont adopté une déclaration forte, la *Déclaration de Kainaki II pour une action climatique urgente et immédiate contre le changement climatique*. Il souligne que, conformément à cette déclaration, il faut une action urgente, étant donné qu'une action insuffisante ou l'inaction, aurait des effets significatifs sur les moyens de subsistance dans les Îles du Pacifique et sur l'existence même de cette région.

43. Au nom de l'OACI, le Président du Conseil, Olumuyiwa Benard Aliu, souhaite chaleureusement la bienvenue à Tuvalu en tant que 192e État membre de l'Organisation et félicite cet État pour les efforts consentis afin de participer à la 40e session Assemblée.

44. Remerciant Singapour pour avoir présenté la note WP/229 coparrainée par son État, le délégué de l'Australie rappelle une expression internationale utilisée chaque fois qu'il est souhaitable de faire quelque chose de difficile et qu'on doit continuer à faire, à savoir « maintenir le cap ». Il souligne que l'Australie aimerait que l'Assemblée « poursuive la mise en œuvre du CORSIA ».

45. Le délégué du Bangladesh relève que son État souhaite que la mise en œuvre du CORSIA ne freine pas la croissance du secteur de l'aviation dans les pays en développement, ce qui est susceptible d'avoir des effets néfastes sur le développement socioéconomique. Il approuve par conséquent la note WP/229 (présentée par Singapour), la note WP/265 (présentée par le Guyana) et la note WP/228 Révision n° 1 (présentée par l'Inde).

46. Affirmant que l'OACI est l'organisation compétente pour s'attaquer efficacement aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale, le délégué du Chili manifeste son appui à la mise en œuvre en temps utile du CORSIA dans le monde entier. Il relève que le Chili, avec l'aide de l'OACI, a mis en place le 1er janvier 2019 son programme MRV ainsi que le cadre règlementaire nécessaire.

47. La déléguée du Nigéria souligne que son État salue les progrès accomplis par l'OACI sur le CORSIA, ainsi que la réussite de son Programme « AGIR pour le CORSIA » dont le Nigéria est un État donateur. Le Nigéria approuve les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil). En particulier, il appuie toutes les modifications proposées à la Résolution A39-3 présentée dans la note de travail WP/59 ; et souhaite que le CORSIA soit la seule mesure mondiale basée sur le marché s'appliquant aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale afin d'éviter une multitude de mesures nationales et régionales basées sur le marché faisant double emploi, assurant ainsi que les émissions de CO_2 de l'aviation internationale seront comptabilisées une seule fois. Dans le même ordre d'idées, le Nigéria approuve la note WP/117 (présentée par la CAFAC) et la note WP/139 (présentée par l'IATA).

48. Rappelant l'intervention du délégué de Tuvalu, le délégué de la France réaffirme que pour de nombreux États membres de l'OACI, les changements climatiques constituent une crise et qu'il est absolument vital de mener une action urgente pour y répondre. Il remercie le Canada pour avoir présenté la note WP/227 qui relève que pendant la première phase du programme « AGIR pour le CORSIA » qui

était axée sur l'élaboration des plans de surveillance des émissions et des cadres juridiques, le Canada, en partenariat avec la France, s'est allié aux États membres de l'Organisation internationale de la Francophonie, et en partenariat avec à la fois la France et l'Espagne, pour fournir l'assistance à plusieurs États du Moyen-Orient. Le délégué de la France souligne que son État est prêt à participer avec enthousiasme à la deuxième phase du programme « AGIR pour le CORSIA ». Il félicite la CAFAC pour les activités menées sur le continent africain afin de faciliter la mise en œuvre du CORSIA et décrites la note WP/177. En outre, le délégué de la France plaide pour l'adoption par la Plénière du projet de Résolution actualisée sur le CORSIA présenté en appendice à la note WP/59.

49. Rappelant que le CORSIA est le résultat délicatement équilibré de longues négociations et de compromis entre les États membres de l'OACI, le délégué de Singapour souligne que son État ne soutient pas une révision substantielle du CORSIA, étant donné que la remise en question d'une partie du programme risque d'entraîner celle de l'autre. Étant donné que la crédibilité de l'OACI et de la communauté de l'aviation internationale en matière de réponse aux changements climatiques est étroitement liée à la réussite de la mise en œuvre du CORSIA, Singapour estime que l'accent devrait être mis en conséquence sur la réussite de l'exécution en temps utile du programme. Ensuite, sur la base de l'expérience pratique acquise à travers la mise en œuvre du CORSIA, l'OACI et la communauté de l'aviation internationale peuvent nourrir plus d'ambition en cherchant à y apporter des améliorations. S'agissant des autres éléments de mise en œuvre du CORSIA, Singapour affirme qu'il est judicieux de poursuivre les travaux sur les domaines émergents comme les unités d'émission admissibles CORSIA et les carburants admissibles CORSIA.

50. Le délégué du Japon indique que son État partage le point de vue selon lequel l'OACI doit « poursuivre la mise en œuvre du CORSIA ». Le Japon approuve les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil et soutient sans réserve le CORSIA qui est l'une des grandes réalisations de la dernière Assemblée, et du Conseil depuis lors. De nombreux États commencent à prendre les mesures nécessaires pour mettre en œuvre le CORSIA conformément à l'Annexe 16, Volume IV, et le Japon considère que les progrès enregistrés sur le CORSIA ne devraient pas être interrompus étant donné l'urgence des changements climatiques. Par conséquent, le Japon ne saurait soutenir des modifications profondes du CORSIA. Il continuera à soutenir les discussions relatives au CORSIA au sein du conseil et du CAEP, notamment, ainsi que le programme « AGIR pour le CORSIA ».

51. Le délégué du Guatemala manifeste aussi son appui aux notes WP/56 et WP/59, ainsi qu'aux travaux relatifs au CORSIA qui seront réalisés par le CAEP au cours du prochain triennat. Soulignant l'importance de la nature, il met l'accent sur la nécessité d'avoir une démarche commune dans la réponse aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale et d'investir dans tout l'éventail des projets pour réduire ces émissions, surtout dans les pays en développement. Le délégué du Guatemala réaffirme qu'il est crucial pour les États de participer volontairement à la phase pilote du CORSIA. Il saisit cette occasion pour mettre lumière la note d'information WP/81 *[Green Paper of the Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA)]* présentée par les États membres du COCESNA et prise en compte par le Comité exécutif dans ses précédentes délibérations (EX/5) sur le point 16 de l'ordre du jour : *Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation*. Le livre vert du COCESNA est fondé sur le Programme de développement durable à l'horizon 2030 des Nations Unies et ses ODD, surtout ceux liés à la gestion de l'environnement, à l'eau, à l'énergie, au traitement intégral des déchets et à la gestion des matières. Il devrait devenir le Manuel environnemental du COCESNA avec pour but de prévenir, corriger et réparer les effets potentiels des installations et des activités régulières de cette institution sur les systèmes environnementaux. Le COCESNA recommande à l'OACI d'intégrer ces principes dans ses divers programmes.

52. Rappelant les préoccupations soulevées par son État dans la note WP/228 Révision n° 1 (*Défis de mise en œuvre et nécessité de revoir les critères régissant les émissions*, cf. paragraphes 21 à 23 ci-dessus), le délégué de l'Inde affirme qu'elles devraient être dûment prises en compte par l'Assemblée dans l'adoption du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA joint en appendice à la note WP/59, puisque cela renforcerait le CORSIA et le rendrait beaucoup plus juste et équitable.

53. Le délégué de la Fédération de Russie relève que son État se joint à la position de l'Inde exposée dans la note WP/228 Révision n°1 et considère que la proposition formulée par l'Inde permettrait de résoudre la question des nouveaux entrants. Rappelant l'appui de la France à la note WP/306 (présentée par la Chine et la Fédération de Russie), il indique que selon son entendement, les points de vue exprimés dans ces deux notes de travail seront consignés dans le Rapport du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour. Se référant à la note WP/59 qui contient le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA, le délégué de la Fédération de Russie souligne que son État ne saurait appuyer les alinéas b), c) et d) du paragraphe de la suite à donner. Rappelant que la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie ont soumis au Secrétariat leurs propositions conjointes de modification de cette Résolution de l'Assemblée, il réitère que la Fédération de Russie n'appuiera pas ladite résolution tant que ces modifications ne seront pas prises en compte.

54. Le délégué de la Chine appuie l'intervention du délégué de la Fédération de Russie, ainsi que les interventions des délégués de l'Inde, de la Fédération de Russie et du Brésil. Soulignant que les dispositions relatives à l'assistance et au renforcement des capacités des pays en développement sont capitales pour la mise en œuvre du CORSIA, il relève qu'elles devraient être axées sur le renforcement de leurs capacités en matière de développement durable. Notant que plusieurs des notes de travail présentées relèvent le fait que les États feront face à de nombreuses difficultés dans la mise en œuvre de la forme actuelle du CORSIA, le délégué de la Chine prévient que si l'Assemblée se précipitait pour adopter le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA sans bien comprendre les circonstances nationales des États, la mise en œuvre ne pourrait pas être garantie.

55. Le délégué de la Chine affirme que la politique de l'OACI en matière de carburants alternatifs durables est irrationnelle et inefficace. Il rappelle que chacun des 193 États membres de l'OACI est à un niveau différent de développement économique, l'Organisation ne devrait pas avoir une politique unique ; par contre, elle devrait tenir compte des contextes nationaux respectifs des États. Le délégué de la Chine souligne qu'il serait erroné pour l'OACI de suivre la mauvaise voie, en poursuivant la mise en œuvre du CORSIA dans sa forme actuelle, sans modification. Rappelant que la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie ont soumis au Secrétariat leurs propositions conjointes de modification de la Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA (note WP/59), le délégué de la Chine exprime l'espoir que l'Assemblée tiendra compte de toutes les observations formulées pendant la 40e Assemblée pour une mise en œuvre efficace et équitable du CORSIA.

56. Attirant l'attention sur la note WP/177 (présentée par la CAFAC), le délégué du Bénin salue les efforts de l'OACI visant à faciliter la mise en œuvre du CORSIA, et exprime sa gratitude pour la formation qui sera organisée dans son État du 21 au 25 octobre 2019, ainsi qu'au Burkina Faso, au Burundi, au Congo, au Niger, en République démocratique du Congo, au Gabon, au Sénégal et au Togo, dans le cadre de la Phase 2 des partenariats de parrainage du programme « AGIR pour le CORSIA », avec le Canada et la France.

57. Appuyant les notes de travail WP/56 et WP/59 (présentée par le Conseil), le délégué de la Colombie affirme que le CORSIA devrait être la seule mesure mondiale basée sur le marché à appliquer aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale et devrait être mise en œuvre tel qu'il figure dans ces deux notes de travail.

58. Le délégué de la Suisse relève que son État et d'autres États européens appuient sans réserve les activités initiées par l'OACI, avec le concours des États des diverses régions du monde, afin de faciliter la mise en œuvre du CORSIA et renforcer les capacités et les moyens, le cas échéant, et maintiendront cet appui. La Suisse et les autres États européens invitent les autres États à copier leur exemple et manifestent leur volonté de participer volontairement au CORSIA dès le lancement de la phase pilote. Rappelant que plus de 100 États ne se sont pas encore portés volontaires, le délégué de la Suisse fait observer qu'il est encore possible de participer à ce programme important dès son lancement.

59. Le délégué de l'Éthiopie souligne que le fonctionnement efficace et efficient du système de transport international s'appuie sur un degré élevé d'uniformité dans les règlements, les normes et les procédures et que l'imposition de mesures unilatérales par des États ou des groupes d'États compromet ces fonctions. Il note que c'est sur cette base que le CORSIA a été adopté lors de la dernière Assemblée, avec une large reconnaissance qu'il devrait être la seule mesure mondiale basée sur le marché appliquée aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale. Le délégué de l'Éthiopie insiste sur le fait que toute autre mesure mondiale basée sur le marché pour atténuer les effets des émissions de CO_2 de l'aviation internationale constituerait un obstacle majeur à un développement sûr, économique et ordonné du transport aérien international. Pour ces raisons, il appuie les points de vue de l'industrie de l'aviation sur le CORSIA qui figurent dans la note WP/193 (présentée par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAL et l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG).

60. Le délégué de l'Égypte remercie tous les États qui œuvrent sans relâche pour réduire les émissions de CO_2 de l'aviation internationale. Notant que l'Assemblée fait confiance à son Président pour veiller à ce qu'il y'ait un consensus sur cette question importante, il souligne la nécessité de tenir compte de la représentation géographique et s'assurer qu'il n'y a pas de contradiction entre la politique de l'OACI en ce qui concerne le CORSIA et les décisions prises au niveau des Nations Unies. Le délégué de l'Égypte souligne par ailleurs la nécessité de tenir compte du développement durable basé sur les ODD des Nations Unies et sur la capacité de chaque pays à participer au CORSIA, et de faire participer la société civile au processus de prise de décisions. Par conséquent, il appuie les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil) ; les alinéas d), e), f), et g) de la note WP/228 Révision n° 1 (présentée par l'Inde) ; la note WP/139 (présentée l'IATA) ; et les différentes notes de travail qui abordent les dispositions d'assistance à la mise en œuvre du CORSIA conformément à l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* » (NCLB) de l'OACI.

61. Le délégué du Brésil indique que son État partage les préoccupations exprimées par le Canada dans la note WP/227 en ce qui concerne le petit nombre d'organismes de vérification accrédités, ainsi que son opinion sur l'importance du processus d'examen régulier du CORSIA lors de la mise en œuvre du programme. Par ailleurs, le Brésil appuie la note WP/411 (présentée par le Guatemala), la note WP/229 (présentée par Singapour) et la note WP/139 (présentée par l'IATA). S'agissant de la note WP/306 (présentée par la Chine et la Fédération de Russie), le Brésil considère que les coprésentateurs ont soulevé une importante préoccupation concernant le lourd fardeau que la mise en œuvre du CORSIA fait peser sur les marchés en développement et souligne que cela devrait être pris en compte pendant le processus d'examen régulier du CORSIA afin d'améliorer l'équité règlementaire du programme.

62. Notant que son État approuve les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil), le délégué de la République de Corée indique qu'il estime que les activités relatives au CORSIA réalisées depuis la dernière Assemblée sont très importantes, y compris l'appui aux États membres promu par le Conseil et le Secrétariat pour une mise en œuvre réussie du CORSIA. La République de Corée considère que malgré les contraintes de temps, la réussite de la mise en œuvre soutiendra les efforts de la communauté internationale pour lutter contre les changements climatiques. La République de Corée met activement en œuvre les activités liées au CORSIA au moyen d'ateliers/séminaires régionaux de l'OACI et entend poursuivre la coopération avec l'OACI et ses États membres, dans ce domaine.

63. Le délégué des États-Unis souligne que son État appuie la proposition du Président tendant à transmettre le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA (note WP/59) à la Plénière pour adoption, dont il est aussi fait état dans la note WP/229 (présentée par Singapour). Appréciant les observations du délégué de l'Australie sur le CORSIA, les États-Unis reconnaissent que, pour l'instant, la mise en œuvre du CORSIA est difficile, laborieuse et délicate : certains États souhaitent aller plus vite, et d'autres remettent en question certains des principes adoptés à la dernière Assemblée en 2016. Les États-Unis soutiennent sans réserve l'idée de « maintenir le cap » en ce qui concerne le CORSIA. Ils approuvent les observations formulées par le délégué du Brésil sur les travaux futurs relatifs à la résolution de la question des nouveaux entrants et des unités d'émissions admissibles. Les États-Unis reconnaissent que beaucoup reste à faire et s'engagent à achever ces travaux.

64. Appréciant aussi les observations du Président sur les considérations ayant inspiré le CORSIA , les États-Unis souhaitent mettre en évidence le caractère bénévole de la phase pilote et de la première phase du CORSIA, l'approche ascendante suivant laquelle les États peuvent choisir d'y participer s'ils le souhaitent, la répartition dynamique qui a modifié la répartition entre la croissance sectorielle et la croissance individuelle afin de répondre aux préoccupations relatives au scénario de référence, et surtout, comme l'a indiqué le délégué du Brésil dans son intervention, le processus d'examen qui permet la révision et la mise à jour du CORSIA, selon le cas, une fois que le programme est mis en œuvre. Compte tenu de ce qui précède, les États-Unis soutiennent sans réserve la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA et l'idée de maintenir le cap.

65. Le délégué de l'Italie note que son État soutient les travaux réalisés par l'OACI au titre du CORSIA au cours des trois dernières années et approuve les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil. En outre, l'Italie reconnaît et salue la note WP/177 (présentée par la CAFAC), et appuie les interventions des délégués de la France, de l'Australie, du Japon et autres.

66. La déléguée de l'Irlande note que son État soutient l'approche du panier de mesures pour atteindre l'objectif ambitieux mondial d'une croissance carboneutre à partir de 2020 et dont le CORSIA est l'un des éléments fondamentaux. Elle rappelle que toutes les parties prenantes de l'aviation ont œuvré longtemps et sans relâche pour trouver cet accord historique sur le CORSIA, et que la 39e Session de l'Assemblée a trouvé le consensus nécessaire pour faire avancer ce programme. Par ailleurs, au cours des trois dernières années, le Conseil de l'OACI et ses organes compétents ont mis en place les règles et procédures nécessaires à la mise en œuvre du CORSIA. Elle se poursuit et se trouve à un stade avancé. Étant donné que l'Irlande considère qu'il faut maintenir cet élan et continuer à avancer ensemble dans une seule direction, elle estime que l'OACI ne devrait pas détourner son attention du CORSIA, comme le proposent certaines notes de travail présentées. L'Irlande partage les points de vue exprimés par les délégués de l'Australie et des États-Unis, à savoir « maintenir le cap » en ce qui concerne le CORSIA.

67. Préconisant aussi de maintenir le cap, le délégué de la Géorgie réitère que la mise en œuvre du CORSIA est déjà lancée et se trouve à un stade avancé. Étant donné que le lancement de nouveaux travaux sur d'autres mesures risquerait d'interrompre les progrès accomplis sur le CORSIA, il convient avec les délégués qui se sont déclarés en faveur du maintien du CORSIA sous sa forme actuelle. Le délégué de la Géorgie manifeste son appui sans réserve aux notes de travail WP/26 et WP/59, à cet égard.

68. Le délégué de la Macédoine du Nord appuie sans réserve les travaux de l'OACI sur le CORSIA et son engagement à veiller à la mise en œuvre effective du programme par les États. Avertissant que toute tentative de modifier ou d'assouplir le CORSIA irait à l'encontre du principe fondamental de la non-discrimination et ouvrirait la porte à de graves distorsions du marché, il demande par conséquent qu'elle soit rejetée par l'Assemblée.

69. Le délégué des Pays-Bas fait observer que l'excellent récapitulatif présenté par le Président a parfaitement clarifié le processus délicat que l'OACI a entrepris pour répondre à toutes les préoccupations soulevées précédemment en ce qui concerne le CORSIA, suivi d'énormes efforts au cours des trois dernières années pour mettre en place des mesures pour la mise en œuvre de cet important programme. Tous ces travaux forment un socle pour la poursuite du développement du CORSIA en vue du lancement de la phase pilote volontaire en 2021. Certes, les Pays-Bas reconnaissent la nécessité d'appuyer davantage les circonstances spécifiques des États, et relève aussi l'importance d'une participation plus large afin de faire du CORSIA une véritable mesure mondiale basée sur le marché.

70. Le délégué du Cameroun indique que son État appuie les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil), ainsi que la note WP/177 (présentée par la CAFAC). Certes, le Cameroun participera volontairement au CORSIA dès son lancement, mais il souligne la nécessité de renforcer davantage les capacités, et d'élaborer des éléments indicatifs supplémentaires sur la question de la vérification des rapports sur les émissions de CO_2, étant donné que la plupart des pays en développement ne disposent pas d'un organisme de vérification accrédité.

71. La déléguée de la Nouvelle-Zélande note que son État appuie le CORSIA en tant que seule mesure mondiale basée sur le marché pour le secteur de l'aviation internationale et encourage les autres États à y participer. La Nouvelle-Zélande appuie la position exprimée notamment par les délégués de la France, de Singapour suivant laquelle le projet de Résolution actualisée sur le CORSIA (WP/59) doit être transmis, sans modification de fond, à la Plénière pour adoption. Faisant observer que les changements climatiques ne font aucune distinction, la déléguée de la Nouvelle-Zélande souligne que l'Assemblée ne devrait pas non plus établir des distinctions entre les États. Comme elle l'a souligné plus tôt lors des délibérations du Comité exécutif sur le point 16 (EX/5), et comme l'ont réaffirmé d'autres délégués par la suite, les effets des changements climatiques sur les États insulaires du Pacifique et d'autres PEID seront dévastateurs. Soulignant que certaines îles risquent de disparaître si l'Assemblée n'agit pas tout de suite sur le CORSIA, la déléguée de la Nouvelle-Zélande souligne que l'Assemblée ne peut pas attendre avant d'agir. Il doit tout faire pour s'assurer que le secteur de l'aviation internationale joue sa partition dans la réduction des émissions de CO_2 pour veiller à ce qu'aucun pays ne disparaisse. Le CORSIA constitue la première étape vers l'atteinte de cet objectif.

72. Affirmant que le CORSIA est l'une des plus grandes réalisations de la dernière Assemblée, le délégué de la République-Unie de Tanzanie, indique que son État appuie sans réserve la mise en œuvre effective du programme et approuve la déclaration faite plus tôt par le Président du Conseil (EX/5) selon laquelle la grande priorité consiste à ne pas fragiliser le CORSIA et de progresser dans la mise en œuvre. La République-Unie de Tanzanie soutient aussi sans réserve la note WP/177 (présentée par la CAFAC). Il réaffirme que la collecte des données, le suivi, les comptes rendus et la vérification restent une difficulté majeure dans la plupart des États, en particulier dans les pays en développement, et que pour promouvoir la mise au point d'un système robuste et la préparation pour répondre aux exigences de MRV, il faut intensifier le programme de renforcement des capacités en matière de réduction des émissions de CO_2, sur la base de l'expérience tirée du projet d'assistance OACI-UE.

73. Convenant avec plusieurs des précédents intervenants que l'Assemblée ne devrait pas être mise à l'écart de la phase de préparation finale du CORSIA, le délégué de la Finlande soutient le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA présentée dans l'Appendice à la note WP/59.

74. Le délégué de l'Arabie saoudite appuie aussi le texte actuel de ladite Résolution de l'Assemblée sur le CORSIA. De plus, il soutient la note WP/117 (présentée par la CAFAC), ainsi qu'à la note WP/229 (présentée par Singapour). Notant que la question de l'examen périodique du CORSIA est très importante pour son État, le délégué de l'Arabie saoudite indique que même s'il est ouvert aux

différentes suggestions faites à cet égard lors des délibérations, il considère que l'examen périodique doit être fondé sur l'Annexe au projet de Résolution de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58) qui énonce les principes directeurs pour l'élaboration et la mise en œuvre des mesures basées sur le marché pour l'aviation internationale.

75. La déléguée du Canada indique que son État soutient aussi la Résolution de l'Assemblée sur le CORSIA qui figure dans la note WP/59. Le Canada note que les travaux nécessaires pour résoudre les questions clés liées à la mise en œuvre, notamment les unités d'émissions admissibles, le niveau de référence pour les nouveaux entrants, et le processus d'examen, sont suffisamment avancés ou planifiés, selon le cas. Le Canada ne soutient aucune suite à donner qui remettrait en débat l'un des éléments fondamentaux du CORSIA pour lequel tous ont si durement œuvré pour trouver un consensus.

76. La déléguée de l'Argentine relève que son État soutient la mise en œuvre du CORSIA et de toutes les mesures connexes prises à ce jour et résumées dans les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil). L'Argentine est favorable à la poursuite de la mise en œuvre du programme étant donné qu'elle considère que le CORSIA est la mesure mondiale basée sur le marché à appliquer aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale, mesure qu'elle met elle-même en œuvre. L'Argentine convient de la nécessité de prendre en compte toutes les préoccupations soulevées lors du processus d'examen du CORSIA, ainsi que les difficultés de mise en œuvre rencontrées pendant la phase pilote. L'Argentine approuve le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA qui figure en appendice dans la note WP/59.

77. Appuyant sans réserve les travaux de l'OACI sur le CORSIA décrits dans la note WP/56 (présentée par le Conseil), le délégué de l'Albanie partage l'avis du délégué de l'Australie et de plusieurs autres intervenants selon lequel l'Assemblée devrait « maintenir le cap » en ce qui concerne le CORSIA.

78. Le délégué des Émirats arabes unis réaffirme que l'OACI et ses États membres ont travaillé sans relâche au cours des dix dernières années pour trouver un consensus sur le CORSIA adopté lors de la dernière Assemblée au moyen de la Résolution A39-3. Elle félicite tous les États qui ont pris les devants et participé à la phase de mise en œuvre en 2019. Notant que son État n'a malheureusement pas pris part à la Phase I du programme « AGIR pour le CORSIA », le délégué des Émirats arabes unis remercie tous les États donateurs qui ont y ont pris part et apporté un appui à d'autres États. Elle souligne que forts de leur expérience actuelle dans la mise en œuvre du CORSIA, les Émirats arabes unis peuvent désormais être l'un des États donateurs du Programme ACT-CORSIA et de soutenir d'autres États de leur région grâce à son expertise. Soulignant que le CORSIA est une solution très concise de compromis, le délégué des Émirats arabes unis plaide pour le maintien du texte du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA qui figure dans l'Appendice à la note WP/59.

79. Approuvant les notes WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil), le délégué du Mexique convient avec le délégué de l'Australie et plusieurs es précédents intervenants que l'Assemblée devrait garder le cap en ce qui concerne le CORSIA.

80. Manifestant son appui au CORSIA, le délégué du Guatemala souligne la nécessité pour l'Assemblée d'avoir une approche plus cohérente, compte tenu de l'urgence pour les États de soutenir le CORSIA en tant qu'unique mesure mondiale basée sur le marché à appliquer aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale tout en indiquant que la participation à ce programme est volontaire. Rappelant qu'il est important que tous les États adhèrent au CORSIA, il propose de tenir une session extraordinaire de l'Assemblée chaque année, ou tous les 18 mois, dédiée au CORSIA afin d'examiner les points de vue des États sur la question et encourager leur participation au programme.

81. Le délégué de la Fédération de Russie approuve cette proposition, ainsi que l'intervention du délégué de la Chine. Rappelant que la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie ont soumis leurs propositions conjointes de modification du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA joint à la note WP/58 (cf. A40-Min. EX/5, paragraphe 94), il rappelle leur suggestion de transférer l'Annexe contenant les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre des mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale dans le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA joint en appendice à la note WP/59. En outre, le délégué de la Fédération de Russie veut à nouveau savoir s'il peut présenter la note d'information WP/605 qui contient une Déclaration conjointe du Ministère des transports de la Fédération de Russie et de l'Administration de l'aviation civile de Chine sur la mise en place d'un mécanisme mondial équitable et efficace sur l'aviation internationale et les changements climatiques (cf., A40-Min, EX/5, paragraphes 108 et 163).

82. Approuvant ces observations, le délégué de la Chine souligne que son État a l'intention de soutenir le CORSIA et de ne pas empêcher l'OACI ou n'importe lequel de ses États membres de progresser dans sa mise en œuvre. Affirmant que les efforts faits par la Chine à cet égard au cours des trois dernières années valent autant que ceux déployés par les pays développés, il souligne que la position de la Chine est d'encourager la participation de chaque pays au mieux de ses capacités à la mise en œuvre du CORSIA. Le délégué de la Chine espère que le Président donnera à toutes les parties l'occasion d'exprimer pleinement leurs points de vue sur le CORSIA.

83. En réponse au point soulevé par le délégué de la Fédération de Russie, le Président du Conseil explique que ledit Annexe contient les principes directeurs à appliquer dans la conception et la mise en œuvre d'une mesure basée sur le marché pour l'aviation internationale et figure dans le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques, puisque cette résolution est liée à tous les éléments du panier de mesures de réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, dont les mesures basées sur le marché sont l'un des éléments. Il souligne que le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA est lié uniquement à ce programme spécifique. Le Président du Conseil ne voit par conséquent pas de raison de transférer l'Annexe et demande à la Fédération de Russie, à la Chine et à l'Inde d'accepter qu'elle continue à faire partie du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques.

84. Répondant au deuxième point soulevé par le délégué de la Fédération de Russie, le Président du Comité exécutif indique que la note d'information WP/605 susmentionnée peut être présentée à la fin des interventions au titre du point 17 de l'ordre du jour (cf., paragraphe 98 ci-après).

85. Soulignant que son État a fermement soutenu les efforts de l'OACI visant à assurer une contribution effective du secteur de l'aviation à la lutte contre les changements climatiques, le délégué du Royaume-Uni souligne qu'il est convaincu que le CORSIA est une excellente base sur laquelle la communauté internationale peut s'appuyer pour continuer à atténuer les effets néfastes des émissions de l'aviation internationale sur le climat. Par conséquent, elle convient avec le délégué de l'Australie que l'Assemblée doit « maintenir le cap » en ce qui concerne le COSRIA et appuie le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA telle que présentée dans la note WP/59.

86. Le délégué de la Turquie exprime son appui au texte actuel du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA qui figure dans l'Appendice à la note WP/59 et maintient qu'aucune autre mesure ne devrait être appliquée aux émissions de CO_2 de l'aviation internationale. Rappelant qu'un bon compromis a été trouvé sur le CORSIA lors de la dernière Assemblée en 2016, il souligne la nécessité de mettre l'accent sur la mise en œuvre de ce programme.

87. Le délégué du Costa Rica approuve le récapitulatif fait par le Président sur le CORSIA. Notant que le Costa Rica est un pionnier en matière de défense de la paix et de la nature, il souligne que, conformément à l'Accord de Paris et aux ODD des Nations Unies, il a établi un plan national de décarbonation de son économie à l'horizon 2050, comprenant des cibles à moyen terme et à long terme pour la réforme des transports, l'utilisation de l'énergie, la gestion des déchets et l'occupation des sols. Le Costa Rica appelle les États à élaborer leurs plans de décarbonation.

88. Manifestant son appui à la note WP/56 et au projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA qui figure dans l'Appendice à la note WP/59, le délégué de l'Islande insiste sur le fait que l'Assemblée ne devrait pas reculer, mais plutôt chercher à aller de l'avant, pour l'environnement.

89. Le délégué de Malte appuie la note WP/229 (présentée par Singapour), ainsi que la proposition formulée par le Président visant à ce que le Comité exécutif transmette le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA (note WP/59) à la Plénière pour adoption. Il se prononce en faveur de la conservation de la Résolution de l'Assemblée et du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58) dans leur forme actuelle.

90. La déléguée de la Grèce souligne que son État appuie les travaux de l'OACI sur le CORSIA comme le décrit la note WP/56 et il est engagé à veiller à la réussite de la mise en œuvre du programme. À cet égard, la Grèce appelle les autres États à adhérer au CORSIA. Elle approuve le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA telle que présentée dans la note WP/59 et convient que l'Assemblée devrait « maintenir le cap » en ce qui concerne le CORSIA.

91. Approuvant l'intervention du Président Conseil, le délégué de la France souligne que le texte actuel est un compromis négocié lettre par lettre et qu'il est très important d'éviter de rouvrir le débat sur cette question. Il affirme qu'il est nécessaire de « maintenir le cap » en ce qui concerne le CORSIA, puisqu'il reste beaucoup à faire sur la base de ce programme.

92. Félicitant l'OACI pour les travaux effectués sur le CORSIA, le délégué de l'Algérie convient que l'Assemblée devrait « maintenir le cap » en ce qui concerne le CORSIA, en fournissant de l'assistance sur la mise en œuvre aux États afin qu'ils puissent mettre en place des plans nationaux appropriés.

93. Le délégué de la Norvège manifeste son soutien aux notes de travail WP/56 et WP/59 (présentées par le Conseil), ainsi qu'aux observations formulées, notamment, par le délégué de la France.

94. La déléguée de la Slovaquie souligne que son État, comme les autres États membres de l'UE et de la CEAC, appuie fermement le panier de mesures de l'OACI, notamment le CORSIA, en tant qu'outil de réalisation de l'objectif d'une croissance carboneutre de l'OACI. Elle se déclare en faveur de la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA et la réalisation de travaux supplémentaires pour l'amélioration du texte actuel.

95. Le délégué de l'Indonésie note que son État reconnaît entièrement les travaux systématiques et importants de l'OACI sur les questions liées au CORSIA décrits dans la note WP/56, et appuie le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA qui figure dans la note WP/59. Par ailleurs, l'Indonésie salue en particulier le Programme « AGIR pour le CORSIA » de l'OACI, pour les contributions des États donateurs à l'assistance aux autres États dans la préparation à la mise en œuvre du CORSIA.

96. L'observatrice de la CASSOS rappelle que son organisation soutient aussi la note WP/56 et le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA joint en appendice à la note WP/59. Soulignant que les États membres de la CASSOS ont bénéficié du programme « AGIR pour le CORSIA », elle remercie l'OACI et les États donateurs qui y ont participé. Elle note que même si beaucoup ait été fait, beaucoup reste à faire, étant donné que certains États hésitent encore à participer au programme. Elle convient avec le délégué de l'Australie et plusieurs autres intervenants que l'Assemblée devrait « maintenir le cap » en ce qui concerne le CORSIA.

97. L'observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport (FIOT) salue les mesures prises par l'OACI, l'industrie de l'aviation et bon nombre d'États afin de réduire les émissions de CO_2 de l'aviation civile internationale au moyen du CORSIA et des autres éléments du panier de mesures. Il affirme, toutefois, qu'elles sont insuffisantes étant donné que les changements climatiques représentent la menace la plus grave pour la génération actuelle et les générations futures. Les membres de la FIOT battent campagne depuis longtemps pour s'assurer que la transition vers une économie plus durable est économiquement et socialement équitable pour les travailleurs. Une transition juste fait partie des préalables énoncés dans les *Principes directeurs pour une transition juste vers des économies et des sociétés écologiquement durables pour tous*. Les syndicats conviennent qu'il est nécessaire de réfléchir à la stratégie pour assurer la transition vers des emplois pour sauver la planète, et reconnaissent que cette transition nécessite d'importants travaux. Étant donné que les travailleurs du secteur de l'aviation ont besoin d'emplois sur une planète durable, les membres de la FIOT saluent le leadership de l'OACI dans la réduction de l'empreinte carbone de l'industrie de l'aviation. Toutefois, il est nécessaire d'obtenir l'appui et l'engagement de tous les États et de toutes les parties prenantes pour faire la différence. Cette différence doit être durable, significative, et révolutionnaire pour permettre des progrès substantiels dans un délai aussi court.

98. Le délégué de la Fédération de Russie présente ensuite la note d'information WP/605 au nom de son État et de la Chine. La Déclaration conjointe du Ministère des transports de la Fédération de Russie et l'Administration de l'aviation civile de la Chine sur l'établissement d'un mécanisme mondial équitable et efficace sur l'aviation internationale et les changements climatiques indique :

« Le Ministère des transports de la Fédération de Russie et l'Administration de l'aviation civile de la Chine (ci-après désignées les « Parties ») participent activement et de manière constructive à la campagne mondiale sur l'aviation civile et les changements climatiques. Les Parties,

« *Reconnaissant* que l'aviation civile internationale devrait pouvoir se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien doivent pouvoir être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière équitable et économique,

« *Reconnaissant* que dans la réponse à l'impact de l'aviation internationale sur les changements climatiques, l'objectif CNG2020 impose un coût et une charge indus sur les pays en développement et les économies de marché émergentes dont l'aviation va connaitre un rythme de croissance plus rapide, sans tenir pleinement compte des besoins prioritaires légitimes de ces pays pour la réalisation d'une croissance économique durable et l'amélioration des niveaux de vie de leurs populations,

« *Réaffirmant* que l'aviation civile internationale ne doit pas être utilisée comme un terrain potentiel pour la mobilisation des fonds pour le financement de la lutte contre les changements climatiques pour les autres secteurs et que les mesures basées sur le marché devraient garantir un traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport aux autres secteurs,

« *Rappelant* que les Parties sont notamment très préoccupées par les difficultés et les problèmes de légitimité, d'équité et d'efficacité posées par l'élaboration du CORSIA qui constitueront de sérieux obstacles aux efforts conjugués des États pour faire face de façon harmonisée à l'impact de l'aviation internationale sur les changements climatiques ;

« *Réaffirmant* que l'appui financier et technique au renforcement des capacités est essentiel pour les pays en développement et les économies de marché émergentes dans la mise en œuvre du CORSIA ;

« *Réaffirmant* leur intention de mutualiser leurs efforts avec d'autres parties et de contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable et à l'établissement d'un mécanisme mondial équitable et efficace concernant l'aviation internationale et les changements climatiques ;

« Étant convenues que la 40e session de l'Assemblée de l'OACI est invitée à :

« a) *Réaffirmer* que les efforts de l'OACI sur les questions environnementales liées à l'aviation civile internationale, notamment les émissions de GES, ne donnent pas le droit à l'Organisation d'intervenir sur les questions relevant essentiellement de la compétence nationale des États ;

« b) *Reconnaître* que la CCNUCC et son Accord de Paris constituent la principale plateforme disponible aux États pour l'atténuation des émissions de GES d'origine anthropique dont les principes et les modalités ne doivent pas être violés dans la réponse de l'OACI à l'impact de l'aviation internationale sur les changements climatiques ;

« c) *Respecter* les différences en matière de politiques nationales, de renforcement des capacités et de structure des économies des États et *S'abstenir* d'adopter une approche unique dans la mise en œuvre du CORSIA ;

« d) *Permettre aux États de concevoir* leurs propres solutions pour répondre à l'impact de l'aviation internationale sur les changements climatiques, notamment l'élaboration à l'échelon national d'un plan de mise en œuvre du CORSIA le plus adapté possible à leurs situations nationales respectives ; et *Demander* aux États de mettre à jour ces solutions périodiquement ;

« e) *Réaffirmer* que la contribution individuelle des États à une aviation verte, circulaire et à faible émission de carbone ne s'appliquera pas aux aéronefs immatriculés dans un autre État, sans un consensus mutuel, et ne devrait pas avoir des effets néfastes sur la croissance durable de l'aviation civile internationale ;

« f) *Demander* au Conseil, avec l'appui du CAEP, de prendre des dispositions institutionnelles pour le dialogue et la concertation au plan international, dans le respect de la souveraineté des États et en s'inspirant des dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale sur l'amélioration des infrastructures de navigation aérienne, afin de renforcer progressivement l'harmonisation et la compatibilité des ambitions et des méthodologies/normes des États pour répondre aux émissions de l'aviation internationale;

« g) *Demander également* au Conseil, avec l'appui du CAEP, de mettre en place un autre système d'incitations économiques à la réduction effective des émissions de CO_2 de l'aviation internationale basées sur une modernisation technique à l'échelle

mondiale du secteur, afin de contribuer à l'amélioration de la sécurité de l'aviation et à l'atteinte des objectifs de développement durable des Nations Unies dans tous les États membres de l'OACI ;

« h) *Encourager* le Président du Conseil de l'OACI à informer le Secrétaire général des Nations Unies sur la position des États ayant souscrit à la Déclaration conjointe.

« Les Parties se félicitent de l'appui et/ou de l'adhésion des autres États à la Déclaration conjointe ».

99. Le délégué de l'Inde souligne que son État soutient fermement, par principe, cette Déclaration conjointe ci-dessus du Ministère des transports de la Fédération de Russie et de l'Administration de l'aviation civile de Chine (note WP/605), qui appelle l'attention sur plusieurs questions que cette institution souhaiterait mettre en évidence. Elle relève que l'Inde aimerait œuvrer, dans le cadre de l'OACI, pour faire face aux changements climatiques et souhaiterait que d'autres pays réfléchissent sérieusement aux questions soulevées dans cette déclaration conjointe.

100. Résumant les débats, le Président indique que le Comité exécutif reconnaît le succès de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) du CORSIA et des orientations formulées par l'OACI, ainsi que des progrès accomplis dans l'élaboration de divers éléments de mise en œuvre du CORSIA. Le Comité exécutif reconnaît que même si la mise en œuvre du CORSIA est en bonne voie, il faut élaborer davantage de SARP liées au CORSIA, les orientations et le reste des éléments de mise en œuvre du CORSIA et les actualiser, notamment les carburants admissibles CORSIA et les unités d'émissions admissibles CORSIA.

101. S'agissant de la question des unités d'émissions admissibles du CORSIA, le Comité exécutif prend acte des points de vue et des perspectives présentées par les États sur la nécessité de la décision en temps opportun du Conseil et la nécessité de reconnaître les circonstances particulières des mécanismes de la CCNUCC, la marge de manœuvre et l'accès élargi des exploitants aux unités d'émissions admissibles tout en assurant l'intégrité environnementale du CORSIA. À cet égard, le Comité exécutif se reporte à la note WP/56 (présentée par le Conseil) qui rend compte des travaux en cours de l'Organe consultatif technique (TAB) pour évaluer les programmes relatifs aux unités d'émissions admissibles CORSIA par rapport aux critères approuvés, et note que les premières recommandations du TAB devraient être transmises au Conseil pour examen, en mars 2020.

102. Concernant la question de la vérification dans le cadre du CORSIA, le Comité exécutif prend acte des vues des États et reconnaît l'importance de la collaboration entre l'OACI, les États membres et leurs organismes nationaux d'accréditation pour disposer d'un plus grand nombre d'organes de vérification accrédités accessibles aux exploitants d'aéronefs. À cet égard, le Comité exécutif constate que le Secrétariat de l'OACI assure des cours de formation à la vérification CORSIA afin de faciliter l'accréditation des organes de vérification, et qu'il travaille aussi en collaboration avec le Forum international de l'accréditation (IAF) pour faciliter les activités d'accréditation entreprises par les organismes nationaux d'accréditation.

103. Le Comité exécutif prend acte des vues des États concernant la participation d'un plus grand nombre d'États aux travaux du CAEP, selon une représentation géographique équilibrée. À cet égard, le Comité rappelle qu'en 2018 le Conseil a examiné et revu les directives du CAEP, notamment en supprimant le nombre maximal de membres ou observateurs du CAEP qui peuvent être désignés en tant qu'experts des États.

104. Le Comité exécutif note qu'en ce qui concerne la demande spécifique visant à définir les critères pour les émissions de référence des nouveaux venus dans le CORSIA, le Conseil a déjà demandé au CAEP d'inclure cette question dans son programme des travaux pour le prochain triennat.

105. Le Comité exécutif note que de nombreux États saluent le succès de la mise en œuvre du Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI. Il remercie aussi les États membres de leurs contributions en vue d'établir des partenariats de parrainage CORSIA visant à soutenir la mise en œuvre du CORSIA parmi les États. Le Comité exécutif insiste aussi sur l'importance d'une approche coordonnée de la formation offerte par l'OACI et indique qu'il soutient la poursuite du programme dans l'avenir.

106. Le Comité exécutif note que 81 États ont annoncé leur participation volontaire au CORSIA dès son lancement. Parti de 65 États, ce nombre a augmenté depuis que le CORSIA a été adopté à la dernière session de l'Assemblée, en octobre 2016. Le Comité exécutif convient que ce nombre accru constitue un signe très positif et il reconnaît l'importance et les avantages des activités de renforcement des capacités et d'assistance pour encourager d'autres États à adhérer au CORSIA. Les États membres qui sont prêts à annoncer leur participation volontaire au CORSIA sont encouragés à le faire dès que possible.

107. Concernant la question de l'examen périodique du CORSIA, le Comité exécutif note les avis des États, y compris en ce qui concerne les approches et les analyses potentielles, et le fait que l'on envisage une transition du CORSIA à l'utilisation de carburants d'aviation durables. À cet égard, le Comité exécutif revient sur les paragraphes 9, alinéa g), et 18 de la Résolution A39-3 de l'Assemblée qui fournit des indications claires, et il demande au Conseil d'entreprendre l'examen périodique du CORSIA tous les trois ans à compter de 2022 ; il demande aussi que des recommandations soient formulées en vue d'être soumises à l'Assemblée. Il note aussi que le CAEP a déjà inclus dans son programme des travaux une tâche visant à élaborer des méthodologies et des procédures pour l'examen périodique du CORSIA au cours du prochain triennat, ce qui a été approuvé par le Conseil.

108. Examinant la Résolution A39-3 actualisée de l'Assemblée concernant le CORSIA, une nette majorité d'États exprime leur soutien au projet de résolution de l'Assemblée proposé dans la note WP/59, sans autre changement. Le Comité exécutif note toutefois les préoccupations formulées par plusieurs États, notamment celles des notes WP/306 (présentée par la Chine et la Fédération de Russie), WP/228 Révision n° 1, (présentée par l'Inde) et WP/529 Révision n° 1, (en chinois uniquement). Suite aux déclarations de quelques États membres, trois États membres (la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie) présentent à la série de textes qui sont affichés sur le site web de l'OACI.

109. En conséquence, le Comité exécutif accepte de recommander à la Plénière d'adopter le texte du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée proposée dans l'Appendice à la note WP/59 sans y apporter de changement.

110. Répondant à une demande du délégué de la Chine, le Président confirme qu'il n'y aura pas d'autres occasions d'examiner la note WP/59 au Comité exécutif. Regrettant cette décision, le délégué de la Chine espère que les points de vue exprimés lors de cette séance figureront dans le procès-verbal du Comité exécutif et dans son rapport à la Plénière sur le point 17 de l'ordre du jour. Les délégués de la Fédération de Russie et de l'Inde appuient sans réserve cette déclaration.

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques – Politique et normalisation (suite)

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques

111. Le Comité exécutif revient ensuite sur le point 16 de l'ordre du jour (EX/5) avec la présentation par le Président du Conseil du résultat des consultations informelles qu'il a eues avec le Président du Comité exécutif, le Secrétariat et les États sur le projet de Résolution actualisée sur les changements climatiques présenté par le Conseil dans la note WP/58.

112. Le Président du Conseil indique que suite à un examen des modifications de ladite Résolution de l'Assemblée découlant de la note WP/102 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC) et d'autres notes de travail pertinentes, des changements proposés conjointement par la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie, ainsi que des observations formulées lors de ce processus de consultations informelles, il a été proposé au Comité exécutif d'accepter le texte qui figure dans la note WP/58 et de n'y apporter aucun autre changement. Il souligne qu'au lieu de recommander simplement à l'Assemblée de « demander la présentation, à la prochaine Assemblée, de travaux supplémentaires sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme, comme l'a demandé la Résolution A39-2, paragraphe 9 », conformément à l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/55 (présentée par le Conseil), le rapport du Comité exécutif tiendra compte des observations formulées afin que la priorité soit accordée aux travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme, et que si le CAEP venait à estimer que cet objectif est réalisable, il devrait proposer des options à examiner. En outre, le Conseil devrait élaborer une feuille de route pour la mise en œuvre de ces options sur la base des activités et des actions en cours ou planifiées, y compris les technologies et les partenariats innovants, afin de concrétiser cette initiative. De plus, conformément à l'initiative NCLB de l'OACI, il faudrait apporter un appui aux États qui ont besoin d'aide, particulièrement en matière de renforcement des capacités et d'assistance. Le Président du Conseil souligne qu'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale ne peut pas être envisagé isolément et qu'il est nécessaire de tenir compte de toutes les conditions de délimitation qui le rendront réalisable.

113. La Directrice adjointe, Environnement (DD/ENV) indique que le texte proposé pour être intégré dans le Rapport du Comité exécutif sur le point 16 est le suivant :

« Le Conseil, avec le soutien technique du CAEP et en consultation avec les États, l'industrie et d'autres parties prenantes pertinentes, devrait prioriser les travaux sur la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, et présenter des options à examiner par la 41e session de l'Assemblée de l'OACI. Ce faisant, le Conseil devrait aussi préparer une feuille de route pour la mise en œuvre des options pour un objectif mondial ambitieux à long terme, en s'appuyant sur les initiatives et les mesures en cours et planifiées, y compris les technologies novatrices, et les partenariats entre les États et l'industrie, tout en fournissant l'appui nécessaire aux États qui en ont besoin, en vertu de l'initiative « *Aucun pays laissé de côté* », en particulier sur le plan du renforcement des capacités et de l'assistance ».

114. Le Président du Comité exécutif affirme que cette proposition est très raisonnable et l'approuve en tant que moyen d'avancer sur la question.

115. Tout en saluant les efforts déployés par le Président du Conseil, le Président du Comité exécutif et le Secrétariat, le délégué de la Chine s'oppose à la clôture des débats sur le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques et recommande vivement au Comité exécutif

de l'examiner de façon approfondie. Rappelant que la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde ont soumis leurs propositions conjointes de modification de la Résolution de l'Assemblée, il met en évidence leur proposition de modifier le paragraphe 9 du dispositif afin qu'il se lise comme suit : « *Demande* au Conseil de faire le point sur les visions à long terme de la croissance verte des États énumérées dans leurs plans nationaux respectifs et continuer à explorer l'équité et la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme pour l'aviation internationale … » (le nouveau texte est en surligné en gris).

116. Le Président explique que la proposition du Président du Conseil n'a tenu compte d'aucune modification du paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques (note WP/58). Le texte lu par la Directrice adjointe, Environnement a été proposé pour être intégré dans le rapport du Comité exécutif sur le point 16 de l'ordre du jour.

117. Le délégué de la Chine souligne qu'il souhaite que les modifications proposées conjointement avec la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde soient incorporés dans la Résolution de l'Assemblée plutôt que dans le corps dudit rapport.

118. Les délégués de la Colombie, des États-Unis, de l'Égypte, de l'Italie des Pays-Bas, de la République-Unie de Tanzanie, du Royaume-Uni, et de Singapour manifestent leur appui sans réserve à la proposition du Président du Conseil, tout comme les observateurs de l'IATA et de l'ICCAIA. Ce faisant, le délégué de Singapour indique que les changements proposés conjointement par la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde au projet de Résolution actualisée de l'Assemblée pourraient être examinés lors des discussions autour de la question de l'aviation internationale et des changements climatiques au cours des trois prochaines années. Le délégué de l'Égypte partage cet avis.

119. Soutenant l'intervention du délégué de la Chine, le délégué de la Fédération de Russie félicite le délégué de Singapour pour avoir mis en évidence le fait que les changements proposés conjointement par son État, la Chine et l'Inde pourraient être examinés au cours du prochain triennat. Il demande que tous les points de vue exprimés lors de ce débat soient consignés dans le rapport du Comité exécutif et que le terme « soutien massif » soit utilisé au lieu de « soutien unanime », étant donné que les décisions et les mesures qui y figurent ne sont pas soutenues à 100 %.

120. Le délégué de l'Égypte réaffirme que son État n'est pas opposé à un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale. Toutefois, l'Égypte considère qu'il est nécessaire pour le CAEP de mener, à titre prioritaire, des études détaillées pour évaluer la faisabilité et l'impact des objectifs proposés conformément au paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques afin de garantir leur faisabilité et leur crédibilité.

121. Le délégué de l'Arabie saoudite demande que le texte proposé par le Président du Conseil soit distribué afin d'être examiné de façon approfondie. Il souligne que l'Arabie saoudite qui a accompli des progrès importants dans le domaine des énergies propres, souhaite que l'OACI serve de cadre d'échange d'informations et facilite une meilleure compréhension des carburants d'aviation à moindre émission de carbone et que cela soit pris en compte dans le rapport du Comité exécutif.

122. Le Président note que le texte proposé par le Président du Conseil sera distribué afin que tous les délégués aient l'occasion de l'examiner. Il confirme que le rapport du Comité exécutif soulignera la nécessité pour l'OACI de servir de cadre pour les carburants d'aviation à moindre émission afin que le Conseil et le Secrétariat puissent prendre les mesures de suivi nécessaires.

123. Le délégué de la Chine fait observer qu'il souhaite lire le texte des 24 changements proposés à la Résolution de l'Assemblée conjointement par son État, la Fédération de Russie et l'Inde,

à titre de commodité. Il met l'accent sur la question suivante : la proposition d'ajouter un nouveau paragraphe 11 aux considérants afin qu'il se lise : « *Reconnaissant aussi* que certains États ont des préoccupations quant au caractère équitable et à la faisabilité de l'objectif visant le maintien des émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020, et qu'ils ont enregistré des réserves à ce sujet », et la proposition de modification du paragraphe 13 (renuméroté 14) des considérants par laquelle le membre phrase « au nom de l'industrie du transport aérien international » sera supprimé et la phrase « et *notant aussi* que ces engagements ont grand besoin de solides recherches sur l'équité, la faisabilité et le caractère abordable compte tenu des conditions et des réalités nationales différentes des États ; » ajoutée à la fin. Le délégué de la Fédération de Russie appuie cette intervention.

124. Indiquant qu'il ne sera pas possible pour le délégué de la Chine de lire à ce stade l'intégralité des changements proposés conjointement, le Président du Comité exécutif fait savoir que ces propositions sont affichées sur le site web de la 40e Assemblée sous la rubrique *Documents de référence*, pour consultation et assimilation par les délégués. Répondant à une demande du délégué de Fédération de Russie, le Directeur du transport aérien (D/TAB) explique que les changements proposés conjointement par la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde au projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA ont aussi été publiés sous la rubrique *Liste sommaire des réserves concernant les Résolutions A39-2 et A39-3*.

125. Le Président du Conseil explique que la proposition consiste à n'autoriser aucun changement, quel qu'en soit l'auteur, au projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur le CORSIA et à demander au Comité exécutif de recommander à la Plénière de les adopter telles qu'elles sont présentées par le Conseil dans les notes WP/58 et WP/59, respectivement. Les observations formulées sur les deux Résolutions de l'Assemblée figureront dans le rapport du Comité exécutif, tout comme son texte proposé sur la question d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale.

126. Se félicitant de l'approche présentée par le Président du Conseil, l'observateur de l'IATA, reconnaît que toute activité visant à définir un objectif ambitieux à long terme nécessite un travail et une analyse approfondis. Il rappelle que l'industrie de l'aviation a fixé un objectif à long terme en 2009, à savoir, réduire de moitié les émissions nettes de CO_2 de l'aviation d'ici 2020 par rapport aux niveaux de 2005. L'observateur de l'IATA souligne qu'en fixant cet objectif il y'a dix ans, des analyses approfondies ont été faites sur l'intégralité du panier de mesures de réduction des émissions de CO_2 qui ont été prises en compte dans toutes les politiques de l'OACI au cours des dernières années, y compris les technologies des aéronefs, les améliorations opérationnelles et les carburants d'aviation durables. Il a alors été tenu compte de la manière de combler cet écart en utilisant une mesure basée sur le marché. L'observateur de l'IATA soutient ainsi sans réserve l'approche d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale proposée par le Président du Conseil, et se dit persuadé que ses collègues de l'industrie de l'aviation sont du même avis. Il souligne que selon l'industrie de l'aviation, il est urgent pour l'OACI de progresser dans la définition de cet objectif ambitieux à long terme.

127. Affirmant que la proposition du Président du Conseil tient compte des divers intérêts des parties prenantes, le délégué des Pays-Bas indique que son État est favorable à cette approche d'un objectif ambitieux mondial à long terme, même s'il redoute le volume de travail qui en découlera. Il souligne que l'OACI pourrait apprendre de l'expérience acquise par l'industrie de l'aviation dans l'élaboration de son objectif à long terme.

128. Convenant qu'il lui sera impossible de lire l'intégralité des changements proposés conjointement au projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques en raison des contraintes de temps, le délégué de la Chine demande au Président de laisser du temps à tous les délégués pour les examiner avant que le Comité exécutif se prononce sur la question. Il souligne que la Chine ne peut que soutenir la proposition du Président du Conseil si le Comité exécutif approuve son rapport sur le point 16 de l'ordre du jour sans ladite Résolution de l'Assemblée. Rappelant que le Président du Conseil a sagement fait remarquer que les points de vue des différents États devraient être traités sur le même pied d'égalité et que le délégué du Guatemala a précédemment proposé une modification du paragraphe 9 du dispositif de la Résolution de l'Assemblée (EX/5), le délégué de la Fédération de Russie appuie cette intervention.

129. Le Président fait observer à la suite des débats que la majorité écrasante des États conviennent avec la proposition du Président du Conseil selon laquelle le projet de Résolution actualisée de l'Assemblée sur les changements climatiques doit être accepté tel que présenté par le Conseil dans la note WP/58. Le texte proposé par le Président du Conseil pour le rapport du Comité exécutif sur la question d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale sera distribué pour examen immédiatement après la séance afin d'obtenir l'assentiment des États sur la question.

130. Soulignant que son État est opposé à l'acceptation par le Comité exécutif de ladite Résolution de l'Assemblée sans changement, le délégué de la Chine demande instamment d'accorder du temps aux délégués pour examiner les changements proposés conjointement par la Fédération de Russie, la Chine et l'Inde avant que le Comité exécutif ne se prononce sur cette question.

131. Réitérant que les propositions conjointes de modification sont affichées sur le site web de l'A40 sous la rubrique *Documents de référence*, le Président indique qu'on s'attend à ce que les délégués les examinent et lui communiquent leurs avis. Il appréciera le niveau d'appui et, s'il le faut, le Comité exécutif pourrait revenir sur la question.

Point 14 : Programmes de facilitation

132. Au titre du point 14 de l'ordre du jour, le Comité exécutif examine le Répertoire OACI des clés publiques (RCP), la Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, la traite des personnes en aviation, l'accessibilité des personnes handicapées au transport aérien, et la Résolution à adopter par l'Assemblée qui sont documentés grâce à cinq notes de travail principales et une note d'information présentées par le Conseil (notes WP/6, WP/8, WP/5, WP/60 et WP/61, et la note IP/7), ainsi que les notes de travail connexes présentées par les États et les organisations internationales :

Répertoire OACI des clés publique (RCP)

133. La Secrétaire générale introduit la note WP/6 qui rend compte de l'évolution du RCP de l'OACI depuis la dernière Assemblée et propose des priorités pour son programme des travaux et les résultats attendus au cours du prochain triennat. La note présente aussi le degré actuel de participation, et décrit certaines initiatives de promotion entreprises. L'Appendice C à cette note contient une liste des États et entités participants au RCP de l'OACI qui comprend les 12 États qui y ont adhéré depuis la 39e Assemblée. La Secrétaire générale souligne le fait qu'après la soumission de la note WP/6, trois autres États, à savoir la Bosnie-Herzégovine, l'Égypte et l'Indonésie ont aussi rejoint le RCP de l'OACI, portant le nombre total de participants à 69. Il subsiste cependant un écart important entre le nombre d'États délivrant des passeports électroniques et le nombre de participants au RCP, avec environ un État délivrant des passeports électroniques sur deux qui n'a pas encore adhéré au RCP. La note souligne qu'il est essentiel

que les États membres délivrant des passeports électroniques et ceux qui mettent en œuvre les contrôles de passeports électroniques lors des contrôles aux frontières, adhèrent au RCP de l'OACI afin de faciliter les voyages transfrontaliers et de renforcer la sûreté conformément à l'Annexe 9 — *Facilitation*, Pratiques recommandées 3.9.1 et 3.9.2, respectivement.

134. La note WP/6 invite l'Assemblée à :

a) soutenir l'exploitation du RCP de l'OACI et les priorités en matière de développement pour le prochain triennat, comme l'indique le paragraphe 5.1 ;

b) prier instamment tous les États membres de l'OACI à adhérer au RPC et à l'utiliser activement.

135. Acte est pris aussi de la présentation par le Conseil de la note d'information WP/7 intitulée *[Benefits of participation in the ICAO Public Key Directory (PKD)]*.

Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)

136. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/08 qui décrit les progrès accomplis à ce jour sur les cinq éléments de la Stratégie TRIP, à savoir : la preuve d'identité, les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), la délivrance et le contrôle des documents, les systèmes et les outils d'inspection (y compris le Répertoire de clés publiques de l'OACI, RCP) et les applications interopérables, telles que les renseignements préalables concernant les voyageurs (API) et les dossiers passagers (PNR). La note contient une mise à jour sur la coordination avec le Conseil de sécurité des Nations Unies sur une stratégie mondiale sur les questions de contre-terrorisme ; les activités d'assistance liées à la Stratégie TRIP entreprises par l'OACI ; et les mesures prises pour la promotion de la gestion de l'identification des voyageurs. Une feuille de route révisée destinée aux États membres pour la mise en œuvre du Programme TRIP de l'OACI figure en Appendice B à cette note de travail. L'Assemblée est invitée à approuver les priorités proposées pour la Stratégie TRIP de l'OACI ainsi que les résultats attendus pour le triennat 2020-2022, qui figurent en Appendice A à la note WP/8.

137. L'observateur de l'IATA introduit la note WP/301 (*One ID et standardisation des solutions de gestion de l'identité*) présentée par l'IATA et l'ACI. La note rappelle que lors de la 75e Assemblée générale annuelle de l'IATA (tenue à Séoul (République de Corée), du 1er au 3 juin 2019), une résolution a été adoptée reconnaissant l'importance pour toutes les parties prenantes de poursuivre la collaboration pour concrétiser la vision One ID. Une position similaire a été exprimée plus tôt lors de la dixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI en septembre 2018. La note rappelle que le projet One ID vise à simplifier les formalités aux aéroports en remplaçant la vérification manuelle de l'identité des voyageurs par les technologies de reconnaissance biométrique à divers points de contact et que l'utilisation des renseignements sur l'identité du passager conformément aux règles sur la protection des renseignements personnels y joue un rôle fondamental. La note souligne également les travaux importants du Groupe de travail sur les nouvelles technologies (NTWG) dans l'élaboration du concept de document de voyage numérique (TC). Cette représentation numérique du passeport du voyageur concrétisera l'un des piliers du projet One ID, à savoir, l'utilisation d'une identité numérique fiable. L'authentification préalable de cette identité numérique devrait renforcer la facilitation et la sûreté en aviation, ainsi que les contrôles aux frontières. De plus, le projet One ID est porteur de l'innovation technologique préconisée par l'*Exposé récapitulatif de la Politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation* (note WP/61). L'observateur de l'IATA indique qu'il est encourageant de constater que certains États collaborent avec les aéroports et les compagnies aériennes pour tester des systèmes innovants de gestion de l'identité pour assurer un développement rapide et ordonné de ces solutions à l'échelle mondiale.

138. La note WP/301 invite l'Assemblée à :

a) demander au Conseil de poursuivre, au sein du NTWG de l'OACI, le développement de la politique mondiale et des spécifications techniques pour le concept de document de voyage numérique ;

b) encourager les États à soutenir les projets qui contribuent au perfectionnement des normes mondiales destinées à sécuriser l'accès à l'information numérique sur l'identité des passagers et les échanges ;

c) encourager les États à explorer les avantages de la reconnaissance biométrique pour sécuriser et faciliter le processus de traitement du passager ;

d) demander au Conseil d'explorer plus en profondeur les moyens nouveaux et novateurs de vérifier l'information sur le passager au bénéfice de tous les intervenants de l'aviation.

139. Il est noté que la note d'information suivante WP/533 *(Bi-national cooperation on the World Economic Forum's Known Traveller Digital Identity)* présentée par les Pays-Bas et le Canada, a été également soumise.

Annexe 9 — Facilitation

140. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/5 qui rend compte des progrès enregistrés depuis la dernière Assemblée sur la collaboration entre l'OACI et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) sur l'élaboration d'orientations sur la prévention de la propagation, par l'aviation internationale, de maladies causées par les moustiques et autres vecteurs, ainsi que la mise en œuvre de la Résolution A39-28 de l'Assemblée qui charge le Conseil de solliciter la collaboration avec l'OMS pour établir : a) des critères basés sur les performances pour l'évaluation des méthodes de désinsectisation, chimiques et non chimiques ; b) des recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques ; et c) des orientations sur les éléments d'un modèle d'évaluation des risques à base scientifique que les États contractants pourront utiliser pour déterminer les mesures de lutte antivectorielle à utiliser dans l'aviation. En outre, la Résolution A39-28 invite instamment les États contractants à exiger la mise en place de programmes de lutte antiparasitaire aux alentours des aéroports et des installations connexes ; et à encourager les aéroports à communiquer des informations au Registre OACI de lutte antivectorielle dans les aéroports.

141. La note WP/5 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des travaux entrepris depuis la 39e session de l'Assemblée ;

b) reconnaître les efforts de coopération déployés par l'OACI et l'OMS pour atténuer le risque de propagation de vecteurs pathogènes par le transport aérien et la propagation de maladies transmissibles par la navigation aérienne en général ;

c) adopter la résolution mise à jour qu'elle contient en appendice, qui remplace la Résolution A39-28 de l'Assemblée ;

d) de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des évènements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ;

e) prier instamment les États membres contractants de soutenir l'OACI et l'OMS dans la mise en œuvre des résolutions pertinentes de l'Assemblée en tenant compte des recommandations figurant dans les publications et les orientations de l'OACI, de l'OMS et du CAPSCA.

142. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/60 qui rend compte des faits nouveaux survenus concernant l'Annexe 9 — *Facilitation*, depuis la dernière Assemblée et décrit les priorités actuelles des travaux sur l'Annexe 9 dans le cadre du Programme FAL, ainsi que les résultats attendus au cours du prochain triennat. Ces priorités et résultats liés à l'Annexe 9 relèvent de deux catégories. Dans la catégorie A, « travailler mieux avec ce que nous avons », il a été proposé que le Programme FAL examine les questions concernant la non-conformité avec les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Les priorités de la catégorie B, « planifier pour l'avenir » consistent à élaborer des réponses aux questions nouvelles et émergentes et assurer un suivi continu des progrès technologiques. L'Assemblée est invitée à approuver les propositions de priorités du Programme FAL qui concernent l'Annexe 9 et de résultats attendus pour le triennat 2020-2022, tels qu'elles figurent à l'Appendice A à la note WP/60.

143. Présentant la note WP/399 (*Favoriser l'innovation dans le domaine de la facilitation par une politique de règlementation efficace*), l'Observatrice de l'ACI note que le renforcement des capacités est l'un des défis les plus urgents auxquels les aéroports font face et souligne que l'innovation et la facilitation d'aéroport joueront un rôle clé afin de les aider à mieux faire avec peu, grâce à des solutions telles que la robotique, l'automatisation et la biométrie. Toutefois, il revient aux États et à l'OACI d'impulser le changement. Elle relève que des possibilités d'encourager l'innovation s'offrent aux autorités nationales, y compris l'adoption de processus de contrôle automatisés et électroniques des passagers aux frontières et la simplification des points d'inspection du début à la fin du voyage. L'OACI devrait jouer un rôle de chef de file visionnaire, qui devrait comprendre la recherche d'une stratégie de rapprochement de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, relatives à la gestion des frontières.

144. La note WP/399 invite l'Assemblée à :

a) demander que le Conseil regroupe davantage ses activités relatives à la sécurité aux frontières et à la sûreté de l'aviation en transférant les éléments de l'Annexe 9 — *Facilitation*, concernant la sécurité aux frontières dans l'Annexe 17 — *Sûreté*, en veillant ainsi à ce que tout l'éventail de menaces à la sûreté pesant sur les aéroports soit pris en considération de manière globale ;

b) demander instamment au Conseil de remanier l'Annexe 9 pour mettre l'accent sur les questions relatives à l'accessibilité, aux systèmes simplifiés et automatisés de congé des passagers aux frontières et aux solutions interopérables de gestion de l'identité.

145. Il est noté que les notes d'informations suivantes ont également été présentées : note WP/462 *(Accommodating more passenger traffic through more efficient facilitation)* présentée par le Royaume-Uni ; note WP/509 *(Concept of "minor" in Annex 9 — Facilitation of the Convention on International Civil Aviation)* présentée par le Chili et appuyée par tous les États membres de la CLAC ; note WP/530 *[Standards and principles on the collection, use, processing and protection of Passenger Name Record (PNR) data]* présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la CEAC ; et la note WP/550, Révision n° 1 *(Passenger Name Record data in security and facilitation)* présentée par les États-Unis.

Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

146. Le délégué de l'Espagne introduit la note WP/127 (*Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*) présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL. La note souligne que des progrès importants ont été accomplis au cours des trois dernières années, et l'OACI a mis l'accent sur l'assistance aux victimes,

à travers la promotion de nombreuses mesures pour faire entendre les associations de victimes dans les forums internationaux et les prendre en compte dans l'élaboration d'éléments indicatifs et de règlements internationaux. Toutefois, il faut progresser davantage. Elle rappelle qu'en juin 2015, le Conseil a adopté l'amendement n° 25 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, qui comprenait une nouvelle Pratique recommandée (RP) 8.46 disposant que les États contractants devraient mettre en place les lois, les règlements et/ou les politiques d'appui à l'assistance aux victimes d'accident d'aviation et à leurs familles. La note propose que la Pratique recommandée (RP) 8.46 soit élevée au rang de norme pour traduire l'importance que l'OACI attache à cette question et encourager les États qui ne l'ont pas encore fait à mettre en œuvre des plans adaptés, et de les communiquer à l'OACI. Ces plans d'assistance devraient comprendre une formation psychosociale appropriée et spécialisée des exploitants d'aéronefs et d'aéroports, et de toutes les parties prenantes de l'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles. La note propose en outre qu'une nouvelle Pratique recommandée soit introduite dans l'Annexe 9 pour les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, afin qu'ils élaborent aussi des plans adaptés afin de porter l'assistance appropriée aux victimes d'accidents et à leurs familles. Ces plans devraient être approuvés par les États et devraient comprendre des simulations démontrant l'efficacité des mesures de coordination.

147. Pour conclure, le délégué de l'Espagne insiste sur le fait que l'aviation civile internationale ne se limite pas simplement à voler et que tout le monde a des obligations en tant que passagers et professionnels de l'aviation. Il affirme que les mesures proposées dans la note WP/127 contribueront à soulager les peines et les souffrances des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles. Le délégué de l'Espagne remercie ensuite la Fédération internationale des familles de victimes d'accidents d'aviation (ACVFFI) pour le travail extraordinaire qu'il a abattu et continue d'abattre dans ce domaine.

148. La note WP/127 invite l'Assemblée à :

a) rappeler la Résolution A39-27 aux États et à les prier instamment de prendre les mesures adaptées afin de mettre en œuvre dans les meilleurs délais, les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, de l'OACI sur l'assistance aux victimes, et la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998), et de tenir dûment compte du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) ;

b) prier instamment les États, d'inclure une formation psychosociale adaptée et spécialisée des exploitants d'aéronefs et d'aéroports dans ces mesures, ainsi que de tous les intervenants dans l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ;

c) demander au Conseil d'envisager l'élévation de la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale en vue de l'élaboration de la législation, de la règlementation, et/ou des politiques par les États pour porter assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, afin d'en encourager la mise en œuvre à travers le monde ;

d) demander au Conseil d'envisager d'introduire une nouvelle Pratique recommandée dans l'Annexe 9 afin que les exploitants d'aéronefs et d'aéroports élaborent des plans adaptés destinés à porter assistance en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

149. Il est rappelé que lors de la quatrième séance du Comité exécutif (EX/4) tenue le 28 septembre 2019, le Président a fait droit à une demande spéciale formulée par l'observatrice de l'ACVFFI de présenter la note WP/297 (*Assistance aux victimes d'accidents aériens et à leurs familles*) qui s'est trouvée obligée de quitter la salle avant l'examen du point 14 de l'ordre du jour (cf. A-40-Min, EX/4, paragraphe 180-184). L'intervention de l'observatrice de l'ACVFFI est notée et sera prise en compte dans les délibérations en cours du Comité exécutif.

Traite des personnes en aviation

150. Le délégué des États-Unis présente la note WP/305 (Révision n° 1, en chinois seulement) (*Nécessité d'assurer une transition harmonieuse des MBM du CORSIA aux SAF : Proposition sur la voie à suivre*) qui note que la traite des personnes est une activité qui vaut plusieurs milliards de dollars, touche 24,9 millions d'hommes, de femmes, et d'enfants dans le monde et souligne qu'il est très important que l'OACI examine le rôle de l'aviation dans la traite des personnes, en particulier, le rôle que le personnel de l'aviation – agents de bord, pilotes ou d'autres membres du personnel en contact avec le public – peut jouer dans la lutte contre ce fléau en signalant les cas suspects de traite de personnes aux forces de l'ordre. La note met en évidence, à cet égard, la publication en mai 2018 de la Circulaire 352 conjointe OACI-Haut-Commissariat des Nations Unies des droits de l'homme intitulée *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes* ; et propose l'ajout de la Pratique recommandée 8.47 à l'Annexe 9 pour encourager les États à établir des procédures de lutte contre la traite des personnes, notamment des systèmes de signalement clairs et des points de contact pertinents des autorités compétentes pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs afin d'assurer un suivi adéquat par les forces de l'ordre et propose la Pratique recommandée 8.48 qui encourage les États à prendre des mesures pour veiller à ce que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs en contact direct avec le public de voyageurs soit sensibilisé à la traite des personnes.

151. Étant donné qu'on est à la veille du vingtième anniversaire de l'adoption du *Protocole contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes* (Protocole de Palerme), les États-Unis demandent instamment à l'Assemblée d'adopter le projet de Résolution qui figure en Appendice A dans la note WP/305 et qui : prie instamment les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les nouvelles pratiques recommandées 8.47 et 8.48 de l'Annexe 9 une fois qu'elles seront formellement adoptées par le Conseil ; demande aux États membres de prêter l'attention voulue à la Circulaire 352, lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ; et demande au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la traite des personnes soient actualisés et adaptés aux besoins des États membres.

152. Introduisant la note WP/134 (*Le rôle de l'aviation dans la prévention du trafic de personnes et la nécessité d'une collaboration multilatérale pour le signalement des cas suspects*) présentée par l'ACI et l'IATA, l'observateur de l'ACI rappelle qu'au cours des 24 prochaines heures, 12 millions de passagers vont voyager en toute sécurité sur 120 000 vols reliant 20 000 paires de villes. Il souligne que même si la connectivité mondiale procure d'énormes bénéfices sociaux et économiques, les services que l'ACI et l'IATA fournissent peuvent aussi malheureusement être utilisés à mauvais escient par ceux qui veulent priver d'autres personnes de leur liberté en pratiquant la traite des personnes, c'est-à-dire le trafic d'êtres humains. Toutefois, l'observateur de l'ACI insiste sur le fait que même lorsqu'ils ont été formés à reconnaître des situations potentielles de trafic, les employés des compagnies aériennes peuvent être « des yeux et des oreilles » supplémentaires pour fournir des renseignements essentiels aux forces de l'ordre qui peuvent décider de la réponse à apporter. La note WP/134 décrit comment l'ACI et l'IATA prennent des mesures proactives afin de mobiliser les aéroports et les compagnies aériennes dans la lutte contre la traite des personnes et soutenir les gouvernements et les forces de l'ordre, y compris la formation de sensibilisation et de réponse au trafic des êtres humains. La note de travail souligne que la sensibilisation

sur la traite des êtres humains ne sera efficace que si les renseignements sont signalés en temps utile aux forces de l'ordre afin qu'ils puissent décider de la réponse à y apporter. Concrètement, cela signifie que les exploitants et les aéroports ont besoin de procédures de signalement claires, simples, et discrètes et des points de contact avec les autorités compétentes. L'Assemblée est invitée par la note WP/134 à assurer l'efficacité de la formation de sensibilisation au trafic humain chez le personnel aéroportuaire et les équipages, comme envisagé dans la Circulaire 352 ; et prie instamment les États de mettre en œuvre la Pratique recommandée 8.47 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, dans les meilleurs délais.

Personnes handicapées/Accessibilité en aviation

153. Le délégué de la République dominicaine présente la note WP/389 (*Progrès accomplis par la République dominicaine en matière de facilitation du transport aérien*) qui examine d'une part les progrès enregistrés par son État dans la mise en œuvre de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation du transport aérien, et d'autre part les dispositions connexes dans des domaines comme l'accessibilité et la conception universelle des différents terminaux aériens. La note met en évidence les nombreux avantages que tous les utilisateurs du système de l'aviation sans distinction peuvent en tirer, notamment l'amélioration de l'accès au transport aérien et la possibilité de réduire au minimum les risques de confusion et de frustration des personnes handicapées, la diminution des coûts de mise en conformité et des difficultés pour les transporteurs, et la simplification de l'élaboration et de la mise en œuvre des normes d'accessibilité par les États membres. L'Assemblée est invitée à exhorter l'OACI à tenir compte des recommandations du Doc 9984 et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, Chapitre 8, H. *Facilitation du transport des personnes handicapées, et à les traduire en normes*.

154. Le délégué de la République dominicaine présente aussi la note WP/471 (*Mise en œuvre de mesures relatives à l'accessibilité et à la conception universelle*) qui examine plusieurs initiatives de son État en matière d'accessibilité et de conception universelle de ses aéroports dans le cadre de son engagement à mettre en œuvre la Résolution A39-20 et à se conformer au Doc 9984 de l'OACI. L'expérience de la République dominicaine permettra à d'autres pays d'évaluer l'utilité de mesures concrètes de facilitation du transport aérien pour la population souffrant de déficiences, de handicaps ou de problèmes de mobilité, qui représente, à l'échelle mondiale, un nombre croissant de personnes.

155. La note WP/471 invite l'Assemblée à :

a) prier instamment l'OACI de conduire des études et de compiler des informations de base utiles aux États pour déterminer s'il serait utile de mettre à jour le Doc 9984, qui remonte à 2013 ;

b) prier instamment l'OACI d'intégrer une partie du contenu du Doc 9984 dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, sous forme de normes ou de pratiques recommandées.

156. Le délégué du Brésil introduit la note WP/322 (*Accès des personnes handicapées au transport aérien – Promouvoir l'application du Document 9984*) au nom d'un groupe d'États membres de la CLAC (Argentine, Belize, l'État plurinational de la Bolivie, Colombie, Costa Rica, Guatemala, Honduras, Nicaragua, Paraguay, Pérou, El Salvador et la République bolivarienne du Venezuela). La note relève que conformément à la Pratique recommandée 8.23 de l'Annexe 9, les États membres de l'OACI devraient coopérer en vue de prendre des mesures nécessaires pour rendre accessibles aux passagers handicapés ou à mobilité réduite (PHMR) tous les éléments de la chaîne de déplacement de la personne, depuis l'arrivée à l'aéroport de départ jusqu'au moment de quitter l'aéroport de destination. Elle affirme que transporter les personnes handicapées avec dignité est une question de droits de l'homme et devrait être une priorité pour le secteur de l'aviation. La note souligne que les Jeux paralympiques de Rio de Janeiro (Brésil) en 2016 ont posé un grand défi dans la promotion de l'accessibilité dans les aéroports brésiliens et

pour répondre à ce défi, le Brésil a élaboré un Manuel de procédures pour l'assistance aux PHMR, illustrant l'utilisation pratique des procédures fondées sur le Doc 9984 de l'OACI, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*. Le Brésil souhaite partager ses procédures pour l'assistance aux PHMR afin de promouvoir des discussions plus approfondies sur l'application pratique du Doc 9984 au sein du Groupe d'experts de la facilitation (FALP).

157. La note WP/322 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des informations fournies par le Brésil sur son expérience relative à la mise en œuvre de mesures d'accessibilité en faveur des PHMR, fondées sur le Doc 9984 ;

b) encourager les États membres de l'OACI à soumettre spontanément au FALP leurs procédures concernant l'accessibilité des PHMR et à les mettre à la disposition du public ;

c) demander au Conseil, avec le soutien du Comité du transport aérien et du FALP, de promouvoir l'échange d'expériences et de pratiques optimales aux fins de l'application du Doc 9984

158. Le délégué du Canada présente la note WP/284 (*Promotion de l'accessibilité en aviation*) au nom de l'Australie, du Canada, de l'ACI et de l'IATA. La note de travail souligne que des services aériens libres d'obstacles jouent un rôle important en permettant aux personnes handicapées de vivre dans l'indépendance et la dignité. Il conviendrait de réduire davantage les obstacles à ces voyageurs, obstacles qui continuent d'exister malgré les efforts constants – et de nombreuses améliorations – des divers États membres de l'OACI et de leurs industries aéronautiques. Des experts spécialisés issus de plusieurs États membres collaborent actuellement avec des partenaires internationaux au sein du Groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation, afin d'élaborer un recueil d'informations pour souligner les efforts des États membres en matière de promotion de l'accessibilité en aviation, recueillir les données pertinentes et détecter les données manquantes, de manière à identifier les domaines où il serait utile de disposer d'éléments indicatifs supplémentaires. Au nom des coprésentateurs de la note de travail, le délégué du Canada remercie tous les États membres et leurs industries aéronautiques qui ont contribué à ce groupe de travail et espère qu'ils continueront à apporter leur appui à cette importante initiative.

159. La note WP/284 invite l'Assemblée à :

a) reconnaitre l'importance de renforcer la sensibilisation et de poursuivre la collaboration afin de promouvoir l'accessibilité en aviation ;

b) encourager les États membres à fournir à l'OACI des informations pour appuyer l'établissement d'un recueil de règlements, de statuts et de politiques portant sur l'accessibilité en aviation.

160. L'observateur de l'IATA présente ensuite la note WP/346 (*Accessibilité de l'aviation pour les passagers handicapés*) dans laquelle l'IATA souligne que l'accessibilité des voyages pour tous n'est possible que si les obstacles sont clairement identifiés et une approche mondiale cohérente pour leur élimination promue afin qu'aucun pays ou personne ne soit laissé à la traîne. La note souligne que les compagnies aériennes membres de l'IATA ont démontré leur engagement en faveur de l'inclusion des personnes handicapées dans le système de transport aérien à travers l'adoption d'une Résolution à la 75e Assemblée générale annuelle [tenue à Séoul (République de Corée) du 1er au 3 juin 2019] fondée sur un ensemble de principes directeurs qui favorisent une approche collaborative entre les États, les organismes de règlementation et l'industrie aéronautique. Les *Principes de base sur les passagers*

handicapés de l'IATA figurent dans l'Appendice A à la note WP/346. La note souligne que cette approche collaborative présente des avantages concrets pour les États, l'industrie de l'aviation, et surtout, les passagers handicapés. Plus particulièrement, elle : a) facilitera le voyage aérien sûr et digne pour tous ; b) impulsera l'élaboration d'un ensemble de processus pratiques dans l'ensemble du secteur du transport aérien ; et c) servira de base pour un changement durable et transformateur en matière d'inclusion des personnes handicapées en aviation.

161. La note WP/346 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître qu'une approche harmonisée du travail portant sur l'accessibilité en aviation contribue à la poursuite des objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU ;

b) recommander que l'OACI établisse un programme de travail sur l'accessibilité de l'aviation pour les personnes handicapées, qui inclurait un examen des SARP et des manuels de politiques en tenant compte des principes de base de l'IATA énoncés à l'Appendice A ;

c) prier les États membres, le cas échéant, de tenir compte des *Principes de base de l'IATA concernant les passagers handicapés* lors du développement et de la mise en œuvre de réglementations dans ce domaine.

162. Acte est pris de la présentation de la note d'information WP/524 *(Air transport for persons with disabilities by Chinese civil aviation)* par la Chine.

Résolution à adopter par l'Assemblée

163. La Secrétaire générale introduit la note WP/61 dans laquelle le Conseil propose des modifications à la Résolution A39-20 : *Exposé récapitulatif de la Politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*. L'exposé récapitulatif actualisé rend compte des questions d'importance continue et des faits nouveaux survenus récemment et de l'orientation future des travaux de l'OACI dans le domaine de la facilitation qui incluent : l'élaboration et la mise en œuvre de dispositions en matière de facilitation, des éléments déterminants de la Stratégie TRIP de l'OACI (note WP/8), et de l'action et de la coopération nationales et internationales sur les questions de facilitation. L'Assemblée est invitée à approuver le projet de résolution figurant en appendice dans la note WP/61.

Analyse

164. La déléguée de la Nouvelle-Zélande fait observer que bien que son État appuie la plupart des éléments de la Stratégie TRIP présentée en grandes lignes dans la note WP/8, elle craint que le coût et les infrastructures de mise en œuvre des normes du passeport électronique ne soient pas économiquement viables pour certains petits États dont le nombre de passeports est faible et ne leur procure que des avantages limités. La Nouvelle-Zélande considère qu'il serait préférable pour ces petits États d'investir ces fonds dans l'intégrité des systèmes de délivrance étant donné que ces améliorations sont plus susceptibles d'impulser la suppression du visa d'entrée aux frontières à ces ressortissants. La Nouvelle-Zélande suggère au Comité du transport aérien d'examiner les questions liées à l'accessibilité des petits États dans le cadre de l'élaboration de la feuille de route sur les normes du passeport électronique.

165. La déléguée de l'Afrique du Sud indique son État appuie les notes WP/346 (présentée par l'IATA), WP/284 (présentée par le Canada au nom de l'Australie, du Canada, de l'ACI et de l'IATA), WP/322 (présentée par le Brésil au nom d'un groupe d'États membres de la CLAC), WP/471 (présentée

par la République dominicaine), et la note d'information WP/524 (présentée par la Chine) sur la question des personnes handicapées, étant donné que le Chapitre 2 de sa Constitution proscrit la discrimination , directe ou indirecte, contre ces personnes, notamment. L'Afrique du Sud prie instamment l'Assemblée de charger le Conseil et les États membres de veiller à ce que les questions liées à l'accessibilité en aviation et à la facilitation soient prises au sérieux. À cet égard, l'Afrique du Sud invite instamment l'Assemblée de veiller à ce que les recommandations contenues dans ces notes de travail soient mises en œuvre par le Conseil, le Secrétariat, et le Groupe d'experts de la facilitation, le cas échéant. De plus, l'Afrique du Sud remercie les États concernés d'avoir partagé leurs meilleures pratiques à travers les notes de travail afin que les autres puissent en tirer des enseignements et copier leurs exemples. L'Afrique du Sud est aussi engagée dans le processus de révision de sa législation dans ce domaine afin d'assurer que les personnes handicapées ne sont pas discriminées, directement ou indirectement, et se fait l'écho de l'appel lancé dans ces notes de travail en direction des autres États afin qu'ils partagent leurs meilleures pratiques en la matière avec le Groupe d'experts de la facilitation.

166. La déléguée de l'Autriche manifeste son appui aux notes WP/60 et WP/61 (présentées par le Conseil), en particulier en ce qui concerne la question des RPAS. S'agissant de la note WP/61, elle suggère de modifier l'Appendice D (*Systèmes d'échange de donnée sur les passagers*) et le projet de mise à jour de *l'Exposé récapitulatif de la Politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* afin d'y intégrer un renvoi au paragraphe 15, alinéa c) du dispositif de la Résolution 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies (2019) qui met l'accent sur l'utilisation des données du PNR non seulement pour lutter contre le terrorisme, mais aussi combattre le crime organisé.

167. Le délégué de la Belgique partage cet avis. En ce qui concerne les travaux en cours sur le PNR présentés dans la note WP/60, il met en évidence la note d'information WP/530 (présentée par la Finlande au nom de l'UE et de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC) qui énonce les principes de base pour la collecte, l'utilisation, le traitement, et la protection des données du PNR.

168. La déléguée du Portugal salue et approuve les notes WP/8 et WP/5 (présentées par le Conseil), la note WP/134 (présentée par l'ACI et l'IATA), la note WP/305 (présentée par les États-Unis) et la note WP/471 (présentée par la République dominicaine). Toutefois, elle exprime son désaccord avec la proposition formulée par l'ACI dans la note WP/399 de transférer les éléments sur la sécurité frontalière de l'Annexe 9 — *Facilitation*, dans l'Annexe 17 — *Sûreté*.

169. Exprimant aussi son désaccord avec la proposition de l'ACI, le délégué de l'Australie affirme que cette proposition ne permet pas de suivre l'approche multidisciplinaire. Il est aussi préoccupé par la note WP/127 (présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL) sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et ne la soutient pas. Le délégué de l'Australie souligne que les États ont des approches différentes de la question et que la meilleure manière de garantir l'adoption de la législation, et/ou de politiques par les États consiste à fournir cette assistance à travers la Pratique recommandée 8.46 existante de l'Annexe 9 au lieu d'adopter une norme comme le propose cette note de travail.

170. Le délégué du Bangladesh salue les efforts déployés afin d'améliorer l'accessibilité en aviation et décrits dans les notes WP/284 (présentée par le Canada au nom de l'Australie, du Canada, de l'ACI et de l'IATA), WP/322 (présentée par le Brésil au d'un groupe d'États membres de la CLAC), et WP/346 (présentée par l'IATA). Félicitant ces États et ces organisations pour avoir soulevé cette importante question devant l'Assemblée, il demande à l'OACI d'en reconnaître la nécessité, et d'inviter à son tour les États à élaborer des règlements unifiés pour les personnes handicapées et les personnes ayant des besoins spéciaux afin d'assurer que leur voyage en avion est facile, confortable et se déroule dans la dignité, et que les voyages aériens des agents de bord qui portent assistance à ces passagers se déroulent en toute sérénité.

171. Le délégué des Émirats arabes unis appuie la note WP/127 (présente par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres, et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL), en particulier, pour la proposition de prodiguer une formation psychologique adéquate et spécialisée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, et à tous ceux qui participent à la fourniture de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Soulignant que les Émirats arabes unis ont élaboré des politiques et des règlements spéciaux liés à la fourniture de cette assistance, il invite tous les États membres à tirer parti de son expérience dans ce domaine.

172. Notant que le temps dont dispose le Comité exécutif est extrêmement court, le délégué du Royaume-Uni commente uniquement la note WP/6 (présentée par le Conseil). Il souligne qu'en tant que membre de la Commission du RCP de l'OACI et membre actif au Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) du Groupe consultatif technique sur le Programme OACI d'identification des voyageurs (TAG/TRIP), le Royaume-Uni appuie sans réserve le RCP de l'OACI et ses objectifs actuels. En particulier, le Royaume-Uni souhaite la bienvenue aux nouveaux membres du RCP et approuve les mesures proposées dans cette note de travail.

173. Manifestant son appui aux travaux sur la Stratégie TRIP de l'OACI, le délégué du Bénin souligne que son État est activement engagé dans la Stratégie TRIP et a accueilli un séminaire régional sur le RCP de l'OACI à Cotonou du 12 au 14 février 2019. Notant que comme d'autres États, le Bénin a du mal à assurer l'accessibilité de l'aviation aux personnes handicapées, il insiste sur la nécessité pour l'Assemblée d'examiner cette question.

174. Le délégué du Chili approuve la note WP/127 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL) sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, ainsi que la note WP/60 (présentée par le Conseil) sur les priorités proposées pour le Programme FAL lié à l'Annexe 9 et les résultats attendus durant le triennat 2020-2022, et la note WP/61 (présentée par le Conseil) sur la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la facilitation*. S'agissant de la note WP/60, il souligne que la note d'information WP/509 *(Concept of "minor" in Annex 9 — Facilitation of the Convention on International Civil Aviation)* présentée par le Chili et appuyée par tous les États membres de la CLAC, appelle à l'harmonisation de la terminologie utilisée dans l'Annexe 9 pour désigner les enfants et les adolescents avec la terminologie utilisée dans la *Convention relative aux droits de l'enfant* de 1989.

175. Le délégué de l'Italie manifeste son appui à toutes les notes de travail présentées par le Conseil au titre du point 14 de l'ordre du jour (notes WP/6, WP/7, WP/8, WP/5, WP/60 et WP/61) , à la note WP/471 (présentée par la République dominicaine) sur les personnes handicapées, à la note WP/134 (présentée par l'ACI et l'IATA) sur la traite des personnes en aviation, et à la note WP/127 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL) sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

176. Le délégué du Nicaragua indique qu'il appuie toutes les différentes notes de travail présentées, en particulier la note WP/127. Approuvant les observations formulées par le délégué de la Nouvelle-Zélande sur la note WP/08 sur la Stratégie TRIP de l'OACI, il réaffirme que le coût et les infrastructures de la mise en œuvre des normes du passeport électronique ne seront pas économiquement viables pour certains petits États ayant un faible nombre de passeports.

177. Saluant les travaux effectués par l'OACI au cours des trois dernières décennies dans le domaine de la facilitation, notamment les travaux liés au RCP de l'OACI, le délégué de la Chine exprime son soutien à toutes les notes de travail présentées par le Conseil (notes WP/6, WP/7, WP/8, WP/5, WP/60

et WP/61). Il met en évidence la note d'information WP/524 dans laquelle la Chine présente de manière détaillée son expérience dans le transport aérien des personnes handicapées, et exprime son soutien à la note WP/322 (présentée par le Brésil au nom d'un groupe d'États membres de la CLAC), aux notes WP/389 et WP/471 (présentées par la République dominicaine) et à la note WP/284 (présentée par le Canada au nom de l'Australie, du Canada, de l'ACI et de l'IATA) sur l'accessibilité de ces personnes en aviation. Le délégué de la Chine appuie également la déclaration du délégué de l'Afrique du Sud sur cette question.

178. La déléguée de la Grèce indique que son État est particulièrement intéressé par la lutte contre la traite de personnes, notamment en aviation, et appuie la note WP/134 (présentée par l'ACI et l'IATA) et la note WP/305 (présentée par les États-Unis). La Grèce estime qu'un effort mondial coordonné des professionnels de première ligne dans les secteurs public et privé, par exemple les autorités compétentes, les transporteurs aériens, les exploitants d'aéroports et les fournisseurs de services d'escale, à un rôle crucial à jouer dans cette lutte. La Grèce considère que leur sensibilisation sur la question de la traite des personnes pourrait freiner et contenir cet esclavage moderne qui touche les groupes de personnes vulnérables, y compris les mineurs non accompagnés.

179. La déléguée du Nigéria approuve toutes les notes de travail présentées par le Conseil (notes WP/6, WP/7, WP/8, WP/5 ; WP/60 et WP/61), en particulier la note WP/61 qui propose une version actualisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la facilitation*. Elle manifeste également son appui à la note WP/134 (présentée par l'ACI et l'IATA) sur la traite des personnes en aviation et à la note WP/301 (présentée par l'IATA) sur la Stratégie TRIP de l'OACI.

180. Le délégué du Brésil indique que son État soutient sans réserve la note WP/127 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL) et la note WP/297 (présentée par l'ACVFFI) sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, une question d'importance capitale pour l'aviation. Étant donné que le Groupe d'experts de la facilitation n'est pas l'organe compétent pour examiner cette question et qu'aucun autre des groupes d'experts existants de l'OACI ne l'est, le Brésil invite instamment le Conseil à envisager la mise en place d'un forum permanent approprié pour examiner efficacement la question de l'assistance aux familles en cas d'accidents d'aviation. Le délégué du Brésil note que son État approuve aussi toutes les notes de travail présentées par le Conseil (notes WP/6, WP/7, WP/8, WP/5, WP/60 et WP/61) ; la note WP/284 (présentée par le Canada au nom de l'Australie, du Canada, de l'ACI et de l'IATA) ; la note d'information WP/524 (présentée par la Chine) et la note WP/346 (présentée par l'IATA) sur les personnes handicapées/accessibilité en aviation ; la note WP/301 (présentée par l'IATA et l'ACI) sur la Stratégie TRIP de l'OACI ; la note WP/305 (présentée par les États-Unis) et la note WP/134 (présentée par l'ACI et l'IATA) sur la traite des personnes en aviation.

181. Le délégué des Pays-Bas se fait l'écho des observations formulées par le délégué du Portugal sur la proposition formulée par l'ACI dans la note WP/399 de transférer les éléments liés à la sécurité frontalière de l'Annexe 9 — *Facilitation*, dans l'Annexe 17 — *Sûreté*. Se référant à la note WP/127 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres, et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL) sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, il rappelle que les Pays-Bas ont une expérience directe des lendemains de certains accidents d'aviation majeurs. Fort de cette expérience, les Pays-Bas considèrent qu'il est essentiel que tous les États membres de l'OACI : soient convenablement outillés pour faire face aux conséquences d'un accident d'aviation ; et soient en mesure d'assurer la fourniture de l'assistance aux victimes et à leurs familles, quelle que soit la région du monde où l'accident se produit et les nationalités des passagers à bord. Puisque les Pays-Bas jugent très souhaitable d'assurer la mise en œuvre dans le monde entier de plans d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et de progresser vers l'harmonisation de ces pratiques, ils soutiennent sans réserve les mesures proposées dans la note WP/127.

182. Manifestant son appui à la note WP/301 (présentée par l'IATA et l'ACI) relative au projet One ID, le délégué de la France relève la nécessité d'assurer une bonne protection des données du PNR, une question abordée dans la note d'information WP/530 *[Standards and principles on the collection, use, processing and protection of Passenger Name Record (PNR) data]* présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC. Il manifeste aussi son appui à la note WP/305 (présentée par les États-Unis), à la note WP/134 (présentée par l'ACI et l'IATA) sur la traite des personnes en aviation, à la note WP/284 (présentée par le Canada au nom de l'Australie, du Canada, de l'ACI et de l'IATA), à la note WP/471 (présentée par la République dominicaine), ainsi qu'à la note WP/322 (présentée par le Brésil au nom d'un groupe d'États membres de la CLAC) sur les personnes handicapées/accessibilité en aviation.

183. Le délégué de la République de Corée approuve aussi la note WP/322. Manifestant également son appui à la note WP/301, il souligne que le programme pilote du concept One ID sera mis en œuvre en République de Corée en 2021 afin d'accélérer le flux de passagers et de renforcer la sécurité aux frontières. Le délégué de la République de Corée souligne que son État est prêt à partager son expérience tirée du projet One ID avec tous les autres États intéressés par sa mise en œuvre.

184. Manifestant son soutien à la note WP/127 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL), le délégué de Singapour indique que son État estime que les États devraient se doter de plans et de procédures pour fournir une assistance efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et appliquer ces procédures de manière régulière. Il appuie aussi la note WP/305 (présentée par les États-Unis) et la note WP/134 (présentée par l'ACI et l'IATA) sur la formation du personnel des aéroports et des équipages à la lutte contre la traite des personnes ; toutes les notes de travail relatives aux personnes handicapées/accessibilité en aviation (notes WP/389, WP/471, WP/322, WP/284, WP/346 et WP/524) ; et toutes les notes de travail présentées par le Conseil (notes WP/6, WP/7, WP/8, WP/5, WP/60 et WP/61). De plus, le délégué de Singapour partage les points de vue exprimés par la déléguée du Portugal sur la proposition formulée par l'ACI dans la note WP/399 de transférer les éléments de la sécurité frontalière de l'Annexe 9 — *Facilitation*, dans l'Annexe 17 — *Sûreté*,

185. Le délégué de la Colombie appuie toutes les notes de travail présentées au titre du point 14 de l'ordre du jour, en particulier celles relatives aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (notes WP/127 et WP/297, à la traite des personnes en aviation (notes WP/305 et WP/134), et aux personnes handicapées/accessibilité en aviation (notes WP/322, WP/284, WP/346, WP/524 et surtout aux notes WP/389 et WP/471 (présentées par la République dominicaine).

186. Le délégué de l'Argentine approuve aussi les notes de travail relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, à la traite des personnes en aviation, et aux personnes handicapées/accessibilité en aviation.

187. Le délégué des États-Unis indique que son État appuie la note WP/6 (présentée par le Conseil sur le RCP de l'OACI. Les États-Unis soutiennent aussi la note WP/8 (présentée par le Conseil) sur la Stratégie TRIP de l'OACI, à condition qu'une correction technique soit apportée à l'Appendice B (*Feuille de route révisée destinée aux États membres pour la mise en œuvre du Programme TRIP de l'OACI*) qui sera soumis par courriel au Secrétariat, et la note WP/301 connexe (présentée par l'IATA et l'ACI). Relevant qu'il soutient également la note WP/5 (présentée par le Conseil) sur la désinfection des aéronefs et les mesures de lutte antivectorielle, le délégué des États-Unis attire l'attention sur la note d'information WP/550, Révision n° 1 *(Passenger Name Record data in security and facilitation)* présentée par son État. Il souligne que les États-Unis s'opposent à la note WP/399 dans laquelle l'ACI propose,

notamment de transférer les éléments de la sécurité frontalière de l'Annexe 9 — *Facilitation*, dans l'Annexe 17 — *Sûreté*.

188. Le délégué des États-Unis affirme que son État soutient la note WP/127 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres, et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL) et la note WP/297 (présentée par l'ACVFFI) sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles avec une mise en garde, à savoir ne pas singulariser la formation psychologique mais plutôt fournir une formation complète aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, et à toutes les personnes impliquées dans l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. S'agissant de la question des personnes handicapées/accessibilité en aviation, les États-Unis appuient la note WP/284 (présentée par le Canada au nom de l'Australie, du Canada, de l'ACI et de l'IATA) et la note WP/322 (présentée par le Brésil au nom d'un groupe d'États membres de la CLAC), mais n'appuient pas la note WP/389 ou la note WP/471 (présentées par la République dominicaine) parce qu'ils estiment qu'il n'est pas judicieux d'élaborer des normes et pratiques recommandées pour résoudre cette question. Pour ce qui est de l'Appendice A (*Priorités et résultats : 2020-2022),* Catégorie B, Priorité 2 de la note WP/60 (présentée par le Conseil, les États-Unis expriment des réserves sur la possibilité d'inclure des SARP dans l'Annexe 9 sur les aspects des RPAS (drones) relatifs à la facilitation.

189. Étant donné que les contraintes de temps empêchent les autres délégués d'exprimer leurs points de vue sur les différentes notes de travail présentées au titre du point 14 de l'ordre du jour, le Directeur du transport aérien propose, et le Comité exécutif convient, que toutes les observations et contributions supplémentaires soient communiquées par courriel au Secrétariat à l'adresse fal@icao.int au plus tard lundi 30 septembre 2019 à 12 heures. Le Secrétariat les examinera et en tiendra compte dans l'élaboration du projet de rapport du Comité exécutif à la Plénière sur ce point de l'ordre du jour.

190. La séance est levée à 17 h 10.

Procès-verbal de la septième séance
(Lundi, 30 septembre 2019 à 9 h)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

Formation et renforcement des capacités

— *Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile à l'OACI*
— Note présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
— Note présentée par l'Éthiopie
— Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
— Note présentée par le Cameroun
— Note présentée par le Kenya

Formation et renforcement des capacités

— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note présentée par la République dominicaine
— Note présentée par le Cameroun

Questions liées à la navigation aérienne et au transport aérien

— Note présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note présentée par Singapour et coparrainée par les Fidji, les Îles Marshall, Nauru, le Nigéria, la Macédoine du Nord, les Palaos et le Royaume-Uni
— Note présentée par le Canada
— Note présentée par la République dominicaine
— Note d'information présentée par Hermès Air Transport Organisation
— Note d'information présentée par la Chine

— Note d'information présentée par le Bangladesh
— Note d'information présentée par le Rwanda

2. Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

Amélioration des méthodes de travail de l'OACI

— *Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI*
— *Rapport verbal sur l'examen de la structure actuelle du Secrétariat de l'OACI*
— Note présentée par les États-Unis

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

1. Au titre du point 25, le Comité exécutif examine la formation et le renforcement des capacités, le renforcement des capacités de formation, et les questions liées à la navigation aérienne et au transport aérien sur la base d'une note de travail principale présentée par le Conseil, à savoir la note WP/64 (*Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile*) et des notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

Formation et renforcement des capacités

2. Le Chef, Bureau de la formation mondiale en aviation (C/GAT) introduit la note WP/64 qui présente un résumé des activités de formation et des réalisations du Bureau de la formation mondiale en aviation depuis la 39e session de l'Assemblée (A39), notamment des renseignements sur la mise en œuvre de la *Politique OACI en matière de formation aéronautique civile*, sur les activités du Programme TRAINAIR PLUS (TPP) et le Réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), et sur les activités de formation professionnelle et d'enseignement supérieur qui contribuent au Programme de la prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP). La note présente aussi les priorités du prochain triennat (2020-2022), soulignant que l'OACI renforcera sa collaboration avec les organismes de formation et les partenaires de l'industrie pour assurer le maintien de la haute qualité, de la convivialité, de l'accessibilité et de l'efficacité de la formation à l'OACI par rapport aux coûts. La note souligne qu'une nouvelle structure de coûts sera introduite comprenant un barème de frais différent pour les stagiaires provenant d'organes de règlementation de l'aviation civile et pour ceux qui proviennent d'organes non chargés de la règlementation ; des cours de formation mixtes en ligne et en salle de classe seront élaborés dans diverses disciplines de l'aviation ; et des outils et des méthodologies de formation innovants seront lancés pour optimiser les solutions de formation en aviation.

3. La note WP/64 invite l'Assemblée à :

a) encourager les États membres à appuyer l'OACI dans la recherche de nouveaux partenariats en matière de formation dans toutes les régions ;

b) appuyer l'élaboration de nouvelles modalités de formation, comme l'apprentissage à distance, pour en faciliter l'accès, et promouvoir ces nouvelles modalités auprès des parties prenantes de l'aviation civile dans les États ;

c) recommander aux États membres de tirer profit du programme TRAINAIR PLUS de l'OACI et d'appuyer l'élargissement de ce réseau de membres afin d'élaborer, de partager et de dispenser des programmes de formation pour améliorer les compétences des professionnels de l'aviation ;

d) encourager le Conseil à participer activement à la promotion des activités de formation de l'OACI auprès des États membres afin d'en accroître la diffusion dans toutes les régions.

4. Au nom des États membres de la COCESNA, le délégué du Nicaragua introduit la note WP/67 (*Modèle de gestion de la formation en aéronautique civile en Amérique centrale)*. La note souligne que le modèle de gestion de la formation en aéronautique civile en Amérique a été dans un premier temps mis au point pour répondre aux besoins en matière de formation et d'enseignement dans le domaine de la navigation aérienne et a été étendu, avec le temps, à la sécurité opérationnelle, ainsi qu'à la formation de spécialistes d'organismes et d'entités connexes comme les compagnies aériennes, les exploitants

d'aéroports et les organismes de maintenance. La note relève que l'Institut de formation aéronautique spécialisée en Amérique centrale (ICCAE) de la COCESNA sert de plateforme régionale pour la formation, l'assistance technique et les services technologiques, conformément au Programme NGAP et à la *Politique de formation en aviation civile* de l'OACI, au Programme TRAINAIR PLUS, aux tendances et projections concernant l'aviation civile à l'horizon 2030, ainsi qu'aux règlements nationaux.

5. La note WP/67 invite l'Assemblée à :

a) prendre en considération son contenu ;

b) examiner la possibilité d'étendre le système de gestion de la formation en Amérique centrale aux autres régions de l'OACI ;

c) promouvoir l'initiative de coopération et/ou les alliances stratégiques en vue du renforcement institutionnel des centres de formation en aviation civile ;

d) encourager la mise en œuvre de systèmes d'informations sur la gestion de la formation à l'échelle régionale et mondiale.

6. Le délégué de l'Éthiopie présente la note WP/163 (*Défis en matière de formation et de renforcement des capacités en aéronautique civile*) qui contient un aperçu général de la pénurie de main-d'œuvre qualifiée en aviation civile à cause d'une formation et d'un renforcement des capacités insuffisants, principalement du fait du manque de centres de formation, d'un personnel insuffisamment formé, et de l'insuffisance des ressources financières et matérielles. C'est pourquoi certains États membres ne se sont pas conformés aux normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. La note propose en outre des solutions possibles pour perfectionner la mise en œuvre des stratégies de formation et de renforcement des capacités qui sont considérés comme l'élément clé de l'amélioration des performances nationales de supervision de la sécurité.

7. La note WP/163 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) demander à la Secrétaire générale de se mettre en rapport avec tous les États et les organisations internationales apportant des contributions volontaires et de les coordonner pour appuyer la formation et le renforcement des capacités;

c) encourager le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) à procéder à une évaluation des centres de formation aéronautique dans les États membres et à renforcer leurs capacités sur tous les plans ;

d) encourager le GAT à soutenir la mise en œuvre de la *Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités de l'OACI — Guide pratique*, élaborée en 2017 ;

e) encourager les États membres à établir et renforcer leur propre centre de formation pour satisfaire à la demande croissante de capacités de la part de l'industrie ;

f) encourager les États membres à allouer suffisamment de ressources à la résolution des lacunes décelées, en particulier en ce qui concerne l'élément crucial 4 (personnel technique qualifié) d'un système national de supervision de la sécurité (cf. Annexe 19 — *Gestion de la sécurité*, Appendice 1).

8. Au nom des 54 États membres de la CAFAC, le délégué du Soudan introduit la note WP/164 (*Harmonisation de la formation en Afrique : la feuille de route pour la formation aéronautique*), qui met en évidence les activités clés liées à l'élaboration et à l'examen de la Feuille de route de la formation aéronautique en Afrique. Tenant compte de la pénurie de compétences essentielles auxquelles l'Afrique fait face dans des domaines clés de l'aviation civile pour planifier, coordonner, gérer, exploiter et superviser un large éventail d'opérations aériennes complexes, la note rappelle que le Comité directeur (CD) du Plan régional complet de mise en œuvre pour l'Afrique (PLAN AFI), a recommandé, lors de sa 14e réunion tenue à Montréal, Canada, en octobre 2014, que l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO), en collaboration avec le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) et le Maroc, procède à l'analyse des besoins de formation et élabore un projet de feuille de route des besoins de formation. Les résultats des deux enquêtes sur les besoins de formation des AATO réalisés en 2014 et 2015 ont été utilisés pour préparer un projet de feuille de route pour la formation aéronautique qui a par la suite été approuvée par la vingt-deuxième réunion du Comité directeur du Plan AFI tenue à Kampala, en Ouganda, le 15 mai 2019. La note souligne que cette feuille de route prévoit les mesures viables nécessaires pour combler les lacunes en matière de compétences en Afrique.

9. La note WP/164 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des défis liés au développement du capital humain et à la formation en Afrique ;

b) encourager les parties prenantes telles que les autorités de l'aviation civile, les institutions de formation en aéronautique, les partenaires de l'industrie, etc., à continuer de présenter de l'information aux AATO sur la formation en vue de l'amélioration continue de la feuille de route africaine pour la formation aéronautique ;

c) exhorter les États membres à fournir un appui technique et financier aux projets, aux programmes et aux activités liées à la Feuille de route.

10. Présentant la note WP/414 *(Appui aux États dans l'élaboration de feuilles de route relative au renforcement des capacités en aviation)*, le délégué du Cameroun relève qu'elle est une suite à la note de travail A39-WP/349/EX/135 Révision n° 1, présentée par son État à la dernière Assemblée en 2016, et dans laquelle il demandait notamment au Conseil de veiller à ce que l'OACI assiste les États membres dans la mise en œuvre d'une feuille de route pour le développement des compétences en aviation. Tout en saluant la publication sur le site web de l'OACI du document *Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités de l'OACI — Guide pratique* (2017), le Cameroun souligne dans la note WP/414 que ce document devrait être officiellement vulgarisé auprès des États membres pour leur être véritablement utile.

11. La note WP/414 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) demander à l'OACI d'organiser des ateliers, en coordination avec les bureaux régionaux, afin de faire connaître le *Guide pratique sur la Feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités à l'intention des États* (2017).

c) inviter l'OACI et les États membres qui en ont l'expertise, à fournir leur assistance aux États membres qui éprouvent des difficultés dans l'élaboration et la mise en œuvre d'une feuille de route pour le développement des capacités en aviation.

12. La déléguée du Kenya introduit la note WP/237 Révision n° 1 (*Stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique*) qui fournit des informations sur l'expérience et les progrès de son pays en ce qui concerne la formation du personnel qualifié et compétent en aéronautique. La note met en évidence le lancement en juillet 2017 par le Kenya d'une feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aviation qui comprend un programme de formation de la prochaine génération de professionnels de l'aviation.

13. La note WP/237 Révision n° 1 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) encourager les États membres à mettre en œuvre des feuilles de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique ;

c) appuyer et inviter les États membres à adhérer au TPP de l'OACI ;

d) encourager les États membres à établir des partenariats sur les questions liées au renforcement des capacités et à favoriser les échanges et la coopération en matière d'apprentissage et de formation aux niveaux régional et mondial ;

e) adopter la nouvelle Résolution de l'Assemblée proposée (*Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique*) qui figure dans l'appendice.

Analyse

14. Les délégués de l'Afrique du Sud, de l'Arabie saoudite, de Cabo Verde, de Cuba, du Mozambique, du Nicaragua, de la Turquie, et du Soudan du Sud approuvent toutes les six notes de travail présentées. Ce faisant, le délégué de Cabo Verde reconnaît tous les efforts déployés par l'OACI pour promouvoir ses différents programmes de formation et de renforcement des capacités et encourage l'Organisation à continuer à jouer le rôle de chef de file dans ce domaine et à associer les bureaux régionaux pour garantir l'efficacité de ces programmes. Le délégué du Nicaragua insiste sur l'importance cruciale de dispenser la formation nécessaire au personnel des autorités de l'aviation civile des États afin qu'ils puissent assurer la sécurité de l'aviation civile internationale et permettre ainsi la poursuite de son développement. Le délégué de la Turquie souligne que son État attache la plus grande importance aux activités de formation et de renforcement des capacités en aviation et donne le meilleur de lui-même dans ce domaine. Le délégué du Mozambique rappelle que la formation et le renforcement des capacités en aviation sont le seul moyen permettant d'assurer qu'aucun pays n'est laissé à la traîne, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI. Le délégué de l'Afrique du Sud affirme que la formation et le renforcement des capacités en aviation sont essentiels pour la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI. La déléguée de Cuba indique que son État reconnaît également l'importance capitale de la formation et du renforcement des capacités en aviation et félicite l'OACI pour les résultats obtenus grâce à ses nombreuses activités menées durant le triennat en cours et décrites dans la note WP/64. Le délégué du Soudan du Sud relève que les mesures proposées dans la note WP/237 Révision n° 1 (présentée par le Kenya) renforceront la fourniture aux États de l'indispensable formation et du renforcement des capacités, conformément à l'initiative NCLB de l'OACI.

15. Exprimant son appui aux notes WP/64 (présentée par le Conseil) et WP/237 Révision n° 1, le délégué de Singapour salue les efforts de l'OACI et du Kenya pour soutenir et encourager le renforcement des capacités dans les États membres. Notant que le programme TPP comporte plusieurs processus et systèmes mis en place pour promouvoir les questions liées au renforcement des capacités, ainsi que les échanges et la coopération en matière d'apprentissage et de développement, aux niveaux régional et mondial, il encourage les États membres à tirer, par conséquent, avantage du TPP.

16. Le délégué des Émirats arabes unis relève que son État appuie les notes WP/164 (présentée par la CAFAC) et WP414 (présentée par le Cameroun) et entend soutenir les États africains dans le cadre du TPP, conformément à l'initiative NCLB de l'OACI.

17. Le délégué de l'Érythrée approuve les notes WP/163 (présentée par l'Éthiopie), WP/164 (présentée par la CAFAC), WP/414 (présentée par le Cameroun) et WP/237 Révision n° 1 (présentée par le Kenya), conscient du fait que la pénurie de main-d'œuvre qualifiée dans les pays en développement requiert la formation et un renforcement intensifs des capacités afin d'améliorer, maintenir et soutenir la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale et de mettre en œuvre de manière efficace et effective les stratégies connexes de l'OACI.

18. Les délégués du Nigéria et du Sénégal appuient aussi ces quatre notes de travail, ainsi que la note WP/64 (présentée par le Conseil).

19. Le délégué du Brésil appuie les notes WP/64 (présentée par le Conseil), WP/163 (présentée par l'Éthiopie) et WP/414 (présentée par le Cameroun). Il fournit des renseignements sur le projet collaboratif en cours associant son État, l'Uruguay, le Paraguay, l'Argentine et l'État plurinational de Bolivie et souligne l'importance de l'appui de l'OACI à ce projet.

20. Attirant l'attention sur la note WP/237 Révision n° 1 (présentée par le Kenya), la déléguée des États-Unis salue la proposition d'encourager les États membres à nouer des partenariats en matière de renforcement des capacités et de promotion des échanges et de la coopération dans les domaines de l'apprentissage et du développement aux niveaux régional et mondial. Se référant au paragraphe 5 du dispositif de la nouvelle proposition de Résolution de l'Assemblée jointe en appendice à la note de travail (« *Charge* le Conseil de mettre en place un mécanisme de surveillance et d'évaluation axé sur la qualité, l'efficacité et l'efficience des activités de GAT de l'OACI et de faire rapport aux États membres en conséquence. »), elle affirme que les activités devraient être limitées à la supervision déjà assurée par l'OACI au bénéfice des membres du Programme TRAINAIR PLUS, et à laquelle les États adhèrent lorsqu'ils deviennent membres dudit programme.

21. S'agissant de la note WP/163 (présentée par l'Éthiopie), la déléguée des États-Unis convient avec le principe d'accorder plus d'attention à la formation et au renforcement des capacités en aviation. Toutefois, elle s'oppose à l'idée de charger le GAT d'évaluer les Centres de formation en aviation des États membres comme le propose l'alinéa c) du paragraphe de la suite à donner. Manifestant son appui aux mesures proposées dans la note WP/164 (présentée par la CAFAC), la déléguée des États-Unis demande instamment aux États membres de fournir l'appui technique aux projets et programmes liés à la Feuille de route pour la formation aéronautique.

22. Le délégué de l'Indonésie appuie sans réserve la note WP/64 (présentée par le Conseil), ainsi que la note WP/414 (présentée par le Cameroun).

23. Approuvant les notes WP/64 (présentée par le Conseil) et WP/164 (présentée par la CAFAC), la déléguée de la République de Corée affirme l'engagement de son État à contribuer sans relâche au NGAP dans les domaines de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, ainsi que de la protection de l'environnement conformément aux SARP et politiques de l'OACI, surtout l'initiative NCLB.

24. Exprimant son appui aux notes WP/64 (présentée par le Conseil), WP/164 (présentée par la CAFAC), WP/414 (présentée par le Cameroun), WP/237, Révision n° 1 (présentée par le Kenya) et WP/67 (présentée par la COCESNA), le délégué de l'Équateur relève que son État est très satisfait des résultats obtenus grâce aux activités de formation de l'OACI mises en œuvre par le GAT et des progrès

accomplis dans le cadre du TPP, et salue tous les efforts déployés par l'Organisation à cet égard. L'Équateur s'est joint à d'autres États pour encourager le développement des échanges et de la coopération dans le domaine de la formation aéronautique.

25. Le délégué de la France réaffirme l'engagement de son État en faveur du renforcement de la formation et des capacités en aviation, ce qui est essentiel, comme l'ont souligné les notes de travail présentées. Rappelant la nécessité d'une approche structurée pour progresser, il encourage l'Assemblée à prendre les mesures proposées dans la note WP/414 (présentée par le Cameroun).

26. Le délégué de la République dominicaine appuie les mesures proposées dans les notes de travail WP/64 (présentée par le Conseil), WP/67 (présentée par la COCESNA) et WP/237, Révision n° 1 (présentée par le Kenya), parce qu'elles permettront d'assurer une formation et un renforcement des capacités de qualité en aviation.

27. Le délégué de l'Algérie approuve les notes WP/64 (présentée par le Conseil), WP/163 (présentée par l'Éthiopie), WP/164 (présentée par la CAFAC), WP/414 (présentée par le Cameroun) et WP/237 Révision n° 1 (présentée par le Kenya).

28. Commentant la note WP/237 Révision n° 1 (présentée par le Kenya), le délégué de la Grèce convient de l'importance de la mise en œuvre de feuilles de route sur la formation et le renforcement des capacités en aviation afin de mettre à la disposition de la communauté aéronautique dispose un personnel qualifié et compétent en nombre suffisant pour exploiter les systèmes actuel et futur du transport aérien. Il relève que dans le cadre des initiatives NCLB et NGAP de l'OACI, l'accent devrait être mis sur les outils pratiques afin d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies en matière de ressources humaines. Ces outils devraient comprendre, sans s'y limiter, des cours de formation sur la gestion des risques et les méthodologies pour une supervision efficace de la sécurité. Appuyant les alinéas a) à d) du paragraphe de la suite à donner de la note de travail, le délégué de la Grèce indique qu'il a besoin d'informations supplémentaires pour approuver l'alinéa e) relatif à l'adoption de la nouvelle Résolution de l'Assemblée proposée (*Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique*) jointe en appendice à la note de travail.

29. Affirmant que dans un monde de l'aviation en mutation rapide où la formation et le renforcement des capacités sont un élément essentiel, surtout pour les petits États, le délégué du Guyana approuve les notes WP/64 (présentée par le Conseil), WP/163 (présentée par l'Éthiopie), WP/164 (présentée par la CAFAC) et WP/414 (présentée par le Cameroun).

30. Exprimant son appui aux notes WP/64 (présentée par le Conseil), WP/164 (présentée par la CAFAC), WP/414 (présentée par le Cameroun) et WP/237 Révision n° 1 (présentée par le Kenya), le délégué de la République-Unie de Tanzanie encourage les États membres à les soutenir dans la recherche de nouveaux partenariats sur les questions liées au renforcement des capacités, ainsi que les échanges et la coopération dans les domaines de l'apprentissage et du développement dans toutes les régions. Il réitère que la formation en aviation est fondamentale pour la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI.

31. Le délégué du Panama manifeste son soutien à la note WP/67 (présentée par la COCESNA), tout comme l'observateur de la CANSO qui remercie la COCESNA et ses États membres pour l'excellent travail accompli en renforçant la formation en aviation en Amérique centrale, ce qui démontre que la coordination entre les États peut renforcer la sécurité et la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne.

32. Le Chef, Bureau de la formation mondiale en aviation (C/GAT) prend acte du soutien massif apporté aux notes de travail présentées. S'agissant des notes de travail WP/163 (présentée par

l'Éthiopie) et WP/414 (présentée par le Cameroun), il informe le Comité exécutif que le Secrétariat, en coordination avec les bureaux régionaux, organisera des ateliers pour la mise en œuvre de la *Feuille de route à l'intention des États pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique de l'OACI — Guide pratique (2017)* et veillera au respect des critères et des procédures de formation basée sur les compétences.

33. Résumant les débats sur la **formation et le renforcement des capacités**, le Président indique que le Comité exécutif approuve les mesures proposées dans la note WP/64 (présentée par le Conseil) et encourage les États membres à appuyer l'OACI dans la recherche de nouveaux partenariats en matière de formation dans toutes les régions. Il appuie l'élaboration de nouvelles modalités de formation, comme l'apprentissage à distance, pour en faciliter l'accès, et à promouvoir ces nouvelles modalités auprès des parties prenantes de l'aviation civile dans les États. Le Comité exécutif recommande aux États membres de tirer profit du Programme TRAINAIR PLUS de l'OACI et d'appuyer l'élargissement de ce réseau de membres afin d'élaborer, de partager et de dispenser des programmes de formation pour améliorer les compétences des professionnels de l'aviation. Enfin, il encourage le Conseil à participer activement à la promotion des activités de formation de l'OACI auprès des États membres afin d'en accroître la diffusion dans toutes les régions.

34. Le Comité exécutif note les positions et les contributions des États et des organisations internationales sur les défis auxquels la communauté aéronautique fait face en ce qui concerne la qualification des professionnels de l'aviation pour la mise en œuvre des SARP de l'OACI, ainsi que les activités proposées pour surmonter ces difficultés. S'agissant de la note WP/164 (présentée par la CAFAC), le Comité exécutif prend acte des défis liés au développement du capital humain et à la formation en Afrique ; et encourage les parties prenantes, notamment les autorités de l'aviation civile, les instituts de formation aéronautique et les partenaires de l'industrie, à continuer de communiquer à l'Organisation africaine de formation aéronautique (AATO) des informations sur la formation en vue de l'amélioration continue de la Feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique.

35. En ce qui concerne la note WP/237 Révision n° 1 (présentée par le Kenya), le Comité exécutif convient de recommander à la Plénière d'adopter la nouvelle Résolution de l'Assemblée (*Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique*) qui figure dans l'appendice de la note de travail.

Formation et renforcement des capacités

36. Le délégué des Émirats arabes unis présente la note WP/131 (*Application de la technologie RV/RA à la formation du personnel)* qui relève que la technologie de réalité virtuelle/augmentée (RV/RA) pourrait renforcer le système de formation du personnel en proposant des moyens efficients et efficaces de formation. Toutefois, la note souligne que même si l'industrie de l'aviation semble être prête à accepter cette révolution technologique en matière de techniques de formation, le manque d'acceptation et l'absence de normes à l'échelle internationale empêchent une adoption harmonieuse de la technologie VR/AR pour la formation du personnel de l'aviation.

37. La note WP/131 invite l'Assemblée à :

a) prier instamment les États de prendre en compte la technologie RV afin de constituer l'expérience pratique de base requise au titre du *Manuel de formation de l'OACI*, Partie D-1 (Doc 7192) — *Maintenance d'aéronef (Technicien/Ingénieur/Mécanicien)*, ce qui permettrait aux titulaires de licences d'acquérir des connaissances théoriques de manière efficace et efficiente ;

b) prier instamment les États d'utiliser la technologie RV afin de prouver et de démontrer la capacité d'exécuter la fonction applicable à la licence d'ingénierie qui sera octroyée ;

c) donner des directives aux États pour les encourager à adopter la technologie RV ;

d) encourager l'État de conception à participer à l'adoption de la technologie RV, puisque de telles techniques dépendent fortement des données des constructeurs d'équipement d'origine (OEM) ;

e) prier instamment les États et les OEM d'adopter la technologie VR qui est pertinente pour le titulaire de licence de maintenance d'aéronef et qui est adaptée aux exigences de navigabilité.

38. Le délégué de la République dominicaine introduit la note WP/238 (*Intégration des processus de formation : nouvelle stratégie pour rendre la formation plus efficace*), qui relève que dans le contexte dynamique des nombreux projets de navigation aérienne en cours de mise en œuvre, une formation appropriée – de base et périodique – est un élément clé dans le renforcement des facteurs humains et la réduction des incidences potentielles d'erreurs et de fautes de négligence qui peuvent résulter d'un manque de sensibilisation à l'interconnexion entre certains concepts opérationnels. La note met en évidence le concept d'intégration des processus de formation qui prévoit l'exécution d'une évaluation sérieuse de la formation spécifique qui sera nécessaire dans chaque domaine et l'établissement d'un programme d'enseignement qui établit clairement le rapport entre les domaines.

39. La note WP/238 invite l'Assemblée à :

a) analyser et à débattre le contenu de la présente note de travail ;

b) demander le soutien habituel du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) pour la promotion du concept d'intégration des processus de formation et d'autres stratégies visant à réaliser l'intégration et l'efficacité;

c) appuyer les centres de formation dans l'établissement de stratégies détaillées pour répondre aux défis de la formation, en les aidant à intégrer les processus de formation ;

d) habiliter les autorités locales à évaluer les projets à mettre en œuvre à court terme, dans le but de coordonner de façon appropriée avec les organismes de formation pour préparer une formation qui incorpore cette vision ;

e) inclure toute autre mesure recommandée.

40. Le délégué du Cameroun présente la note WP/477 Révision n° 1 (*Qualification des infrastructures dans les spécialités liées à la sécurité de l'aviation civile*) qui met en évidence le fait que la procédure existante de qualification des instructeurs limite la possibilité de disposer d'instructeurs polyvalents en nombre suffisant pour dispenser plusieurs mallettes pédagogiques, compte tenu du temps et du coût nécessaires pour la mise en œuvre. La note souligne que pour permettre aux organismes de formation de disposer des instructeurs dans les spécialités liées à la sécurité aérienne, il serait opportun de développer un module de formation générique par domaine de spécialité de la sécurité aérienne, destiné à la formation en cours d'emploi (OJT) des instructeurs dans le cadre du TPP.

41. La note WP/477 Révision n° 1, invite l'Assemblée à :

a) prendre acte des informations fournies ;

b) demander à l'OACI de développer des cours génériques par spécialité dans le domaine de la sécurité aérienne pour la formation en cours d'emploi (OJT) des instructeurs dans le cadre du TPP de l'OACI.

Analyse

42. S'agissant de la note WP/477 Révision n° 1 (présentée par le Cameroun), le Chef, Bureau de la formation mondiale en aviation explique que le GAT conçoit des cours de formation pour des besoins spécifiques, compte tenu des problèmes de performances, du cadre de compétences, et du public cible. Une fois qu'un cours est conçu, les exigences de qualifications des instructeurs sont élaborées et incluent la formation en cours d'emploi dans le processus de qualification. Il souligne que le processus garantit la qualité de la prestation des cours.

43. La déléguée des États-Unis indique que son État s'oppose à l'alinéa d) du paragraphe de la suite à donner de la note WP/477 Révision n° 1. Bien que les États-Unis reconnaissent qu'il est superflu d'obliger chaque instructeur à adresser une demande individuelle à l'OACI pour chaque cours qu'il souhaite enseigner, il existe des conditions spécifiques d'expérience que doivent remplir les instructeurs pour chaque cours afin de maximiser l'apprentissage. Supprimer cette exigence risquerait de réduire l'adéquation entre l'expérience et les résultats. Les États-Unis s'opposent à la conception de cours génériques de formation pour chaque domaine de spécialité de la sécurité de l'aviation pour la formation en cours d'emploi des instructeurs dans le cadre du TPP et propose que chaque instructeur continue à présenter une demande comme cela se fait actuellement.

44. En ce qui concerne la note WP/238 (présentée par la République dominicaine), la déléguée des États-Unis relève que son État reconnaît la nécessité d'une approche plus intégrée et collaborative de la formation et attend avec impatience de mieux comprendre les concepts décrits par la note de travail.

45. Manifestant son appui à la note WP/131 (présentée par les Émirats arabes unis), le délégué de la Roumanie rappelle que la réunion exploratoire sur la formation et les licences du personnel tenue au siège de l'OACI du 8 au 12 juillet 2019 est convenue que l'OACI devrait envisager la création d'un Groupe d'experts de la formation et des licences du personnel (PTLP) afin d'entreprendre les travaux découlant des recommandations de la réunion exploratoire. Il souligne que bien qu'il soit très important d'avoir cette nouvelle possibilité de formation du personnel de maintenance des aéronefs décrite dans la note WP/131, il faut accorder l'attention aux aspects pratiques de l'expérience améliorée des utilisateurs de la technologie et être conscient des limites de la technologie utilisée pour la formation. Le délégué de la Roumanie souligne en outre que tous les aspects de la formation doivent être soutenus par la nouvelle technologie.

46. Les délégués du Nicaragua, de l'Uruguay, de la République bolivarienne du Venezuela, de l'Équateur, de la Colombie et de Cuba approuvent la note WP/238 (présentée par la République dominicaine). Ce faisant, la déléguée du Nicaragua affirme que l'intégration des processus de formation renforcera les capacités et l'efficacité. La déléguée de l'Uruguay met l'accent sur la nécessité pour les États de fournir aux professionnels de l'aviation, la formation nécessaire pour garantir la sécurité de l'aviation civile internationale. Elle souligne l'importance de la conclusion qui figure au paragraphe 3.3 de la note de travail, à savoir que : « [l]'aviation est un système dont le succès dépend des rapports harmonieux entre tous les sous-systèmes constituants. Il nous faut donc nous appliquer à assurer la formation aux meilleures technologies et procédures au personnel opérationnel de manière ordonnée et cohérente, de façon que l'application de ces technologies et procédures atteigne les buts visés, à la lumière des Objectifs stratégiques de l'Organisation et de l'aviation en tant que système mondial. ». Le délégué de Cuba note que même si les mesures proposées dans la note WP/238 peuvent avoir des implications financières, elles seront utiles dans le renforcement des performances des titulaires de licences en maintenance des aéronefs.

47. Les délégués de l'Équateur et de la Colombie appuient l'intervention du Chef, Bureau de la formation mondiale en aviation sur la note WP/477 Révision n° 1 (présentée par le Cameroun). Le délégué de Cuba souligne la nécessité de tout mettre en œuvre pour renforcer la sécurité de l'aviation.

48. Soutenant toutes les trois notes de travail présentées, le délégué du Soudan du Sud réaffirme la nécessité de fournir aux États la formation et le renforcement des capacités indispensables, conformément à l'initiative NCLB de l'OACI.

49. Résumant les débats sur **la formation et le renforcement des capacités**, le Président indique que le Comité exécutif prend acte de l'intérêt manifesté pour l'adoption de nouvelles technologies et d'outils innovants dans la formation en aéronautique civile afin de renforcer le système des licences du personnel. Pour ce qui est la note WP/131 (présentée par les Émirats arabes unis), le Comité exécutif invite instamment les États membres à reconnaître la technologie de réalité virtuelle et les encourage à adopter cette technologie pertinente pour les titulaires de licence de maintenance d'aéronef et les exigences de navigabilité. Le Comité exécutif souligne que même si cette technologie est une évolution positive, il faut approfondir les études sur ses avantages/coûts, son efficacité et sa viabilité. Elle doit aussi être harmonisée et normalisée.

50. S'agissant de la note WP/238 (présentée par la République dominicaine), le Comité exécutif prend note de la demande de soutien adressée à l'OACI pour la promotion du concept d'intégration des processus de formation et d'autres stratégies visant à réaliser l'intégration des concepts de formation et l'efficacité. Concernant la note WP/477 (présentée par le Cameroun), le Comité exécutif approuve la position exprimée par le Chef, Bureau de la formation mondiale en aviation (voir paragraphe 42 ci-dessus).

Questions liées à la navigation aérienne et au transport aérien

51. La déléguée de la Roumanie introduit la note WP/115 *[Élaboration d'une nouvelle stratégie pour le programme de la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP)]* présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile et par EUROCONTROL). Elle souligne que l'aviation joue un rôle crucial dans la promotion de la connectivité mondiale et appuie le développement économique et la croissance dans le monde entier. Parallèlement, la communauté aéronautique internationale reconnaît l'existence d'une pénurie de professionnels qualifiés dans certains domaines de l'aviation, et le problème pourrait s'aggraver avec le temps, si aucune mesure n'est prise. De ce fait, bien que la note de travail reconnaisse le succès de l'initiative NGAP de l'OACI au cours des dix dernières années, elle appuie l'intention de l'OACI de la stimuler à travers l'élaboration d'une nouvelle stratégie solide, ambitieuse et globale, capable de livrer de nouveaux outils pour face à la pénurie prévue de professionnels de l'aviation. Elle relève que cette stratégie devrait être précédée d'une évaluation complète du problème, fondée sur des données afin de proposer ensuite un éventail d'outils susceptibles d'aider les États à rendre attractifs les métiers de l'aviation pour une gamme de professionnels, tout en maintenant une perspective globale. La note de travail présente quelques considérations et propositions sur la nouvelle stratégie NGAP.

52. La note WP/115 invite l'Assemblée à :

a) exhorter instamment tous les États membres à faciliter l'élimination des obstacles à la libre circulation transfrontalière des compétences aéronautiques, par la normalisation et l'harmonisation des qualifications, des licences et des procédures administratives ;

b) lancer un appel aux États, aux organisations internationales et régionales, aux milieux universitaires et à l'industrie afin qu'ils soutiennent le Programme NGAP, qui fait partie intégrante du renforcement des capacités, en fournissant une expertise et des

orientations techniques, ainsi que des ressources pour contribuer à atteindre les objectifs du programme ;

c) charger le Conseil d'adopter une nouvelle stratégie NGAP pour l'OACI qui soit globale, fondée sur des données et qui tienne compte de l'évolution technologique rapide ;

Charge la Secrétaire générale :

d) d'évaluer et d'indiquer au Conseil, conformément à la stratégie NGAP, si le cadre existant de l'OACI, en particulier l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, offre aux femmes et aux hommes des possibilités adéquates et un accès non discriminatoire et impartial au secteur de l'aviation ;

e) d'évaluer et d'indiquer au Conseil, conformément à la stratégie NGAP, si le cadre existant de l'OACI, en particulier l'Annexe 1, est efficace pour doter les professionnels de l'aviation des compétences nécessaires sur le marché, aujourd'hui et à l'avenir ;

f) de veiller à ce que tous les travaux de recherche et les données recueillies dans le cadre du Programme NGAP soient partagées avec tous les États membres de l'OACI et les parties prenantes de l'industrie et mises à leur disposition.

53. Le délégué des Émirats arabes unis introduit la note WP/130 (*Normalisation de la formation sur les recherches et le sauvetage*) qui relève que certains accidents spectaculaires récents ont mis en relief la nécessité de renforcer l'interopérabilité des opérations de recherches et de sauvetage (SAR), afin d'assurer la rapidité et l'efficacité des activités de sauvetage. La note souligne que le Centre national de recherches et de sauvetage (NRSC) des Émirats arabes unis (EAU) a accueilli les 12 et 13 juin 2019 un atelier international sur la normalisation de la formation aux opérations de recherches et de sauvetage. L'évènement a connu la participation de 55 représentants des services aéronautiques et maritimes de l'Arabie saoudite, des États-Unis d'Amérique, de la Fédération de Russie, du Koweït, des Émirats arabes unis, et de la Nouvelle-Zélande. L'atelier avait pour objet essentiel d'identifier les défis actuels en matière de SAR et de déterminer si la normalisation de la formation à l'échelle du globe et de la certification du personnel SAR pourrait répondre à ces défis. Cinq éléments au moins ont fait l'objet d4un consensus selon lequel la normalisation internationale de la formation aux recherches et au sauvetage offrirait la possibilité de renforcer les opérations de recherche et de sauvetage.

54. La note WP/130 invite l'Assemblée à :

a) prendre acte de son contenu ;

b) envisager d'autres aspects qui pourraient être abordés dans le cadre de la normalisation internationale de la formation aux recherches et au sauvetage ;

c) demander à la Secrétaire générale d'examiner le concept d'un « cadre international de formation axée sur les compétences concernant les opérations de recherches et de sauvetage », de concert avec d'autres institutions, telle que l'Organisation maritime internationale (OMI).

55. Le délégué de Singapour introduit la note WP/206 (*Renforcer les compétences en aéronautique pour l'avenir*) coparrainée par les Fidji, les Îles Marshall, la Macédoine du Nord, Nauru, le Nigéria, Palaos et le Royaume-Uni. La note de travail relève que sous les auspices de l'initiative NGAP de l'OACI, les États participent à divers efforts destinés à attirer et à retenir les jeunes professionnels dans

le secteur aéronautique et à les former. La note souligne en outre la nécessité de reconnaître l'évolution des méthodes d'apprentissage de la prochaine génération de professionnels de l'aviation et d'adopter les pédagogies axées sur l'apprenant qui incluent des méthodes de formation qui mettent les élèves, plutôt que le formateur, au centre de l'apprentissage. La note relève que des études ont montré que les pédagogies axées sur l'apprenant sont plus efficaces que les méthodologies traditionnelles animées par un formateur à la fois pour les apprenants des générations Y et Z, et que le recours à la technologie d'apprentissage appropriée peut soutenir les pédagogies axées sur l'apprenant. Notant que les travailleurs issus des générations Y et Z sont habitués et exposés à la technologie qui est leur principale interface au quotidien, la note insiste sur le fait qu'à mesure que la technologie progresse et devient à la fois plus accessible et plus abordable, il serait avantageux pour le secteur aéronautique de proposer davantage d'outils et de supports de formation qui intègrent les pédagogies axées sur l'apprenant, comme l'apprentissage mixte et la réalité virtuelle. Par l'intermédiaire du Programme TRAINAIR PLUS, l'OACI est encouragée à fournir les lignes directrices qui contribueraient à la promotion de la technologie et des pédagogies axées sur l'apprenant afin de renforcer les compétences en aéronautique pour l'avenir.

56. La note WP/206 invite l'Assemblée à :

a) reconnaître la nécessité d'adopter des pédagogies axées sur l'apprenant afin de renforcer la formation basée sur les compétences qui permettra à la prochaine génération de professionnels de l'aviation de répondre aux besoins du secteur pour l'avenir ;

b) demander à l'OACI, dans le cadre de son Programme TRAINAIR PLUS, d'élaborer des lignes directrices afin de sélectionner les outils technologiques d'apprentissage utiles à la formation fondée sur la compétence, à l'aide de pédagogies axées sur l'apprenant.

57. Le délégué du Canada introduit la note WP/239 (*Remédier à la pénurie de pilotes et de professionnels de l'aviation – une approche mondiale d'un problème mondial*), qui donne un bref aperçu de la pénurie naissante de pilotes et de professionnels de l'aviation au niveau mondial et décrit en détail plusieurs initiatives en cours de l'OACI pour relever ce défi. La note de travail souligne que cette pénurie de main-d'œuvre affecte l'ensemble de l'industrie aéronautique internationale. Elle souligne que la disponibilité de réserves suffisantes de pilotes, d'ingénieurs, de contrôleurs de la circulation aérienne, de techniciens de maintenance, d'inspecteurs de la sécurité et plus encore, bien formés et expérimentés, est essentielle pour assurer la sécurité et la viabilité de l'aviation internationale. Il faudra donc un effort collectif, tant au niveau local que mondial, pour surmonter efficacement les effets croissants de cette pénurie de professionnels spécialisés. Elle souligne que si ces pénuries de main-d'œuvre ne sont pas traitées adéquatement, elles pourraient compromettre de façon critique la sécurité aérienne dans le monde entier. Le Canada demande à tous les États membres de l'OACI de collaborer avec les principaux intervenants, tant au pays qu'à l'étranger, afin d'élaborer des approches visant à atténuer la pénurie de main-d'œuvre à l'échelle mondiale et à promouvoir une plus grande inclusion dans l'industrie aéronautique. La collaboration entre les États, par le partage des meilleures pratiques et des enseignements tirés de l'expérience, sera essentielle pour relever ce défi à l'avenir.

58. La note WP/239 invite l'Assemblée à :

a) soutenir les initiatives de l'OACI, telles que le programme *Prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP)*, visant à promouvoir les carrières dans l'aviation auprès des générations futures pour s'assurer qu'il existe un nombre suffisant de spécialistes de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir le système de transport aérien international à l'avenir ;

b) exhorter les États membres de l'OACI à collaborer en partageant leurs meilleures pratiques et les enseignements tirés de l'expérience de la mise en œuvre de leurs propres politiques et législations qui visent à remédier à la pénurie mondiale de professionnels de l'aviation et à atténuer la portée de ses effets.

59. Le délégué de la République dominicaine introduit la note WP/420 (*Mise en œuvre de la gestion du changement dans le développement de projets relatifs aux services de navigation aérienne*) qui recommande d'intégrer la formation à la gestion du changement dans le processus de mise en œuvre des plans mondiaux de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et des projets techniques qui doivent être administrés avec le risque de sécurité le plus faible possible. La gestion du changement est définie comme la mise en œuvre d'un cadre préventif qui tient compte des besoins de ceux qui sont impliqués dans un processus visant à modifier des activités ou à mettre en place de nouvelles activités, au moyen de stratégies permettant d'entendre et de considérer tous les points de vue. La prise de décision conjointe garantit que toutes les personnes concernées par le nouveau processus participent activement à sa mise en œuvre. La note relève que la formation à la gestion du changement garantirait la prise de décision en collaboration et les phases préventives de transition et de familiarisation. En outre, elle enrichirait le développement et la réalisation de projets aéronautiques techniques.

60. La note WP/240 invite l'Assemblée à :

a) soutenir son contenu, en priant instamment les États de mettre en place la formation à la gestion du changement et d'en faire un élément fondamental de la planification et de la réalisation des projets ;

b) demander aux organes de l'OACI d'élaborer de nouvelles dispositions et de nouveaux éléments indicatifs pour seconder les États dans le renforcement des capacités nécessaires à la gestion du changement ;

c) examiner des projets en cours et à envisager de mobiliser des fonds spéciaux pour y incorporer des outils de gestion du changement, aux fins de la mise en œuvre effective ;

d) renforcer des projets qui améliorent la sécurité par la prise de décision en collaboration, et à envisager la gestion du changement comme préalable à la réussite.

61. Le délégué de la République dominicaine présente ensuite la note WP/444 (*Formation à la gestion de la navigation fondée sur les performances*) qui souligne que pour assurer un suivi efficace de la mise en œuvre de la navigation basée sur les performances (PBN), il est essentiel d'élaborer et de mettre en œuvre un programme de formation permettant aux cadres des services de navigation aérienne d'acquérir les connaissances et les compétences nécessaires. La note relève que la formation sur la gestion de la PBN constitue un facteur clé pour garantir le déroulement harmonieux et précis du processus afin d'atteindre un niveau de sécurité acceptable, en utilisant les outils et procédures proposés par l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI). La formation à la gestion de la PBN vise à élaborer un programme spécial permettant une compréhension claire des nouveaux concepts associés à la PBN tant du point de vue théorique que pratique. Elle met aussi en évidence le fait que la République dominicaine est le premier pays hispanophone à élaborer un programme de formation normalisé sur la mise en œuvre de la PBN afin de développer les connaissances et les compétences nécessaires.

62. La note WP/444 invite l'Assemblée à :

a) analyser et approuver la mise en œuvre de son contenu ;

b) charger la Secrétaire générale d'élaborer et de promouvoir l'élaboration d'autres éléments indicatifs sur la gestion de la PBN ;

c) donner la priorité à la formation en gestion de la PBN comme outil de promotion et de renforcement de la sécurité aérienne dans les systèmes de navigation aérienne du monde entier, assurant ainsi un suivi efficace de la mise en œuvre de la PBN ;

d) inclure la nécessité d'une formation en gestion de la PBN dans les processus liés à la gestion du changement.

63. Il est noté que les notes d'information suivantes sont aussi présentées : la note WP/408 *(Education and performance in aviation: Realizing and sustaining benefits)* présentée par Hermès Air Transport Organisation ; la note WP/497 *(Latest progress of China's Aviation Security Training)* présentée par la Chine ; la note WP/512 *(Training on air transport economics and regulations)* présentée par le Bangladesh ; et la note WP/565 *(Experimental drone builders and innovation labs in Rwanda)* présentée par le Rwanda.

Analyse

64. Les délégués de la Colombie, de l'Uruguay, de Cuba, de la République bolivarienne du Venezuela, de la Zambie et de l'Érythrée expriment leur appui à toutes les six notes de travail présentées. Ce faisant, le délégué de la Colombie affirme le soutien continu de son État au programme NGAP de l'OACI.

65. Approuvant la note WP/206 (présentée par Singapour et des co-parrains), le délégué de l'Italie relève qu'attirer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation est une priorité mondiale pour le secteur de l'aviation. Il souligne qu'étant donné que plus de la moitié des jeunes gens inscrits dans des programmes d'aviation ne réussissent pas leur formation, il faut repenser les méthodes pédagogiques. Affirmant que la formation basée sur les compétences peut donner de meilleurs résultats si l'accent est mis sur l'apprenant, le délégué de l'Italie encourage l'Assemblée à prendre les mesures proposées dans la note de travail, en demandant en particulier à l'OACI d'élaborer des orientations pour la sélection d'outils technologiques de formation qui appuient la formation basée sur les compétences, en faisant recours à des pédagogies axées sur l'apprenant dans le cadre du TPP de l'OACI.

66. Exprimant son soutien à la note WP/239 (présentée par le Canada), le délégué des Émirats arabes unis réaffirme l'importance de la collaboration entre les États à travers le partage des meilleures pratiques et des enseignements tirés de la mise en œuvre de leurs propres politiques et lois afin de faire face à la pénurie mondiale de professionnels de l'aviation. Il approuve aussi la note WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et les autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL), et insiste sur la nécessité de lever tous les obstacles à la formation et au recrutement de jeunes professionnels afin de garantir un avenir prospère au secteur de l'aviation.

67. La déléguée des États-Unis appuie les recommandations formulées dans la note WP/115 pour l'élaboration d'une nouvelle stratégie NGAP favorable à l'avenir de l'aviation mondiale avec des méthodes et des outils adaptés fondés sur une analyse à bases factuelles. Elle approuve aussi les mesures proposées dans la note WP/239 et exprime l'appui des États-Unis aux initiatives de l'OACI destinées à promouvoir les carrières en aviation auprès des générations futures, notamment le Programme NGAP.

68. Mettant en évidence la réussite de la mise en œuvre par l'OACI de son Programme NGAP concomitamment avec son initiative NCLB, le délégué de l'Équateur approuve les mesures proposées dans la note WP/206 (présentée par Singapour et des co-parrains) et souligne la nécessité de disposer d'outils adéquats qui appuient la formation fondée sur les compétences en faisant recours aux pédagogies axées sur l'apprenant dans le cadre du TPP de l'OACI. Il approuve aussi les mesures proposées dans la note WP/444

(présentée par la République dominicaine) sur la formation à la gestion de la navigation basée sur les performances.

69. Relevant que les propositions qui figurent dans les six notes de travail sont intéressantes, le délégué de l'Espagne relève que le concept du NGAP est étroitement lié aux questions d'innovation en aviation et à la collaboration renforcée avec l'industrie. En outre, elle offre une excellente occasion d'atteindre l'égalité entre les sexes en faveur de laquelle l'Espagne est fermement engagée. Reconnaissant que l'enveloppe consacrée à toutes ces initiatives dans le budget du Programme ordinaire de l'OACI pour le triennat 2020-2022 est insuffisante, il relève que le Programme NGAP est une question sur laquelle les États membres de l'OACI et l'industrie aéronautique pourraient mutualiser leurs efforts et élaborer un seul programme à laquelle l'adhésion serait volontaire. Le délégué de la Zambie approuve ces observations.

70. Le délégué du Nigéria appuie les notes WP/206 (présentée par le Singapour et des co-parrains) et WP/239 (présentée par le Canada), ainsi que les notes WP/240 et WP/444 (présentées par la République dominicaine.

71. Le délégué du Nicaragua approuve les notes WP/239, WP/240 et WP/444, ainsi que la note WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et les autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL), qui appellent les États, notamment, à soutenir le Programme NGAP de l'OACI en lui apportant l'expertise technique, les orientations et les ressources nécessaires pour atteindre ses objectifs.

72. Le délégué de la Suède salue l'initiative NGAP en tant partie de la solution à la pénurie de professionnels de l'aviation compétents et qualifiés, ainsi que l'annonce par l'OACI en fin 2018 de la prorogation et du renforcement du Programme NGAP. Relevant que l'inégalité entre les sexes persiste dans certaines professions de l'aviation où les femmes sont sous-représentées, il souligne que le programme NGAP peut promouvoir une participation accrue des femmes au secteur de l'aviation. Le délégué de la Suède souligne qu'étant donné que les femmes représentent la moitié de la population mondiale, toute stratégie efficace de réponse à la pénurie mondiale de professionnels de l'aviation devrait viser l'augmentation de leur participation. Il relève que la note WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, ses États membres et les autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL) qu'il approuve, relève que la nouvelle stratégie du Programme NGAP devrait contribuer à la conception d'une gamme d'outils efficaces capables d'aider les États à rendre les professions de l'aviation pour les femmes et les hommes plus attractives et sans aucune discrimination.

73. Les délégués de Cuba, du Portugal, de l'Australie et de l'Érythrée appuient cette intervention. Ce faisant, la déléguée de Cuba indique qu'actuellement, aucune proposition d'amendement de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* n'est formulée afin de tenir compte des principes d'égalité des sexes et de non-discrimination dans le secteur de l'aviation, elle se déclare favorable à l'application effective de ces principes dans toutes les politiques du transport aérien.

74. Le délégué du Portugal insiste sur la nécessité d'investir dans la prochaine génération des professionnels de l'aviation et de promouvoir l'aéronautique dans les écoles et les universités. En outre, les États membres et les autorités de l'aviation civile devraient être encouragés à prendre les mesures adéquates pour retenir les professionnels de l'aviation. Et enfin, toutes les parties prenantes devraient être encouragées à promouvoir l'égalité des sexes dans le secteur aéronautique.

75. Le délégué de l'Australie appuie l'esprit général de toutes les notes de travail présentées, en particulier la note WP/239 (présentée par le Canada). Il relève qu'il est essentiel d'investir dans la prochaine génération de professionnels de l'aviation pour répondre aux besoins futurs du secteur. Par

ailleurs, la réponse aux défis qui se poseront au cours des prochaines décennies nécessite l'implication de l'intégralité de la main-d'œuvre potentielle afin que le secteur de l'aviation réalise tout son potentiel.

76. Exprimant son appui aux notes WP/240 et WP/44 (présentée par la République dominicaine), le délégué du Paraguay insiste sur l'importance de promouvoir la formation à la gestion du changement et la formation à la gestion de la PBN afin de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale. Le délégué du Panama appuie aussi ces deux notes de travail, ainsi que la note WP/206 (présentée par Singapour et des co-parrains). Le délégué du Mexique soutient également les notes WP/240 et WP/444, ainsi que la note WP/239 (présentée par le Canada).

77. Approuvant les notes WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL) et WP/206 (présentée par Singapour et des co-parrains), le délégué du Canada note que son État soutient le Programme NGAP de l'OACI depuis longtemps et appuie sans réserve les recommandations formulées dans les deux notes de travail pour l'amélioration de son efficacité. Le Canada reconnaît que le recrutement, la formation et la rétention des talents sont des facteurs déterminants pour faire face aux pénuries prévues dans l'ensemble du secteur de l'aviation internationale.

78. Les délégués de la République de Corée et de la Pologne manifestent aussi leur appui à la note WP/115. Ce faisant, le délégué de la Pologne réaffirme que l'élaboration d'une nouvelle stratégie robuste, ambitieuse, globale pour le Programme NGAP, et capable de livrer des outils efficaces capables de faire face à la pénurie annoncée de professionnels de l'aviation est d'une importance capitale.

79. Les délégués de la Turquie, de la République dominicaine et du Soudan approuvent les notes WP/115, WP/206 (présentée par Singapour et des co-parrains) et WP/239 (présentée par le Canada), et ce dernier exprime également son soutien à la note WP/130 (présentée par les Émirats arabes unis). Le délégué de la République dominicaine salue le travail effectué par le GAT et l'Équipe spéciale du NGAP afin d'élaborer une stratégie mondiale pour la mise en œuvre du NGAP.

80. Manifestant son soutien sans réserve à la note WP/206 (présentée par Singapour et des co-parrains), le délégué de Myanmar souligne qu'étant donné que la technologie progresse et devient plus accessible et abordable, il serait avantageux pour l'industrie aéronautique de disposer d'outils et d'équipements supplémentaires qui intègrent les pédagogies axées sur l'apprenant, notamment l'apprentissage mixte combinant l'apprentissage en ligne, l'apprentissage en salle de classe, et la réalité virtuelle qui permet un environnement de formation simulé. Le délégué de Saint-Vincent-et-les Grenadines partage cet avis.

81. Le délégué d'Oman approuve les notes WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL) et WP/130 (présentée par les Émirats arabes unis).

82. Le délégué de la France appuie aussi son la note WP/115. S'agissant de la note WP/130 qui préconise la normalisation internationale de la formation en recherches et sauvetages, il s'inquiète de l'ajout d'une Pratique recommandée connexe dans l'Annexe 12 – *Recherches et sauvetage*. Il relève qu'il est de la responsabilité de chaque État de fournir des services rapides et efficaces de recherches et de sauvetage sur son territoire. Il souligne qu'il existe déjà des documents utiles sur les opérations de recherches et de sauvetage, notamment le *Manuel international de recherche et de sauvetage aéronautiques et maritimes (IAMSAR)*, Volume II — *Coordination des missions*, publié conjointement par l'OACI et l'OMI (cf., Doc 9731 de l'OACI), et régulièrement mis à jour. En plus de ces documents, le délégué de la France propose la mise en œuvre de la coopération régionale transfrontalière sur les recherches et le sauvetage et exprime la volonté de son État à partager son expérience dans ce domaine.

83. Tout en respectant cet avis, le délégué de l'Érythrée maintient qu'aucun État ne peut à lui tout seul surmonter les difficultés liées aux services de recherches et de sauvetage et recommande par conséquent qu'un cadre international de formation basée sur les compétences pour les recherches et le sauvetage soit élaboré en coopération avec les autres organismes concernés comme l'ont proposé les Émirats arabes unis dans la note WP/130.

84. Le délégué de la Trinité-et-Tobago soutient les notes WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL), WP/206 (présenté par Singapour et des co-parrains), WP/239 (présentée par le Canada), et les notes WP/240 et WP/444 (présentée par la République dominicaine).

85. Soulignant que la formation aéronautique n'est pas une charge mais plutôt un investissement permettant d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale, le délégué du Pérou encourage les États à partager leurs outils de formation avec d'autres. Il relève que le Pérou est prêt à partager avec les autres États de la région Amérique du Sud (SAM) l'outil lié à la PBN qu'il a mis au point en 2017 et qui s'avère indispensable pour l'optimisation de l'espace aérien disponible.

86. L'observateur de la CANSO approuve la note WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL) et manifeste son appui à l'ambition de l'OACI de donner une nouvelle impulsion à l'initiative NGAP grâce à une nouvelle stratégie ambitieuse et holistique capable de livrer des outils efficaces pour faire face à la pénurie annoncée de professionnels de l'aviation. Il relève que la libre circulation des compétences en aviation à travers les frontières grâce à la normalisation et à la reconnaissance mutuelle des qualifications, des licences et des procédures administratives sont un élément clé pour retenir les professionnels de l'aviation compétents et qualifiés. L'observateur de la CANSO souligne que l'accent devrait être aussi mis sur la coopération régionale étant donné que l'innovation, les nouveaux acteurs et les modèles d'entreprise en aviation d'affaires donnent lieu à une hausse des opérations transfrontalières.

87. Apportant aussi son appui à la note WP/115, l'observateur de la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne relève que l'IFATCA est un fervent défenseur de l'initiative NGAP de l'OACI depuis sa création en 2009. L'IFATCA voudrait cependant relever que l'harmonisation des qualifications et des licences au niveau mondial ne peut être réalisée que grâce à un système solide de délivrance des licences pour tous les États membres de l'OACI. Ce système est essentiel pour assurer UE le même niveau standard de compétence entre les professionnels de l'aviation, surtout les contrôleurs de la circulation aérienne, est atteint et maintenu dans le monde entier. À cet effet, une évaluation exhaustive des dispositions du Chapitre 4 de l'Annexe I — *Licences du personnel*, relatif aux contrôleurs de la circulation aérienne est attendue depuis longtemps. L'IFATCA se félicite des initiatives récentes de l'Équipe spéciale de l'OACI sur les licences électroniques du personnel (EPL-TF) et s'engage à maintenir son appui aux travaux de l'OACI sur les questions de qualification et de licences.

88. La Secrétaire générale salue les observations formulées en faveur du Programme NGAP et du Programme d'égalité des sexes de l'OACI. Elle relève, cependant, que le programme d'égalité des sexes n'a pas été financé par le budget du Programme ordinaire de l'Organisation pour le triennat 2016-2019 et que les services fournis par le Secrétariat afin de renforcer le Programme NGAP et le Programme d'égalité des sexes, ont été financés par les gains d'efficacité et l'amélioration de la gestion. La Secrétaire générale attend avec impatience que les États membres appuient le Programme NGAP en y apportant des contributions volontaires. Le Secrétariat quant à lui continuera à améliorer son efficacité et son efficience pour faire avancer le Programme.

89. En outre, la Secrétaire générale remercie les États membres pour avoir reconnu les réalisations de l'OACI dans le domaine de la formation et du renforcement des capacités en aviation civile pendant le triennat en cours. Elle souligne que le Secrétariat s'engage à poursuivre la collaboration avec les États membres pour renforcer leur capacité à mettre effectivement en œuvre les SARP, les programmes et les politiques de l'OACI. Elle relève aussi que le Programme NGAP et le programme de formation en aviation civile ont une importance stratégique pour le secteur de l'aviation mondiale dans la réponse aux besoins et aux attentes des États membres au cours des prochaines années, compte tenu du doublement attendu du volume de trafic d'ici 2030.

90. Le délégué de l'Espagne relève que le Rapport du Comité exécutif sur le point 25 devrait mettre l'accent sur les observations formulées par la Secrétaire générale sur la nécessité pour les États membres d'apporter des contributions volontaires pour soutenir le Programme NGAP, étant donné qu'aucune disposition budgétaire n'a été prise en vue de le financer dans le budget du Programme ordinaire de l'Organisation pour 2020-2022. Il rappelle que le message du Conseil sur le budget (note WP/34) indique que l'écart de financement entre le Plan d'activités souhaité et le budget du Programme ordinaire pourrait être réduit par la mise en place de programmes facultatifs auxquels des États membres intéressés et même l'industrie pourraient participer et contribuer, mais qui ne sont pas destinés à l'élaboration de SARP et cité le programme de la Prochaine génération de professionnels de l'aviation comme exemple actuel.

91. Résumant les débats sur les **questions liées à la navigation aérienne et au transport aérien**, le Président indique que le Comité exécutif prend acte des notes de travail relatives au Programme NGAP. S'agissant de la note WP/115 (présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL), le Comité exécutif manifeste son appui à l'accès non discriminatoire des hommes et des femmes à l'industrie aéronautique. Il prend note de la large convergence de vues entre la note WP/115 et la note WP/239 (présentée par le Canada) qui soutient également les initiatives de l'OACI visant à attirer, former et fidéliser la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Notant que la poursuite du Programme NGAP dépend de l'obtention de ressources financières supplémentaires extérieures au budget du Programme ordinaire du triennat 2020-2022, le Comité exécutif convient que les États doivent être instamment priés de mettre volontairement à disposition des contributions extrabudgétaires. Il recommande au Conseil d'examiner les propositions d'élargissement du Programme NGAP eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget 2020-2022 et à la disponibilité de ressources extrabudgétaires. Toujours sous réserve des priorités du budget 2020-2022, le Comité exécutif recommande également d'examiner les Annexes, en particulier l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, pour veiller à ce qu'elles répondent bien aux besoins actuels et futurs de compétences et qu'elles assurent aux femmes et aux hommes un accès non discriminatoire à l'industrie de l'aviation.

92. En ce qui concerne la note WP/130 (présentée par les Émirats arabes unis), le Comité exécutif recommande au Conseil d'envisager l'élaboration d'un « cadre international de formation axée sur les compétences concernant les opérations de recherches et de sauvetage », eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget du Programme ordinaire du triennat 2020-2022, tout en relevant que c'est l'OACI qui détermine l'organe compétent pour le faire.

93. S'agissant de la note WP/206 (présentée par Singapour et des co-parrains), le Comité exécutif reconnaît la nécessité d'adopter des pédagogies axées sur l'apprenant afin d'améliorer la formation fondée sur la compétence nécessaire au Programme NGAP pour répondre aux besoins de l'aviation à l'avenir et demande à l'OACI d'élaborer des lignes directrices afin de sélectionner les outils technologiques d'apprentissage utiles à la formation fondée sur la compétence, à l'aide de pédagogies axées sur l'apprenant, conformément à la méthodologie fondée sur la compétence de l'OACI. Le Comité exécutif note que même si la note de travail formule une recommandation quant à l'organe qui devrait examiner le concept (Groupe de travail conjoint OACI/OMI sur les recherches et le sauvetage), c'est l'OACI qui déterminera l'organe compétent pour cette tâche.

94. Pour ce qui est de la note WP/420 (présentée par la République dominicaine), le Comité exécutif prend acte du cours de l'OACI intitulé « Cadres supérieurs et intermédiaires des autorités de l'aviation civile », élaboré en coopération avec la Chine, qui a été lancé en 2018, et souscrit à la proposition de poursuivre les travaux sur la gestion du changement.

95. S'agissant de la note WP/444 (présentée par la République dominicaine), le Comité exécutif note l'importance de la formation dans la gestion la navigation fondée sur les performances (PBN) et appuie l'élaboration d'éléments indicatifs sur la question. Elle recommande au Conseil d'examiner cette proposition eu égard aux priorités actuelles financées dans le budget du Programme ordinaire 2020-2022.

Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

96. Le Comité exécutif entame l'examen du point 19 de l'ordre du jour. Les débats sont axés sur l'amélioration des méthodes de travail de l'OACI qui a été documentée dans une note de travail principale présentée par le Conseil, à savoir la note WP/48 (*Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI*), et par le rapport verbal sur l'examen de la structure actuelle du Secrétariat de l'OACI, ainsi qu'une note de travail connexe présentée par un État.

Amélioration des méthodes de travail de l'OACI

97. Le Chef de la planification stratégique et de la coordination des affaires régionales (C/PRC) introduit la note WP/48 dans laquelle le Conseil rend compte des principales réalisations et des progrès accomplis par les organes directeurs et le Secrétariat dans l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI au cours du présent triennat afin de répondre aux besoins changeants de l'Organisation pour soutenir les États membres et la communauté aéronautique internationale. La note présente également les actions en cours concernant notamment le Plan d'activités de l'OACI, le budget axé sur les résultats et l'Outil de gestion organisationnelle et de compte rendu (CMRT), et définit des mesures visant à réaliser davantage d'améliorations durant le triennat 2020-2021-2022. Par ailleurs, la note propose des mises à jour de la Résolution A31-2 sur l'amélioration de l'efficacité de l'OACI.

98. La note WP/48 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des progrès réalisés en matière d'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'Organisation ;

b) approuver les mesures à adopter pour poursuivre les améliorations durant le triennat 2020-2021-2022 ;

c) adopter la proposition de résolution de l'Assemblée intitulée : *Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI*, qui figure dans l'appendice à la note WP/48 qui remplacera la Résolution A31-2 de l'Assemblée.

99. Le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats (H/SPCP) présente un rapport verbal sur les efforts déployés actuellement par l'OACI et qui sont susceptibles de donner lieu à des modifications de la structure actuelle du Secrétariat. Il rappelle que la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité de l'aviation (HCLAS/2) (tenue à Montréal du 29 au 30 novembre 2028) a recommandé à l'OACI de s'efforcer à atteindre la parité entre la sûreté et la sécurité de l'aviation au sein de l'Organisation et de fournir des orientations sur la réalisation d'une étude de faisabilité sur la création d'une direction de la sûreté et de la facilitation de l'aviation, en tenant compte des avis des États et suivant une approche globale pour déterminer des options dans un budget à croissance nominale nulle. Le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats

rappelle que pour faire avancer ces travaux, le Groupe de la mise en œuvre, de la stratégie et de la planification (ISPG) du Conseil a créé un Sous-groupe pour réaliser une étude de faisabilité dont les résultats ont été présentés au Conseil en juin 2019. Le Conseil a estimé (résumé C-DEC 217/7) que les recommandations de la Conférence HCLAS/2 ne peuvent pas être soutenus isolément et qu'il est nécessaire d'examiner la structure globale du Secrétariat afin de déterminer les options d'une éventuelle restructuration de l'Organisation, en tenant compte des aspects liés à la sûreté et à la facilitation, ainsi qu'à la coopération technique, afin de maximiser son efficience et son efficacité. Par conséquent, un groupe de travail a été établi et chargé d'élaborer une feuille de route et les options d'une éventuelle restructuration de l'Organisation, à la suite de laquelle des consultations seront engagées avec les États membres au moyen d'une lettre afin de recueillir leurs avis. Compte tenu de l'ampleur de cette tâche, le rapport final du groupe de travail pourrait ne pas être finalisé avant la 219e session du Conseil prévue en février/mars 2020. Le Conseil est convenu que les recommandations susceptibles de changer fondamentalement la structure actuelle du Secrétariat qui comprend cinq directions seront examinées par l'Assemblée.

100. Le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats relève que pendant que les travaux se poursuivent, un certain nombre de mesures ont déjà été prise pour renforcer l'OACI dans les domaines de la sûreté et de la facilitation. Il souligne à cet égard, la création de nouveaux postes au siège de l'Organisation et dans les bureaux régionaux, ainsi que la conversion de postes existants au Secrétariat pour qu'ils soient financés désormais par le budget du Programme ordinaire. Le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats relève que ces mesures ont été prises afin d'améliorer l'image de l'OACI dans les domaines de la sûreté et de la facilitation.

101. Le délégué des États-Unis fait observer qu'il s'agit de l'une des plus importantes questions dont l'Assemblée est saisie. Il entame son introduction de la note WP/423 *(Innover à l'OACI pour faire face plus efficacement aux questions émergentes, mobiliser des ressources et s'assurer qu'aucun pays n'est laisse de côté)* en rappelant les gros investissements consentis par les États-Unis pour l'OACI au cours des 75 dernières années, y compris l'accueil de la Conférence diplomatique au cours de laquelle la Convention de Chicago fut adoptée en 1944, et le fait que son État est l'un des principaux pourvoyeurs des contributions annuelles et d'expertise technique. Faisant observer qu'on est le 30 septembre, date de fin d'exercice budgétaire aux États-Unis, le délégué des États-Unis annonce que l'ancienne pratique consistant à verser la moitié de ses contributions annuelles à l'OACI à cette date est suspendue jusqu'à nouvel avis. Il souligne que les États-Unis ont beaucoup apporté à l'OACI afin que le monde puisse en bénéficier et que de nombreux résultats importants ont été enregistrés. Les États-Unis, à leur tour, attendent beaucoup de l'OACI, notamment une gestion conforme à l'éthique et efficace ; une gouvernance transparente et fiable ; le recours à l'expertise technique nécessaire qui convaincra les partenaires extérieurs d'investir leurs propres ressources dans la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation ; et l'imputabilité par rapport aux performances et à la déontologie. Il souligne que sur tous ces aspects, l'OACI peut et doit devenir une norme d'excellence au sein du système des Nations Unies. Les États-Unis souhaitent voir une OACI meilleure dans laquelle les meilleures pratiques, le comportement éthique, la transparence, l'efficacité, et des résultats en temps opportun sont des procédures d'exploitation normalisées. Le délégué des États-Unis relève que les systèmes de sécurité et de sûreté de l'aviation dépendent de ces principes, tout comme de la crédibilité et de la capacité de l'OACI à répondre aux aspirations des États membres.

102. Le délégué des États-Unis souligne que la note WP/423 est proposée dans un esprit de coopération constructif et optimiste. Les États membres sont invités à se joindre aux États-Unis afin de moderniser l'OACI et améliorer la mise en œuvre, globalement. Cela commence par l'envoi d'un signal clair, fort au Conseil et au Secrétariat sur ce qui doit être fait au cours du prochain triennat. Le délégué des États-Unis relève que l'OACI doit s'améliorer sinon elle sera laissée à la traine. Les États-Unis saisissent cette opportunité pour présenter, dans la note WP/423, une vision positive de l'Organisation pour le 21e Siècle.

103. La note WP/423 invite l'Assemblée à :

a) examiner la proposition de moderniser la gestion et la surveillance de l'OACI, contenue dans la troisième partie ;

b) adopter le projet de Résolution de l'Assemblée figurant en appendice.

104. En réponse, le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats (H/SPCP) relève que le Secrétariat a accompli des progrès importants pendant le triennat en cours dans l'amélioration de l'efficience, de l'efficacité et de la transparence de l'Organisation et elle est déterminée à apporter d'autres améliorations dans ce domaine et entend poursuivre ses initiatives. Dans ce contexte, il met en évidence les propositions de mise à jour des Résolutions de l'Assemblée (*Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI* et *Mobilisation des ressources*) présentées dans les notes WP/48 et WP/50, respectivement, et l'approbation par le Conseil d'un *Cadre de déontologie de l'OACI* révisé en 2018 et d'une nouvelle politique de protection contre les représailles en 2019. Le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats (H/SPCP) note également que le Secrétariat publiera un cadre de partenariat et une plateforme de mobilisation des ressources qui sont essentiels pour soutenir la gestion efficace et efficiente des partenariats et des fonds volontaires.

105. Le Président du Comité exécutif fait observer que le Secrétariat a fourni d'importantes clarifications concernant les Résolutions de l'Assemblée en vigueur qui visent certains des points soulevés dans la note WP/423. Il note en outre qu'étant donné que la Résolution de l'Assemblée proposée dans la note WP/123 est déjà couverte par ces Résolutions et les politiques connexes de l'OACI, cette nouvelle résolution pourrait ne pas être nécessaire. Le Président indique, toutefois, qu'il serait important que le Rapport du Comité exécutif sur le point 19 aborde les points soulevés dans la note WP/423. Il souligne que par le passé, le Conseil a discuté, et continuera à discuter, d'un certain nombre de questions politiques soulevées par la note WP/423 et qu'il faudrait poursuivre l'examen de ces questions au niveau du Conseil.

Analyse

106. Exprimant son appui à la note WP/48 (présentée par le Conseil), le délégué de l'Égypte insiste sur la nécessité pour les experts de réaliser une étude approfondie d'une éventuelle restructuration du Secrétariat, y compris l'éventuelle création d'une direction de la sûreté et de la facilitation comme l'a recommandé la Conférence HLCAS/2. Il relève que toute proposition de restructuration doit être examinée minutieusement de manière à ne pas perturber la gestion des travaux connexes. S'agissant de la note WP/423 (présentée par les États-Unis), le délégué de l'Égypte salue les efforts déployés par le Président du Conseil, M. Olumiyiwa Benard Aliu, et la Secrétaire générale, Mme Fang Liu, pendant le triennat en cours afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'OACI, ce qui a permis d'améliorer aussi les méthodes de travail. Notant que cette amélioration a, à son tour, augmenté le niveau de transparence et la crédibilité de l'Organisation, il appelle le Président du Conseil et la Secrétaire générale à poursuivre ces efforts au cours du prochain triennat afin de renforcer davantage l'aviation civile internationale.

107. La déléguée de l'Afrique du Sud indique que son État approuve la note WP/48 (présentée par le Conseil), y compris les explications fournies par le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats sur la création d'un groupe de travail pour l'élaboration d'une feuille de route et des options relatives à une possible restructuration de l'Organisation, et au processus de consultation ultérieure avec les États membres. L'Afrique du Sud appuie également les principes énoncés dans la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée intitulée « *Améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI* » jointe en Appendice à cette note de travail. Conformément à la déclaration générale faite par son Ministre des transports à la troisième séance plénière (P/3) le 25 septembre 2029, dans laquelle il renouvelle sa confiance au Président du Conseil, ainsi qu'au Secrétariat sous le leadership de la Secrétaire générale, l'Afrique du Sud salue et reconnaît les mesures prises durant tout le triennat pour améliorer

l'efficience et l'efficacité de l'OACI. L'Afrique du Sud invite instamment le Secrétariat, compte tenu de la croissance, de l'évolution et du dynamisme de l'Organisation, à prendre et mettre en œuvre des mesures supplémentaires pour améliorer les systèmes et les processus qui permettront à l'OACI de rester une organisation résiliente qui fonctionne. Le monde compte sur l'OACI pour poursuivre ces précieux travaux. L'Afrique du Sud considère que les mesures supplémentaires proposées dans la note WP/48 pour améliorer l'efficience et l'efficacité de l'Organisation sont essentielles et attend avec impatience la présentation à la prochaine Assemblée du rapport sur leur mise en œuvre. Pour ce qui est de la note WP/423 (présentée par les États-Unis), l'Afrique du Sud appelle le Secrétariat à considérer ses éléments utiles comme faisant partie du programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat.

108. Manifestant son appui à la note WP/48, le délégué du Nigéria approuve les observations formulées par le délégué de l'Égypte sur la nécessité d'une étude approfondie réalisée par les experts sur une éventuelle restructuration de l'Organisation. Il exprime son soutien sans réserve aux observations formulées par le Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats sur les questions soulevées dans la note WP/423 (présentée par les États-Unis). Le délégué du Nigéria relève qu'étant donné que le Conseil travaille déjà sur toutes ces questions conjointement avec la Secrétaire générale et le Secrétariat, il est inutile d'adopter une Résolution de l'Assemblée, comme le propose cette note de travail. Rappelant que la déclaration générale faite par le Ministre des transports du Nigéria lors de la troisième séance plénière (P/3) du Comité exécutif, il réaffirme que son État fait entièrement confiance au leadership du Président du Conseil et de la Secrétaire générale, qu'il soutient sans réserve.

109. Le délégué de l'Arabie saoudite relève que son État salue les énormes efforts déployés par les organes directeurs et le Secrétariat afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité de l'Organisation au cours des trois dernières années et appuie de ce fait la note WP/48 (présentée par le Conseil). L'Arabie saoudite approuve aussi la note WP/423 (présentée par les États-Unis) pour l'appel lancé en faveur, notamment de la transparence pour une plus grande participation et une meilleure prise de décisions ; la maximisation des partenariats pour un avenir meilleur ; et l'utilisation de toutes les ressources disponibles de façon rationnelle pour le plus grand bénéfice des États membres et du secteur de l'aviation.

110. Le délégué de l'Irlande indique que son État approuve aussi la note WP/423, notamment le projet de Résolution de l'Assemblée joint en appendice à cette note, sur le fait qu'elle estime que dans un monde qui évolue sans cesse, l'OACI doit aussi être ouverte au changement en tant qu'organisation. L'Irlande appuie en particulier la proposition des États-Unis de conclure de nouveaux partenariats renforcés avec l'industrie. Il convient que l'OACI devrait réfléchir à la façon dont les partenaires de l'industrie peuvent mieux soutenir ses travaux en déployant leurs ressources et leur expertise pour des initiatives de coopération bien élaborées. L'Irlande soutient également la proposition des États-Unis sur la transparence. Il considère qu'elle offre à l'OACI une occasion de mieux faire connaître les travaux importants qu'elle a effectués et l'une des façons d'y parvenir consiste à accroître l'accès aux archives de l'Organisation en matière de prise de décisions. Notant que le Conseil a pris des mesures importantes pendant le triennat en cours en élaborant notamment le *Cadre de déontologie de l'OACI* et en adoptant une politique sur la protection contre les représailles et que les travaux se poursuivent pour élaborer la toute première *Stratégie de gestion du personnel de l'OACI*, l'Irlande relève que ce travail de création d'un environnement de travail positif devrait se poursuivre, et être soutenu et renforcé. L'Irlande soutient aussi l'appel lancé par les États-Unis au Conseil et à la Secrétaire générale afin qu'ils prennent des mesures concrètes au cours du prochain triennat dans tous les domaines couverts par la note WP/423, notamment dans la Résolution de l'Assemblée jointe en appendice à ladite note.

111. Le délégué du Japon appuie la note WP/423, ainsi que les observations formulées à ce sujet par les délégués de l'Arabie saoudite et de l'Irlande. Le Japon reconnaît que la bonne gouvernance est indispensable, y compris en ce qui concerne la question de l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI afin de garantir l'indépendance et la neutralité dans l'adoption des mesures nécessaires. En tant

que troisième plus grand contributeur financier de l'OACI, le Japon considère que les mesures proposées dans la note WP/423 permettront à l'Organisation d'améliorer considérablement sa gestion et de garantir la transparence pour une meilleure prise de décisions.

112. Le délégué des Pays-Bas souligne que son État attache la plus grande importance au respect des principes de base de la bonne gouvernance, comme l'a relevé le Ministre néerlandais des infrastructures et de la gestion de l'eau dans sa déclaration générale à la troisième séance plénière (P/3). Les Pays-Bas estiment que la note WP/423 (présentée par les États-Unis) contient plusieurs idées qui méritent d'être examinées plus en profondeur et des mesures de suivi au cours du prochain triennat. Reconnaissant qu'il ne sera pas facile de relever tous les défis et de répondre aux nouvelles priorités compte tenu des ressources limitées et des contraintes budgétaires de l'Organisation, les Pays-Bas estiment qu'il est nécessaire de s'efforcer à y parvenir. Ils relèvent que si l'OACI veut réaliser son plein potentiel, il faut instaurer la transparence maximale dans son processus de prise de décisions. Les Pays-Bas estiment également qu'une approche inclusive comprenant de solides partenariats avec les parties prenantes, une solide gestion financière et une culture de l'équité en milieu de travail contribueront à l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI. Les Pays-Bas sont fermement convaincus de l'importance du respect mutuel et de la coopération pour assurer un avenir radieux à l'OACI et, par conséquent, ils appellent la direction de l'Organisation et tous les États membres à mutualiser leurs forces, en œuvrant pour une structure organisationnelle et un *Cadre de déontologie de l'OACI* adaptés à leurs besoins. Reconnaissant que la transformation de la culture d'une organisation n'est pas une tâche facile, les Pays-Bas insistent sur la nécessité de le faire ensemble, étape par étape, afin d'assurer que l'OACI fait preuve de vision, de courage et de leadership et sera en mesure de relever les grands défis de l'aviation qui pointent à l'horizon.

113. Le délégué de l'Allemagne exprime son soutien sans réserve à la note WP/423 (présentée par les États-Unis), en particulier à toutes les mesures proposées dans la Partie 3 de ladite note en vue de moderniser la gestion et la supervision de l'OACI. Il souligne que l'OACI doit fournir la preuve qu'elle répond aux besoins des États membres dans les meilleurs délais et utilise toutes les ressources disponibles pour le plus grand bénéfice des États membres dans le secteur aéronautique en tenant compte du rapport coût-efficacité.

114. Le délégué de Singapour souligne que son État est un ardent défenseur de l'importance des principes de bonne gouvernance et se dit convaincu que la bonne gouvernance est à la base de toute organisation, l'OACI n'étant pas une exception. Il fait observer que les États-Unis proposent une Résolution de l'Assemblée (note WP/423) énonce plusieurs principes importants pour la transparence, à savoir un environnement de travail amélioré, la conclusion de partenariats innovants avec l'industrie, une meilleure efficacité organisationnelle, la recherche du consensus et l'augmentation des ressources, qui sont aussi la base de la note WP/48 (présentée par le Conseil). Bien que Singapour soutienne sans réserve ces principes, il reconnaît que l'OACI est une organisation complexe et qu'il faudra examiner minutieusement la manière dont ces principes sont traduits en politiques et actions et mis en œuvre afin de s'assurer qu'ils donnent les meilleurs résultats possibles en ce qui concerne la culture d'équité, l'équité, l'efficience et l'efficacité. Le Conseil et le Secrétariat devront assurer ensemble le suivi de cette question et en définir les modalités.

115. Le délégué de la Fédération de Russie manifeste son appui à la note WP/48 (présentée par le Conseil). Remerciant les États-Unis pour avoir présenté la note WP/423, il souligne que la Fédération de Russie veut une OACI plus efficiente et plus efficace. Elle a également intérêt à veiller à ce que l'OACI demeure une organisation technique et non un forum de débat de questions politiques. Dans le même temps, la Fédération de Russie considère qu'il est essentiel qu'une attention suffisante soit accordée à l'élargissement de l'accès à l'information concernant l'OACI comme le propose le paragraphe 3.1 b) de la note WP/423. Toutefois, elle convient que les informations liées à la sûreté ou aux secrets industriels partagés par l'OACI doivent continuer à être protégées. La Fédération de Russie appuie aussi la proposition qui figure au paragraphe 3.1 b) sur la promotion d'un milieu de travail sûr, sain, fondé sur l'éthique, et

convivial, qui valorise la diversité culturelle et la parité des sexes, à l'abri des abus, de l'intimidation, du harcèlement, des représailles et de la corruption. Il se dit confiant que sous la direction du Président du Conseil et de la Secrétaire générale, un environnement de travail sain continuera à exister et ainsi facilitera la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI.

116. Attirant l'attention sur le paragraphe 3.1 d) de la note WP/423, le délégué de la Fédération de Russie indique que son État s'oppose à la proposition des États-Unis demandant à l'OACI d'inviter le Réseau d'évaluation du rendement des organisations multilatérales (MOPAN) à réaliser une évaluation indépendante de son efficacité organisationnelle en 2021. Compte tenu de la séance d'information informelle sur les partenariats du MOPAN qui a été organisée pour le Conseil le 6 juin 2019, la Fédération de Russie estime qu'il est prématuré de prendre une décision concernant le recours aux services du MOPAN.

117. Le délégué de l'Indonésie appuie sans réserve la note WP/48 (présentée par le Conseil), y compris les mesures proposées pour davantage améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI au cours du prochain triennat et la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée jointe en appendice à cette note de travail.

118. La déléguée de la Roumanie se félicite de l'accent général mis par les deux notes de travail sur l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI, afin d'assurer que les résultats attendus au cours du prochain triennat son atteints. Elle loue les efforts déployés et les résultats obtenus par le Secrétariat, sous la direction de la Secrétaire générale, afin d'améliorer l'efficience, l'efficacité et la transparence de l'OACI et de moderniser sa gestion et son programme d'activités tels que décrits dans la note WP/48 et exprime sa confiance dans leurs initiatives dans ces domaines pour le bénéfice des États membres et d'autres parties prenantes. La déléguée de la Roumanie salue en particulier le processus d'examen, comprenant une analyse coûts/avantages et une analyse des lacunes, qui sera entreprise afin d'élaborer une proposition, assortie d'incidences financières, de système de gestion financière (voir paragraphe 3.6). Sur la note WP/423, elle reconnaît les recommandations formulées par les États-Unis qui soulignent l'importance de l'engagement de l'OACI en faveur d'un programme de réforme financière et managériale qui garantira l'utilisation optimale des fonds de l'OACI, prioritairement pour la réalisation de la mission principale et des Objectifs stratégiques de l'Organisation.

119. La déléguée du Canada souligne que son État considère les questions de gouvernance, de transparence et de déontologie à l'OACI et dans le système des Nations Unies dans leur ensemble. Elle rappelle l'allocution prononcée par le Sous-Ministre des transports du Canada devant la première séance plénière (P/1) du Comité exécutif le 24 septembre 2019 et dans laquelle il a mis l'accent sur la valeur que le Canada attache à la collaboration internationale et l'importance du forum mondial de l'aviation civile fourni par l'OACI. La déléguée du Canada souligne que l'OACI doit bien fonctionner pour bien s'attaquer aux questions d'importance mondiale, notamment des voyages aériens, sécurisés, sûr, efficaces et durables pour tous ses États membres. Une condition essentielle pour préserver la pertinence l'Organisation. En tant qu'État membre du Conseil, le Canada soutient tous les efforts déployés par l'OACI afin d'améliorer ses pratiques de gestion, en imitant les meilleures pratiques des organisations internationales comme le propose la note WP/423, mais il considère que beaucoup reste à faire. À ce titre, le Canada appuie pleinement la note WP/423 en tant moyen positif et constructif d'avancer. Il soutient aussi le projet de Résolution de l'Assemblée joint en appendice à cette note de travail.

120. Se référant à la note WP/48 (présentée par le Conseil), le délégué du Chili reconnaît les efforts déployés par le Secrétariat et le Conseil afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI, y compris la mise en œuvre de la gestion axée sur les résultats. Par ailleurs, il exprime son appui aux mesures proposées dans la note WP/423 (présentée par les États-Unis) qui sont jugées raisonnables et conformes à l'évolution récente de l'aviation civile internationale, en particulier, le doublement projeté du

volume du trafic aérien d'ici 2030 et les innovations qui se produisent dans l'industrie aéronautique à travers le monde. Le délégué du Chili relève que les mesures proposées reflètent aussi les principes généraux de transparence, d'égalité des chances et de responsabilité mutuelle, y compris dans la mise en œuvre de nouvelles technologies, et ainsi facilitent la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI. Convenant avec la proposition formulée au paragraphe 3.1 c) de la note et visant à ce que l'OACI conclue des partenariats innovants avec les parties prenantes pour une collaboration plus étroite sur les questions existantes et émergentes de l'aviation, il souligne la nécessité de procéder à une analyse approfondie du rôle du secteur privé dans ces partenariats afin d'éviter tout conflit d'intérêts. Le délégué du Chili réitère que les partenariats devraient être bien élaborés, avec des objectifs et des résultats spécifiques qui devraient être connus des parties prenantes longtemps à l'avance.

121. Approuvant la note WP/48 (présentée par le Conseil), le délégué de l'Algérie manifeste son soutien ferme aux travaux effectués par le Secrétariat et le Conseil afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI pendant le triennat en cours et exprime sa confiance dans leurs efforts constants à cet égard. Dans ce contexte, il encourage la restructuration de l'Organisation afin de renforcer l'OACI dans un proche avenir. Le délégué de l'Algérie remercie aussi les États-Unis pour avoir présenté la note WP/423.

122. Le délégué de la Chine insiste sur le fait qu'en tant que deuxième plus gros contributeur au budget du Programme ordinaire de l'OACI, son État a toujours activement promu et soutenu l'OACI dans l'amélioration de son efficience et de son efficacité. La Chine apprécie très fortement les efforts déployés par l'OACI dans ce domaine au cours des trois dernières années et salue la Secrétaire générale pour avoir conduit les travaux du Secrétariat pour la modernisation de la gestion de l'Organisation et ainsi renforcer les capacités et la transparence, ainsi que l'efficience et l'efficacité. La Chine se dit pleinement confiante que la Secrétaire générale et le Président du Conseil continueront à guider le Secrétariat à mesure qu'il poursuivra les efforts actuels de modernisation de la gestion de l'Organisation au cours du prochain triennat. Pour ces raisons, la Chine appuie la note WP/48 (présentée par le Conseil) et le projet de Résolution de l'Assemblée joint en appendice à ladite note.

123. Sur la note WP/423 (présentée par les États-Unis), le délégué de la Chine fait observer que les principes qui y sont énoncés figurent déjà dans la note WP/48. Il note en outre que certaines des mesures proposées par les États-Unis, notamment la fourniture de la preuve que l'OACI utilise rationnellement toutes les ressources disponibles, la mise à jour de la politique de protection contre les représailles et, l'invitation du MOPAN à réaliser une évaluation indépendante de l'efficacité organisationnelle de l'OACI en 2021, ont déjà été plusieurs fois examinées au Conseil sans, toutefois, trouver un consensus. Par ailleurs, certains éléments de la note WP/423 ne sont pas bien équilibrés. Citant par exemple la proposition d'élaborer des partenariats innovants avec les parties prenantes, le délégué de la Chine souligne la nécessité de veiller à ce que les politiques et le processus de décision en vigueur à l'OACI et mis en œuvre par ses États membres n'en soient pas affectés négativement. La Chine estime, par conséquent, qu'il est nécessaire que ces questions spécifiques soient examinées de façon plus approfondie par le Conseil en vue de prendre une décision consensuelle. La Chine approuve l'intervention du Président sur la note WP/423 (voir paragraphe 105 ci-dessus).

124. Le délégué de la Tunisie apporte son soutien sans réserve à la note WP/48 (présentée par le Conseil). Il salue le rôle de chef de file joué par l'OACI à travers la mise en œuvre de ses cinq Objectifs stratégiques et de son initiative NCLB, qui apportent un précieux soutien aux États membres, pour le bénéfice de l'aviation civile internationale.

125. Approuvant la note WP/48, le délégué de Cabo Verde salue les initiatives prises au cours des trois dernières années pour l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI et souligne la nécessité de les poursuivre au cours du prochain triennat, en particulier dans les petits États insulaires en développement (PEID), il rappelle que lors des délibérations du Comité exécutif sur le point 20 de l'ordre

du jour (EX/2), le Président du Conseil a relevé que les enseignements tirés de l'Analyse des besoins aéronautiques des petits États insulaires en développement du Pacifique (PEIDP) (note WP/47) devraient être appliqués autant que possible aux autres groupes d'États insulaires, notamment ceux des Caraïbes et de l'océan Indien. Le délégué de Cabo Verde encourage l'OACI à promouvoir les outils et les procédures d'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'Organisation, notamment celles de ses programmes d'audit, avec une fois de plus un traitement préférentiel accordé aux pays en développement. Il souligne également la nécessité de vulgariser les informations relatives aux résultats positifs obtenus à travers les divers programmes et activités de l'OACI afin de préserver la prestigieuse réputation de l'Organisation. En outre, le délégué de Cabo Verde met en évidence la nécessité de toujours prendre en compte le principe du multilinguisme. S'agissant de la note WP/423 (présentée par les États-Unis), il reconnaît les principes qui y sont énoncés. Sur le paragraphe 3.1 d) et l'éventuelle restructuration de l'Organisation, le délégué de Cabo Verde réaffirme la nécessité d'une étude approfondie pour offrir une perspective globale et éviter de favoriser certains domaines de l'aviation au détriment d'autre. Il souligne l'importance de retenir tous les programmes et activités pertinents de l'OACI.

126. Manifestant son soutien à la note WP/48 et à l'approche globale figurant dans la note WP/423, le délégué de l'Argentine relève que les deux notes de travail sont complémentaires : la note WP/48 résume les progrès importants enregistrés au cours des trois dernières années dans l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI et les travaux qui seront poursuivis au cours du prochain triennat, et la note WP/423 propose un certain nombre de mesures visant le même objectif que celles qui sont actuellement mises en œuvre et qui devraient être examinées par la Secrétaire générale et le Conseil.

127. Remerciant les États-Unis pour la présentation de la note WP/423, la déléguée de la Grèce met en évidence certains points relatifs à l'efficience et à l'efficacité qui sont au cœur des réalisations de toute organisation internationale et font l'objet d'un débat constant, notamment le résolution des questions transversales en évitant tout double emploi, la facilitation de la coopération et de la coordination internationales et l'augmentation du flux d'informations afin de répondre aux défis nouveaux et émergents, dans les meilleurs délais. Elle souligne le fait qu'avec la dynamique sociétale actuelle, l'environnement de travail devrait inévitablement respecter les normes les plus élevées et mettre en place des cadres solides pour attirer et retenir un personnel hautement qualifié. La déléguée de la Grèce insiste sur le fait que l'efficience et l'efficacité peuvent être mieux réalisées à travers des autoévaluations régulières, l'adaptation, ainsi que l'adoption des meilleures pratiques. Faisant observer qu'il est toujours possible d'apporter des améliorations, elle relève que l'OACI peut s'appuyer sur l'assistance et la coopération actives de ses États membres pour obtenir les meilleurs résultats possibles. Rappelant que la Grèce a eu le statut d'observateur au Conseil pendant plusieurs années et suit ses importants travaux, elle relève que son État aspire à être élu membre du Conseil pendant l'Assemblée en cours, ce qui implique entre autres responsabilités, un engagement à contribuer aux efforts actuellement déployés pour améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI.

128. Exprimant son plein appui à la note WP/423, le délégué de la Finlande met en évidence l'importance de moderniser la gestion de l'OACI, étant donné que l'industrie aéronautique gagne en dynamisme et que l'OACI devrait être capable de réagir, en conséquence. Partageant ce point de vue, le délégué de la Norvège approuve les observations formulées par le délégué de l'Irlande dans le même ordre d'idées.

129. Le délégué de l'Italie met en évidence les réalisations présentées dans la note WP/48 (présentée par le Conseil) sur l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI et note, pour s'en féliciter, le paragraphe 4 du dispositif de la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée jointe en appendice à la note de travail et qui charge le Conseil : « a) de continuer de rationaliser les méthodes de travail de l'Assemblée en vue d'en accroître la transparence et l'efficacité et de réduire la durée des sessions, dès la prochaine session ordinaire ; b) de continuer de rationaliser les méthodes de

travail de l'Assemblée en vue d'en accroître la transparence et l'efficacité et de réduire la durée des sessions, dès la prochaine session ordinaire ; et c) d'assurer l'efficacité du mécanisme de surveillance, au moyen d'une procédure indépendante de comptes rendus au Conseil, en vue de veiller à l'efficacité, à la transparence et à l'imputabilité des programmes ». Il soutient également la note WP/423 (présentée par les États-Unis) qui énonce les étapes nécessaires à la modernisation de la gestion et de la supervision de l'OACI afin de suivre le rythme rapide de l'évolution du secteur aéronautique et de maintenir des normes internationales de haut niveau. Convenant avec le délégué de l'Argentine que la note WP/423 complète la note WP/48 et constitue une alternative à ladite note, le délégué de l'Italie appuie en conséquence les principes énoncés dans le projet de Résolution de l'Assemblée joint en appendice à la note WP/423 et les mesures concrètes que le Conseil et la Secrétaire générale sont invités à mettre en œuvre au cours du prochain triennat, y compris : l'élargissement de la transparence et de l'accès aux renseignements sur les activités, les politiques et les performances de l'OACI ; l'amélioration de l'environnement de travail ; et l'élaboration de nouveaux partenariats innovants avec des parties prenantes externes dans des cadres clairs.

130. Commentant la note WP/423, le délégué de la Suède note que l'innovation en aviation est l'un des thèmes majeurs de l'Assemblée en cours. Le secteur de l'aviation évolue à un rythme rapide et de nouveaux défis voient le jour, non seulement dans les domaines traditionnels tels que la sécurité et la sûreté de l'aviation, mais également dans les domaines de la protection de l'environnement et de la cybersécurité. Il affirme que, dans ce contexte, il est essentiel que l'OACI, en tant qu'organisation, travaille avec le plus d'efficience et d'efficacité possible pour répondre à ces défis. Le délégué de la Suède souligne que son État, tout comme le Japon et plusieurs autres pays attachent la plus grande importance à la bonne gouvernance. Il s'agit d'une question à laquelle tous les États doivent apporter des réponses aux niveaux national, régional et mondial, y compris au sein du système des Nations Unies. Notant qu'une organisation moderne est caractérisée par une culture de la gouvernance fondée sur la transparence et l'efficience, le délégué de la Suède indique que son État appuie fermement le *Cadre de déontologie de l'OACI* approuvé par le Conseil en 2018, ainsi que la nouvelle politique de protection contre les représailles approuvée par le Conseil en 2019, et qu'il invite instamment le Conseil à appliquer à titre prioritaire.

131. Le délégué de l'Australie indique que son État appuie tout effort visant à assurer que l'OACI est suffisamment outillée pour réaliser ses principales missions qui consistent à améliorer la sécurité, la sûreté, la capacité, l'efficience et la durabilité de l'aviation, et dispose des capacités nécessaires pour le faire dans l'esprit de son initiative NCLB. Toutefois, rien de tout cela n'est possible sans les normes les plus élevées de gouvernance et de responsabilité. L'Australie salue les initiatives entreprises pendant le triennat en cours, y compris l'introduction de la budgétisation axée sur les résultats, le renforcement du *Cadre de déontologie de l'OACI*, la mise à jour de la Charte du Comité consultatif sur l'évaluation et les audits, l'élaboration d'une *Stratégie pour le personnel de l'OACI*, et le lancement de plusieurs campagnes au sein du Secrétariat pour l'amélioration de l'environnement de travail. Saluant ce travail qui a été réalisé sous l'égide de la Secrétaire générale et du Président du Conseil, l'Australie souligne la nécessité de veiller à ce que l'OACI soit un employeur de choix capable d'être un partenaire de confiance en mesure de mobiliser des ressources. C'est le même point de vue que l'Australie a soutenu concernant d'autres organismes spécialisés des Nations Unies, notamment l'OMI.

132. Le délégué de l'Australie relève que son État soutient, en principe, l'orientation de la note WP/423 (présentée par les États-Unis) qu'elle juge complémentaire à la note WP/48. L'Australie considère qu'il est important pour l'Assemblée de ne pas se laisser enliser dans les détails des propositions spécifiques contenues dans la note WP/423 et que le Conseil est l'organe le mieux placé pour les examiner sur la base d'une instruction générale donnée par l'Assemblée. Par conséquent, l'Australie invite instamment l'Assemblée à adopter une décision ou une résolution suivant le modèle proposé dans la note WP/423. Bien qu'elle se félicite que la note de travail ait relevé que les initiatives décrites sont déjà en cours, l'Australie considère qu'un accent supplémentaire à travers une instruction supplémentaire et

spécifique donnée au Conseil par l'Assemblée de mettre en œuvre ces initiatives et de lui rendre compte à la prochaine session est justifié afin de souligner l'importance de ces questions clés.

133. Le délégué de l'Équateur salue aussi les progrès importants enregistrés au cours des trois dernières années en matière d'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'Organisation qui sont présentés dans la note WP/48 (présentée par le Conseil) et félicite le Président du Conseil, ainsi que la Secrétaire générale et le Secrétariat, pour leurs efforts dans ce domaine. S'agissant de la note WP/423 (présentée par les États-Unis), il convient avec les délégués de l'Argentine, de l'Italie et de l'Australie qu'elle constitue un complément à la note WP/48 et que les mesures proposées, qui visent le même objectif que celles mises en œuvre actuellement, devraient être examinées par la Secrétaire générale et le Conseil. Le délégué du Soudan du Sud approuve ces observations.

134. Le délégué du Brésil note que son État partage les préoccupations soulevées par plusieurs États en ce qui concerne la gouvernance de l'OACI et appuie la note WP/423. Comme la Suède, le Brésil soutient pleinement le nouveau *Cadre de déontologie de l'OACI* et la politique récemment approuvée de protection contre les représailles. Il considère que l'amélioration et le renforcement de la gouvernance et de la transparence de l'OACI sont essentiels et que la note WP/423 constitue un bon point de départ pour la modernisation de la gestion et de la supervision de l'OACI. Toutefois, le Brésil estime que la proposition faite au paragraphe 3.1 c) sur la mise à profit des partenariats pour un avenir meilleur nécessite d'être affinée afin de s'assurer que le rôle des parties prenantes issues du secteur privé dans ces partenariats est clair et d'éviter les conflits d'intérêts et préserver le rôle de l'OACI, en tant que régulateur efficace et indépendant du secteur de l'aviation.

135. Le délégué du Bangladesh appuie la note WP/48 (présentée par le Conseil) et se félicite des orientations fournies dans la note WP/423 (présentée par les États-Unis). Il relève que le Bangladesh attache une grande importance aux travaux effectués par l'OACI, en collaboration avec les États et d'autres institutions spécialisées des Nations Unies, pour contribuer à la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) socioéconomiques et environnementaux visionnaires des Nations Unies énoncés dans son Programme de développement durable à l'horizon 2030. Le Bangladesh félicite chaleureusement le Président du Conseil et la Secrétaire générale pour leur leadership dynamique et leur acharnement au travail qui ont permis à l'OACI, première organisation du secteur aéronautique, de réussir. En particulier, il est reconnaissant à l'endroit de Mme Fang Liu, la première femme Secrétaire générale de l'Organisation, et du Secrétariat pour avoir conduit efficacement les activités de l'Organisation, en particulier la promotion du Programme d'égalité des sexes et d'autonomisation des femmes au sein de l'OACI, et dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile internationale, ainsi que pour le Programme NGAP. Le Bangladesh exprime également ses sincères remerciements à l'OACI pour son initiative NCLB, la formation en aviation civile et le renforcement des capacités et la coopération technique conformément aux Objectifs stratégiques de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, du développement économique du transport aérien et de la protection de l'environnement. Le Bangladesh souligne la nécessité d'assurer l'alignement des priorités de l'OACI et des cibles et des calendriers présentés dans ces Objectifs stratégiques.

136. Le délégué de la France rappelle la déclaration faite récemment par le Ministre de son État pour l'Europe et les affaires étrangères devant la 74e Session de l'Assemblée générale des Nations Unies dans laquelle il a affirmé que le multilatéralisme n'est pas un simple slogan et qu'il est nécessaire de traduire les discours en actes. Il note que la France est l'un des principaux contributeurs financiers de l'OACI, et qu'elle est très attachée à cette organisation. Par conséquent, la France souhaite que l'OACI soit exemplaire et à l'avant-garde des efforts du système des Nations Unies pour renforcer la transparence, la déontologie, l'efficience, la bonne gouvernance et l'imputabilité. Par conséquent, elle soutient en général les mesures proposées dans la note WP/423 (présentée par les États-Unis). Notant que l'OACI a récemment connu une période agitée, particulièrement dans le domaine de la sécurité de l'information, la France souligne la

nécessité de renforcer les mesures correctives qui ont été prises pour s'assurer que l'OACI reste la référence pour toutes les parties prenantes de l'aviation. Comme l'a souligné le délégué de la France dans sa déclaration générale à la deuxième séance plénière (P/2) du Comité exécutif le 24 septembre 2019 (cf. note WP/612), il est essentiel que l'OACI révise sa structure organisationnelle et ses méthodes de travail afin de relever les défis auxquels elle fera face dans le secteur de l'aviation internationale au cours des 75 prochaines années et au-delà. La France encourage le Conseil à adopter sa démarche et à entreprendre ces travaux avec ambition et dans un esprit de coopération.

137. Le délégué du Mozambique exprime un soutien ferme à la note WP/48 (présentée par le Conseil) et au projet de Résolution de l'Assemblée qui figure dans l'appendice à cette note, ainsi qu'au rapport verbal et aux explications du Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats. Reconnaissant le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de l'aviation civile internationale, il approuve aussi la note WP/423 (présentée par les États-Unis), en particulier les mesures proposées dans le paragraphe 3.1, alinéas a) à d), et au projet de Résolution de l'Assemblée qui y figure en appendice.

138. Le délégué du Mexique appuie aussi la note WP/48 et le projet de Résolution de l'Assemblée qui y figure en appendice. Il relève que son État est fermement engagé en faveur des principes d'efficience et d'efficacité, de transparence et d'imputabilité, et de l'élaboration d'un cadre de déontologie, des questions examinées également par la note WP/423 (présentée par les États-Unis). Le délégué du Mexique convient avec les précédents intervenants que les mesures proposées dans cette note de travail sont dans le même ordre d'idées que celles qui figurent dans le projet de Résolution de l'Assemblée, et devraient être examinées par le Conseil lors des travaux en cours pour améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI, en tenant compte des principes consacrés par la Convention de Chicago et les politiques pertinentes de l'Organisation.

139. Faisant écho aux observations formulées par le délégué de Singapour, le délégué de la Colombie manifeste son appui à la note WP/423 qui complète la note WP/48. Il affirme que les meilleures pratiques éthiques telles que la bonne gouvernance, la transparence, l'efficience et l'efficacité, devraient aider l'OACI à aller de l'avant.

140. Le délégué du Royaume-Uni se félicite des travaux décrits dans la note WP/48, ainsi que du rapport verbal du Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats sur la révision en cours de la structure du Secrétariat de l'OACI. Il relève que les flux de travail, l'organisation et les priorités de l'OACI devraient continuer à refléter les exigences de ses parties prenantes, mais être assez flexibles pour s'adapter à ces défis sur le plan organique. Notant que la Secrétaire générale et le Secrétariat ont déjà pris des mesures dans ce sens et mis en œuvre plusieurs initiatives, le délégué du Royaume-Uni souligne la nécessité de faire tout ce qui est possible pour les soutenir et leur permettre de mettre en œuvre ces changements le plus rapidement possible.

141. Dans cette optique, le délégué du Royaume-Uni se joint à plusieurs autres délégués pour soutenir la note WP/423 (présentée par les États-Unis). Il souligne que le rythme des changements dans le secteur aéronautique au 21e Siècle est stupéfiant, comme l'a démontré le Salon de l'innovation de l'OACI qui s'est déroulé les 22 et 23 septembre 2019 en prélude à l'ouverture de la 40esession de l'Assemblée. Il faut que l'OACI, comme d'autres organisations, s'adapte, évolue et se modernise afin que le système de transport aérien qui se complexifie, devienne plus efficace, plus souple et réactif aux nouveaux défis et soit à l'avant-garde de l'innovation dans le secteur aéronautique. Le délégué du Royaume-Uni rappelle que son État a déjà fermement soutenu les travaux effectués par le Secrétariat dans plusieurs domaines, notamment l'examen du budget du programme ordinaire, où il s'attend à travailler en étroite collaboration avec le Secrétariat sur la modernisation de la gestion financière de l'Organisation.

142. Notant que son État a également fermement soutenu les initiatives de renforcement de la collaboration avec les parties prenantes, le délégué du Royaume-Uni souligne que même si du bon travail est actuellement fait en collaboration avec l'industrie aéronautique, on peut mieux faire. Soulignant la hausse du nombre d'acteurs non traditionnels dans le secteur aéronautique, il relève la nécessité pour l'OACI d'être davantage tournée vers l'extérieur afin d'acquérir de précieuses informations et de travailler en collaboration avec ceux qui sont à la pointe de la technologie. Le délégué du Royaume-Uni indique que l'OACI peut également faire davantage pour mieux communiquer sur ses activités avec les grands médias, au-delà de la presse spécialisée. Il note que la marche de la grève des jeunes pour le climat qui s'est déroulée le 27 septembre 2019 à Montréal et dans d'autres villes dans le monde a mis en évidence la nécessité pour l'OACI de toucher un nouveau public. Le délégué du Royaume-Uni insiste sur le fait que l'OACI devrait promouvoir le bon travail abattu par le Comité exécutif lors de la séance précédente (EX/6) sur l'impact de l'aviation sur le climat mondial et valoriser les travaux en cours pour s'assurer que l'aviation est plus sûre et sécurisée que jamais, ainsi que les initiatives de renforcement des capacités dans le monde, qui devraient être un motif de fierté. Il relève que l'OACI devrait suivre la pratique d'autres organisations du système des Nations Unies et associer le grand public à la majorité de ses débats. Rappelant que cela est déjà possible avec les règles de procédure en vigueur, le délégué du Royaume-Uni indique qu'il est nécessaire d'imaginer comment mieux exploiter cette possibilité pour améliorer la perception de l'OACI par le grand public.

143. Réitérant que la mission principale de l'OACI consiste à assurer un secteur de l'aviation civile sûr, sécurisé, efficace et économiquement viable et responsable, le délégué des États-Unis rappelle que pour ce faire, l'Organisation doit continuer à attirer les meilleurs talents à travers le monde, sélectionnés sur la base de leur expérience et de leur expertise, que ce soit dans le secteur de l'aviation ou dans d'autres secteurs auprès desquels l'OACI pourrait apprendre. Il souligne qu'étant donné que le personnel de l'OACI a besoin d'être soutenu et motivé, il est nécessaire de réfléchir aux mesures susceptibles d'être prises pour poursuivre la modernisation et l'actualisation des pratiques de gestion des ressources humaines de l'Organisation afin de se conformer aux meilleures approches du système des Nations Unies et des États dans le monde, y compris en ce qui concerne le *Cadre de déontologie de l'OACI* et la politique de protection contre les représailles.

144. En conclusion, le délégué du Royaume-Uni souligne que son État soutient l'évolution et la modernisation de l'OACI et considère que cette question devrait être traitée en priorité au cours des prochains mois et années, et en étroite collaboration avec les États membres et le Secrétariat afin de garantir que l'OACI restera le fer de lance de l'aviation civile au cours des 75 années à venir, et au-delà.

145. Les délégués du Qatar, du Danemark, et de la République de Corée expriment aussi leur appui à la note WP/423, notamment le projet de Résolution de l'Assemblée qui y est joint en appendice. Ce faisant, le délégué du Qatar souligne que l'OACI a toujours suivi ou a anticipé les avancées remarquables enregistrées dans le domaine de l'aviation civile depuis l'adoption de la Convention de Chicago il y a 75 ans et qui se poursuivront sans relâche. Il souligne que ce projet de résolution donne une occasion de réexaminer les méthodes de travail et les pratiques actuelles de l'OACI pour veiller à ce que l'OACI continue de répondre aux attentes de la communauté de l'aviation civile internationale qu'elle sert.

146. Le délégué du Danemark reconnaît la nécessité pour l'OACI de renouveler son engagement à poursuivre sa tradition du consensus, tout en adaptant ses méthodes de travail pour répondre aux défis liés au rythme accéléré de l'évolution du secteur dynamique de l'aviation civile. Notant que l'efficacité est le mot clé, il souligne que pour relever ces défis, il est très important que l'OACI renforce ses politiques sur la transparence, l'imputabilité et l'éthique, y compris la protection des lanceurs d'alerte.

147. La déléguée de Cuba appuie la note WP/48 (présentée par le Conseil). Rappelant que Cuba a été un État membre du Conseil pendant le dernier triennat, elle indique que son État considère que la restructuration de l'Organisation devrait se faire selon une démarche plus globale. Cuba partage le point de

vue exprimé par le délégué de la Fédération de Russie selon lequel l'OACI doit demeurer une organisation technique et ne pas se transformer en un forum de débat politique. De ce fait, l'OACI devrait poursuivre ses travaux pour atteindre les cinq Objectifs stratégiques, ainsi que les cibles et objectifs de ses plans mondiaux. Cuba partage aussi l'avis exprimé par le délégué de l'Afrique du Sud selon lequel les éléments utiles de la note WP/423 (présentée par les États-Unis) liés à l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI devraient être considérés par le Conseil nouvellement élu dans le cadre du programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat. Pour conclure, la déléguée de Cuba note que son État se félicite des résultats enregistrés par l'OACI au cours des trois dernières années sous la houlette du Président du Conseil et de la Secrétaire générale et continuera à œuvrer de façon constructive avec le Conseil nouvellement élu pour mettre en œuvre toutes les propositions reçues pendant l'Assemblée en cours.

148. Notant que la gouvernance, l'efficience et l'efficacité, ainsi que la réalisation des Objectifs stratégiques ont une importance capitale, le délégué de la Turquie exprime sa confiance que le Secrétariat soutiendra les principes et les Objectifs stratégiques dans la mise en œuvre des mesures qui figurent dans la note WP/48 pendant le prochain triennat. Dans le même temps, il considère que la note WP/423 (présentée par les États-Unis) contient des propositions importantes pour la modernisation de la gestion et de la supervision de l'OACI qui devraient être examinées par le Conseil et valorisées au mieux par le Secrétariat.

149. Le délégué de l'Uruguay approuve la note WP/48, ainsi que les principes énoncés dans la note WP/423 dans mesure où ils contribuent à l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI de manière constructive.

150. Le délégué de la Malaisie soutient la note WP/423 et convient avec les précédents intervenants que le Conseil devrait examiner les mesures qui y sont proposées. S'agissant de la note WP/48, il se félicite du travail abattu par le Secrétariat durant le triennat en cours afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI dans plusieurs domaines, notamment l'élaboration du Plan d'activités de l'OACI, le budget axé sur les résultats et le CMRT et l'amélioration de la communication avec les États membres à travers une large diffusion de l'information et la sensibilisation. Le délégué de la Malaisie affirme que ces mesures sont essentielles pour répondre aux besoins changeants de la communauté de l'aviation internationale. Il approuve aussi les mesures supplémentaires décrites dans la note WP/48 visant à moderniser davantage les procédures et les processus de l'OACI au cours du triennat 2020-2022.

151. Félicitant l'OACI pour ses réalisations pendant le triennat en cours, le délégué du Mali manifeste appuie la note WP/48 et au projet de Résolution de l'Assemblée joint en appendice à ladite note. Convenant avec les précédents intervenants que la note WP/423 (présentée par les États-Unis) complète la note WP/48, il les rejoint pour lancer un appel afin que les propositions qu'elle contient en vue de moderniser la gestion et la supervision de l'OACI soient considérées comme faisant partie du programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat.

152. Le délégué du Panama apporte son appui aux mesures proposées dans la note WP/48, ainsi qu'à celles proposées dans la note WP/423, qui visent le même objectif, à savoir améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI.

153. Faisant observer qu'il est nécessaire pour toute organisation de se moderniser sans cesse, le délégué de l'Espagne relève que dans le cas de l'OACI, cette modernisation devrait servir les intérêts de ses États membres. Soulignant que les pratiques de bonne gouvernance sont essentielles et constituent la pierre angulaire de la culture institutionnelle de l'OACI, il manifeste son soutien aux mesures proposées dans la note WP/48 (présentée par le Conseil) afin d'améliorer davantage l'efficience et l'efficacité de l'Organisation pendant le triennat 2020-2022. Toutefois, notant qu'elles pourraient être insuffisantes,

le délégué de l'Espagne convient avec les précédents intervenants que les propositions complémentaires formulées dans la note WP/423 (présentée par les États-Unis) devraient être considérées comme faisant partie du programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat. S'agissant du projet de Résolution de l'Assemblée qui est joint en appendice à cette note de travail, le délégué de l'Espagne suggère que le paragraphe 1 du dispositif soit révisé afin d'inviter uniquement le Conseil à prendre les mesures concrètes qui y sont visées, étant donné que la responsabilité de fixer les objectifs incombe au Conseil, avec l'assistance de la Secrétaire générale et du Secrétariat, et de rendre compte à la prochaine Assemblée de la mise en œuvre des mesures et leurs incidences.

154. Rappelant que l'OACI célèbrera bientôt son 75e anniversaire, la déléguée de l'Inde affirme qu'elle est fière que l'Organisation ait réussi à relever les défis auxquels il a fait face au fil des ans en œuvrant pour la sécurité du transport aérien. Notant que le Président du Conseil et la Secrétaire générale ont travaillé sans relâche durant le triennat en cours afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité de l'Organisation, elle leur exprime sa gratitude et approuve les mesures visant une amélioration plus poussée qui figurent dans la note WP/48 (présentée par le Conseil). Compte tenu des nouveaux défis posés par l'innovation en aviation, de la technologie, et de la nécessité pour l'OACI de se préparer pour les 75 prochaines années et au-delà, la déléguée de l'Inde appuie également les mesures proposées dans la note WP/423 (présentée par les États-Unis).

155. La déléguée du Cameroun approuve aussi la note WP/48. Se félicitant des mesures proposées par les États-Unis en vue de la modernisation de la gestion et de la supervision de l'OACI, et reconnaissant une certaine convergence entre ces mesures et celles proposées par le Conseil dans la note WP/48, elle propose que leurs éléments déterminants soient combinés et considérés comme faisant partie du programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat.

156. Approuvant aussi la note WP/48, le délégué de la Mauritanie se félicite des efforts importants consentis durant le triennat en cours pour améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI. Toutefois, notant que des progrès supplémentaires peuvent être réalisés dans ce domaine, il exprime aussi son appui aux mesures proposées dans la note WP/423. Attirant l'attention sur d'autres mesures d'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'Organisation qui figurent en appendice au projet de Résolution de l'Assemblée contenu dans la note WP/48, le délégué de la Mauritanie se prononce en faveur de toute mesure susceptible de renforcer le niveau d'autonomie du processus de planification régionale, ainsi que les pouvoirs et les ressources connexes accordées aux bureaux régionaux de l'OACI, tout en veillant à une coordination suffisante au niveau mondial [cf., paragraphe d)]. Il souligne qu'il est important d'accroître les ressources des bureaux régionaux pour leur permettre de fournir l'assistance sollicitée régulièrement par les États membres.

157. Le délégué de la Nouvelle-Zélande se félicite des informations qui figurent dans la note WP/48 (présentée par le Conseil) et approuve les mesures qui y sont proposées. Manifestant aussi son appui à la note WP/423 (présentée par les États-Unis) et aux principes qui y sont énoncés, il convient avec les précédents intervenants que les deux notes de travail sont complémentaires. Le délégué de la Nouvelle-Zélande approuve de ce fait les interventions des délégués de l'Australie, de Singapour et des États européens à cet égard.

158. Exprimant son soutien à la note WP/48 et à la note WP/423 complémentaire, le délégué de l'Érythrée relève que les mesures proposées dans les deux notes de travail devraient être examinées et mises en œuvre, le cas échéant, en tant que partie du programme des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat. Il approuve les observations formulées par les délégués de la Chine et de Singapour à cet effet. Le délégué de l'Érythrée souligne que la déontologie, l'efficience et l'efficacité, la transparence, l'imputabilité, la crédibilité et la neutralité sont essentielles pour la santé institutionnelle et le futur développement de l'OACI.

159. Approuvant aussi les deux notes de travail, le délégué du Costa Rica appuie les observations formulées par les délégués du Mexique, de l'Espagne et de l'Australie. Se référant au paragraphe 2.5.3 de la note WP/48 sur l'élaboration par plusieurs bureaux régionaux de l'OACI de stratégies institutionnelles pour la mise en œuvre des activités de l'initiative NCLB, il félicite le Bureau régional Amérique du Nord, Amérique centrale et caraïbes (NACC) de l'OACI pour la signature par tous les États de la Région NACC de la *Déclaration d'intention pour la mise en œuvre de la Stratégie du Bureau NACC pour l'initiative NCLB*. Le délégué du Costa Rica souligne que son État est la preuve que dans la Région NACC, aucun pays n'est laissé à la traîne et que chaque pays bénéficie d'un appui au cas où il est appelé à mettre en œuvre les SARP de l'OACI. Notant que le secteur de l'aviation est un important pilier de l'économie mondiale qui croît et évolue rapidement, fournissant plus de 390 000 emplois, il souligne la nécessité pour le Conseil de continuer à faire preuve de leadership transformationnel au cours du prochain triennat de manière transparente et d'élargir l'accès à l'information concernant l'OACI.

160. Manifestant son appui à la note WP/423 (présentée par les États-Unis), le délégué des Émirats arabes unis indique que son État s'attend avec intérêt à coopérer avec les autres États et l'OACI pour la modernisation de la gestion et de la supervision de l'Organisation, ce qui renforcera la mise en œuvre effective des SARP et des politiques et programmes de l'OACI.

161. Manifestant son appui à la note WP/48 (présentée par le Conseil), l'observateur de la CANSO affirme que l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI est essentielle en cette période d'innovations importantes et rapides en aviation. Il approuve aussi la note WP/423 (présentée par les États-Unis) qui complète celle du Conseil et le projet de Résolution de l'Assemblée qui y est joint en appendice, et appelle à l'adoption de mesures concrètes par le Conseil et la Secrétaire générale en vue « d'accroître la transparence, d'améliorer le climat de travail, de conclure des partenariats nouveaux et innovants avec des parties prenantes externes, d'augmenter l'efficacité organisationnelle, de veiller à ce que les résultats fondés sur le consensus demeurent des valeurs et des objectifs fondamentaux de l'OACI et de ses organes spécialisés, et de mobiliser des ressources supplémentaires pour de meilleures prestations. ». L'observateur de la CANSO relève le fait que son organisation est engagée à participer à l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI. Il souligne en outre que le rythme rapide des innovations en aviation crée la nécessité pour l'OACI de se montrer proactive et d'élaborer le cadre règlementaire et les éléments indicatifs nécessaires.

162. La Secrétaire générale remercie les États membres pour avoir reconnu les progrès accomplis par le Secrétariat, dans l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité pendant le triennat en cours, sous son leadership. Comme certains États membres l'ont indiqué, sans ces progrès, il n'aurait pas été possible pour l'OACI de fournir un volume accru de services améliorés au cours du dernier triennat. La Secrétaire générale note que les délibérations du Comité exécutif au cours de la semaine précédente ont clairement montré que les États membres sont satisfaits des services fournis par l'OACI.

163. Soulignant que l'efficience et l'efficacité, la transparence et une culture de l'éthique ont été sa priorité durant le triennat en cours et continueront à l'être au cours du prochain triennat, la Secrétaire générale réaffirme son engagement à œuvrer dans ce sens, ensemble avec les cadres supérieurs et les États membres de l'Organisation. Dans ce contexte, elle salue les recommandations formulées par les États-Unis dans la note WP/423, et examinera celles qui relèvent de sa compétence avec ses cadres supérieurs afin de déterminer la manière dont elles pourraient être mises en œuvre dans le cadre des efforts en cours pour améliorer davantage l'efficience et l'efficacité de l'OACI afin de fournir de meilleurs services aux États membres. La Secrétaire générale salue les recommandations formulées par les États membres à cet égard et les invite à soutenir l'OACI pour en faire l'une des meilleures institutions du système des Nations Unies. Elle appelle également les États membres à fournir des ressources supplémentaires à l'OACI pour permettre au Secrétariat de réaliser les tâches connexes. Réaffirmant que la transformation organisationnelle ne peut s'opérer du jour au lendemain, la Secrétaire générale relève que les efforts déployés à cet effet se sont

intensifiés au cours du dernier triennat. Cependant, elle note que le monde de l'aviation qui évolue rapidement, avec l'introduction de nouvelles technologies et le doublement attendu du volume du trafic aérien d'ici 2030, nécessite une intensification des efforts pour améliorer l'efficience et l'efficacité de l'Organisation. La Secrétaire générale se dit confiante qu'avec l'appui de ses cadres supérieurs et des États membres, l'OACI peut devenir plus efficiente, plus efficace et plus transparente dans la prestation de services attendus par les États membres.

164. M. Aliu, Président du Conseil, remercie tous les États membres pour leurs observations et leur participation constructive aux discussions en cours. Il note que l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI revient sans cesse à l'ordre du jour des sessions de l'Assemblée parce que c'est une œuvre en devenir. Il est convaincu que malgré ce débat, l'OACI est l'une des organisations les plus efficientes et les plus efficaces du système des Nations Unies. Cela dit, chaque organisation peut s'améliorer continuellement. Par souci de rester la principale organisation spécialisée sur les questions liées à l'aviation civile internationale, l'OACI s'est sans cesse améliorée au fil des ans, en prenant des décisions courageuses et en se transformant au bénéfice des États membres et de l'industrie de l'aviation. Réfutant toute idée fausse qui découlerait de l'argument selon lequel l'OACI est une organisation en difficulté, le Président du Conseil affirme qu'elle est efficiente et efficace, et s'efforce à améliorer cette efficience et cette efficacité.

165. Le Président du Conseil cite comme exemples deux initiatives qu'il a inspirées pendant ses six années passées à la présidence de cet organe, notamment l'initiative NCLB et le Salon de l'innovation. Il souligne que le premier Salon de l'innovation s'est tenu les 22 et 23 septembre 2019 parallèlement au cinquième Forum mondial de l'aviation de l'OACI qui avait pour thème l'*Innovation en aviation*. Le Président du Conseil note que le forum IWAF/5 était axé sur deux aspects : fournir aux hauts fonctionnaires présents un aperçu sur les manières dont les innovations peuvent être mises en œuvre pour le développement de l'aviation ; et faire évoluer les cadres et processus règlementaires hérités du passé afin de répondre aux besoins des technologies émergentes. C'est dans ce contexte que Président du Conseil perçoit les discussions actuelles.

166. Le Président du Conseil note que pendant le triennat en cours, le Conseil s'est concentré sur la question de la gouvernance et pris et continuera à prendre des décisions pour aider le Secrétariat dans ses travaux afin d'assurer que l'OACI demeure l'organisation la plus efficiente et la plus efficace du système des Nations Unies. Il rappelle qu'en présentant la note WP/423, le délégué des États-Unis a affirmé que l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité constitue l'une des questions les plus importantes dont est saisie la présente session de l'Assemblée. Faisant observer que cette question est prioritaire, le Président du Conseil indique que bien que tous les travaux entrepris par l'OACI soient importants, il faut définir les priorités compte tenu de l'insuffisance des ressources pour mener toutes les activités inscrites dans le Plan d'activités de l'OACI. Tout en reconnaissant l'importance de la question de la gouvernance, il invite les États membres à veiller à l'établissement d'un ordre de priorités des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat, tout en continuant à accorder la priorité aux questions importantes liées à la sécurité de l'aviation, à la sûreté et à la facilitation de l'aviation, à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne, au développement économique du transport aérien et à la protection de l'environnement. Le Président du Conseil met en évidence les réalisations de l'OACI dans ces domaines pendant le dernier triennat, en citant notamment la sécurité renforcée de l'aviation et la mise en œuvre effective, la réduction des taux d'accidents, la mise en œuvre du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) au bénéfice des États membres, la communication améliorée avec les États membres, et l'initiative NCLB.

167. Le Président du Conseil invite tous les grands contributeurs financiers de l'OACI à maintenir leur appui à l'Organisation afin de répondre aux besoins des pays développés et des pays en développement et assurer que le réseau de l'aviation mondiale continue à se développer dans chaque région. En outre, il appelle les États nouvellement élus au Conseil à accorder du temps et des ressources non

seulement aux questions de gouvernance et à l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI, mais aussi aux questions qui soutiennent le développement de l'aviation civile internationale dans le monde entier, à savoir la sécurité, la sûreté et la facilitation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement.

168. Rappelant l'annonce faite précédemment par le délégué des États-Unis selon laquelle contrairement à sa pratique passée consistant à verser la moitié de ses contributions annuelles au 30 septembre, date de fin d'exercice budgétaire, les États-Unis ne verseront pas ces contributions cette année et que toutes les autres contributions annuelles de son État à l'OACI sont suspendues jusqu'à nouvel avis (cf. paragraphe 101 ci-dessus). Le Président du Conseil appelle aussi les États-Unis à ne pas se retirer de l'OACI et les invite instamment à continuer à soutenir l'Organisation afin que l'excellent travail abattu par les experts de la Federal Aviation Administration (FAA) et l'Administration de la sûreté des transports des États-Unis au sein de plusieurs groupes d'experts techniques de l'OACI pour renforcer la sécurité et la sûreté de l'aviation dans le monde se poursuive, pendant que les questions liées à la gouvernance et à l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité sont examinées par le Conseil. Le Président du Conseil souligne que sans toutes les ressources fournies à l'OACI par les États-Unis, il serait impossible de réaliser les ambitieux programmes annoncés par la Secrétaire aux transports des États-Unis dans sa déclaration générale à la deuxième séance plénière (P/2) de l'Assemblée (cf., note WP/603).

169. Le Président du Conseil encourage la Secrétaire générale et le Secrétariat à prendre en compte certaines des questions importantes soulevées lors des délibérations sur l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI. S'agissant de la question de la Résolution de l'Assemblée, il explique que l'approche classique consiste à ne soumettre qu'un seul projet de Résolution à l'Assemblée pour un point de l'ordre du jour afin d'éviter toute confusion. S'exprimant en faveur de la mesure proposée par le délégué de l'Autriche relativement à la note WP/423 (présentée par les États-Unis), le Président du Conseil propose à l'Assemblée d'attirer l'attention du Conseil sur les éléments déterminants de cette note de travail et le charge de les examiner minutieusement dans le but de les intégrer dans les initiatives en cours pour l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'Organisation.

170. Résumant les débats, le Président indique que le Comité exécutif prend acte de la note WP/48 présentée par le Conseil et se félicite des réalisations accomplies pour améliorer l'efficacité et l'efficience de l'OACI durant le dernier triennat. Le Comité exécutif prend également acte des renseignements fournis dans le rapport verbal du Chef, Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats, sur l'examen de la structure actuelle du Secrétariat de l'OACI. Il reconnaît que l'issue de ce processus sera présentée dans le cadre d'un processus de consultation des États membres mis en œuvre à travers le mécanisme de consultation par lettre aux États et que l'on s'efforcera de trouver une solution équilibrée et pragmatique, qui mettra la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI et les intérêts des États membres au centre de cet examen, pour faire en sorte que l'Organisation préserve sa pertinence.

171. Le Comité exécutif prend acte de la complémentarité entre la note WP/48 (présentée par le Conseil) et la note WP/423 (présentée par les États-Unis), et appuie l'adoption par l'Assemblée de la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée sur l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI jointe en appendice à la note WP/48.

172. Le Comité exécutif appuie les recommandations découlant de la note WP/423 qui relève la nécessité de poursuivre les efforts de modernisation des méthodes de travail, de la gestion et de la supervision de l'OACI afin de mieux répondre aux besoins des États membres et suivre le rythme d'évolution de la situation. Ces efforts devraient être axés sur l'amélioration de la transparence pour une meilleure prise de décisions en créant un meilleur environnement pour de meilleures performances en respectant le *Cadre de déontologie de l'OACI*, en mettant à profit les partenariats et en mobilisant des

ressources, et en améliorant l'efficacité organisationnelle à travers une meilleure programmation, le renforcement des mécanismes de coordination, et les restructurations, le cas échéant. Bien que le Comité exécutif appuie la note WP/423, il est convenu que le projet de Résolution de l'Assemblée joint en appendice à ladite note est déjà couvert par les Résolutions de l'Assemblée et les politiques existantes en la matière. Le Comité exécutif propose à l'OACI de poursuivre ses efforts d'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'Organisation. Il convient également que le Secrétariat devra continuer à présenter régulièrement des mises à jour à ce sujet au Conseil et en faire rapport à la 41e session de l'Assemblée.

173. Répondant au résumé fait par le Président, le délégué des États-Unis s'oppose à l'affirmation selon laquelle toutes les préoccupations soulevées dans le projet de Résolution de l'Assemblée proposé par son État (note WP/423) sont déjà couvertes par les Résolutions de l'Assemblée et les politiques existantes. Réitérant que les États-Unis veulent une OACI plus efficace, il souligne qu'il ne fera aucun compromis sur les principes fondamentaux énoncés dans la note WP/423. Relevant qu'il a formulé une proposition pour l'intégration du texte du projet de Résolution de l'Assemblée figurant en appendice à cette note de travail dans la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée qui figure en appendice à la note WP/48, le délégué des États-Unis demande que cette proposition soit examinée.

174. Rappelant les explications qu'il a fournies lors des délibérations antérieures du Comité exécutif sur le point 16 (EX/5), le Président du Conseil souligne que l'Assemblée a deux voies pour donner des instructions au Conseil sur cette question, à savoir une Résolution de l'Assemblée ou dans le rapport sur du Comité exécutif sur le point 19. Il propose que les éléments déterminants de la note WP/423 (présentée par les États-Unis), en particulier, le paragraphe 1 du dispositif du projet de Résolution de l'Assemblée qui y figure en appendice, soient pris en compte dans le Rapport du Comité exécutif sur le point 19.

175. Prenant acte des points soulevés par le délégué des États-Unis, le Président du Comité exécutif indique qu'il rencontrera le personnel concerné du Secrétariat avec le Président du Conseil, immédiatement après la présente séance, pour examiner cette proposition. Le Comité exécutif sera informé de l'issue de la consultation lors de sa prochaine séance, lorsqu'il reprendra l'examen du point 19.

176. La séance est levée à 12 h 30.

Procès-verbal de la huitième séance
(Lundi, 30 septembre 2019 à 14 h 30)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI (suite)

Amélioration de la structure et de la réponse aux lettres aux États en vue d'une meilleure mise en œuvre des SARP, PANS et plans mondiaux

— Note présentée par le Cameroun
— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note présentée par Cuba et coparrainée par l'Argentine, Aruba, le Belize, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, la Colombie, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine et la République bolivarienne du Venezuela

2. Point 23 : Programme d'assistance technique

Assistance technique

— *Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*
— Note présentée par le Canada et la Nouvelle-Zélande
— Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
— Note d'information présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
— Note d'information présentée par le Canada
— Note d'information présentée par l'Indonésie
— Note d'information présentée par la République bolivarienne du Venezuela

Plan AFI SECFAL

— *Rapport d'avancement sur la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (PLAN AFI SECFAL)*
— Note présentée par la CAFAC

3. Point 24 : Coopération technique — Politique et activités

— *Activités et politique de coopération technique durant la période 2016-2018*
— Note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI)

4. Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Transport spatial commercial

— *Rapport sur le transport spatial commercial (CST)*
— Note présentée par la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) et l'Association du transport aérien international (IATA)

Innovation

— *Innovation en Aviation*
— Note présentée par la République dominicaine
— Note présentée par la France, l'Italie et la Suède
— Note présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, les Fidji, les Îles Cook, les Îles Marshall, l'Indonésie, la Macédoine du Nord, Nauru, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République démocratique populaire lao, le Royaume-Uni, le Samoa, Trinité-et-Tobago, et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO)
— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note présentée par la CANSO, l'IATA et l'IFALPA
— Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et la CANSO
— Note présentée par l'ICCAIA

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

1. Le Comité exécutif reprend (EX/7) et clôt l'examen du point 19 de l'ordre du jour. Une mise à jour est faite sur l'issue de la réunion tenue immédiatement après la séance EX/7, entre le Président, le Président du Conseil, les membres du personnel du Secrétariat concernés et le délégué des États-Unis. Cette réunion portait sur la proposition du délégué des États-Unis d'intégrer le libellé du projet de résolution de l'Assemblée, en appendice à la note WP/423, à la proposition du Conseil de mise à jour de la résolution de l'Assemblée sur l'amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI, en appendice à la note WP/48. Les débats se concentrent ensuite sur la question de l'amélioration de la structure et de la réponse aux lettres aux États en vue d'une meilleure mise en œuvre des SARP, des PANS et des plans mondiaux, exposée dans trois notes présentées par des États.

Mise à jour concernant les projets de résolution de l'Assemblée joints en appendice aux notes WP/48 (Conseil) et WP/423 (États-Unis)

2. Le Président informe le Comité exécutif qu'au cours de ladite réunion avec le délégué des États-Unis, les projets de résolution de l'Assemblée en appendice aux notes WP/48 (Conseil) et WP/423 (États-Unis) ont été examinés. Les recommandations figurant dans les deux notes étant complémentaires, comme cela a été généralement admis lors du débat précédent du Comité exécutif (EX/7), il a été possible de fusionner les deux projets de résolution de l'Assemblée sous le titre « *Amélioration de l'efficience et de*

l'efficacité de l'OACI ». Le Comité exécutif aura l'occasion d'examiner le texte résultant de la résolution de l'Assemblée lorsqu'il examinera le projet de rapport sur le point 19 de l'ordre du jour (WP/582).

Amélioration de la structure et de la réponse aux lettres aux États en vue d'une meilleure mise en œuvre des SARP, PANS et plans mondiaux

3. Le délégué du Cameroun présente la note WP/467 (*Amélioration des outils de réponse aux lettres relatives aux amendements des annexes et des PANS envoyées par l'OACI aux États membres*), qui rappelle le besoin pour les États membres de disposer d'outils efficaces pour répondre aux lettres envoyées par l'OACI relatives aux amendements des Annexes et des Procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS), afin de remédier au faible taux de réponse à ces lettres qui a été constaté depuis plusieurs années. La note souligne que l'examen des propositions d'amendements d'Annexes et de PANS par les États membres requiert également l'implication des parties prenantes concernées, notamment l'industrie, et que ceci peut être facilité par la mise en place d'outils collaboratifs pour le partage des lettres de l'OACI et le recueil d'observations. La note rappelle à cet égard la présentation, lors de réunions de l'OACI tenues au siège et dans certaines régions en 2014, de l'outil dénommé *Electronic Notice of Proposed Amendment (ENOPA)* faisant partie de son ensemble d'outils de sécurité électroniques. ENOPA permet notamment aux États membres de recevoir les lettres aux États envoyées par l'OACI relatives aux propositions d'amendement, de fournir à l'Organisation des observations à leur propos et d'inviter des experts à collaborer en ligne pour l'examen des propositions d'amendement via le dépôt d'observations et/ou l'organisation de téléconférences. La note souligne que l'OACI n'a pas par la suite déployé ENOPA au profit des États membres et souligne qu'au titre du paragraphe 4 du dispositif de la résolution A39-21 de l'Assemblée, l'OACI doit mettre un accent sur la finalisation et le déploiement effectif d'ENOPA ou de toute plateforme similaire destinée à faciliter la réponse aux lettres envoyées par l'OACI aux États membres.

4. L'Assemblée est invitée dans la note WP/467 :

a) à prendre acte des informations contenues dans la note de travail ;

b) à demander à l'OACI de finaliser le développement d'un outil collaboratif en ligne permettant de faciliter la réponse aux lettres relatives aux amendements des Annexes et des PANS envoyées aux États membres.

5. Le délégué des Émirats arabes unis présente la note WP/245 (*Explorer de nouvelles méthodes de travail pour l'OACI*). La note rappelle la préoccupation grandissante concernant les difficultés vécues par les États membres du fait du volume de la correspondance de l'OACI, préoccupation soulevée à la dernière session de l'Assemblée par les Émirats arabes unis dans la note d'information A39-WP/320. Cette note demande à l'OACI d'évaluer le volume et la fréquence des mises à jour de ses publications, et d'évaluer si les résultats attendus sont bel et bien obtenus.

6. L'Assemblée est invitée dans la note WP/245 :

a) à prendre note du Rapport sur l'évaluation du processus d'élaboration des normes de l'OACI (EV/2018/01) du Bureau de l'évaluation et de l'audit interne (EAO) ;

b) à charger le Conseil de l'OACI d'évaluer les méthodes de travail de l'OACI afin de privilégier une approche axée sur les résultats plutôt qu'une approche prescriptive, en particulier au chapitre du processus de promulgation des publications ;

c) à charger l'OACI de mettre en œuvre un système de mesure et de suivi des méthodes de l'OACI qui encouragerait véritablement l'élaboration de nouvelles approches de travail facilitant la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP),

du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) dans les États.

7. La déléguée de Cuba présente la note WP/461 (*Structure recommandée pour le texte des amendements de SARP indiquant différentes dates d'application du contenu, adoptés par le Conseil de l'OACI*), qui est coparrainée par l'Argentine, Aruba, le Belize, l'État plurinational de Bolivie, le Brésil, la Colombie, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine et la République bolivarienne du Venezuela. La note souligne que les nouvelles pratiques rédactionnelles de l'OACI pour les SARP ayant différentes dates d'application compliquent le processus d'intégration des SARP aux règlements nationaux des États et de notification des différences. L'Assemblée est donc invitée à recommander que, dans le cas où chaque norme devient applicable à une date différente, l'OACI structure le texte des amendements des SARP adoptés par le Conseil de l'OACI en divisant le contenu en parties (A, B, C, etc.), par date d'application, comme dans l'exemple montré dans l'alinéa a) du paragraphe 1.7 de la note, ce qui simplifierait la notification des différences et permettrait une interprétation plus claire des différences notifiées pour chaque date d'application.

Analyse

8. Les délégués du Chili, du Nicaragua, de la République bolivarienne du Venezuela, de la Colombie, de l'Uruguay, de l'Argentine, du Nigéria, du Congo, de l'Algérie et du Cameroun approuvent la suite à donner proposée dans la note WP/461 (Cuba et co-parrains) qui, selon eux, simplifiera le format des SARP ayant des dates d'application différentes, les rendant plus compréhensibles et facilitant ainsi leur mise en œuvre et la notification des différences. En outre, les délégués de l'Argentine, du Nigéria, du Congo et de l'Algérie expriment leur appui à la suite à donner proposée dans la note WP/467 (Cameroun), car elle permettra d'améliorer l'élaboration et la mise en œuvre des SARP. Les délégués de la France, du Sénégal, du Bénin, de l'Afrique du Sud, du Mali et de Cuba appuient également la note WP/467. Ce faisant, le délégué du Sénégal rappelle que la suite à donner proposée dans cette note est conforme au paragraphe 4 du dispositif de la résolution A39-21 de l'Assemblée, dans laquelle il est demandé à la Secrétaire générale d'étudier et, si nécessaire, d'introduire de nouveaux outils de communication, y compris des solutions en ligne, comme moyen d'améliorer la communication et les interactions avec les États membres et les autres destinataires des lettres aux États ainsi que l'enregistrement des réponses dans le système de gestion des dossiers de l'OACI.

9. Les délégués de la Suisse, de la Turquie et de l'Espagne approuvent aussi les mesures proposées dans les notes WP/461 (Cuba et co-parrains) et /467 (Cameroun), le délégué de l'Espagne soulignant qu'elles devraient être soumises au Conseil pour examen, avec l'appui de la Commission de navigation aérienne (ANC).

10. La déléguée des États-Unis déclare que, si son État est favorable à ce que l'OACI cherche des moyens d'améliorer la structure pour le texte des amendements de SARP indiquant différentes dates d'application, il suggère que le Secrétariat examine non seulement la méthode proposée dans la note WP/461, mais aussi d'autres méthodes.

11. Rappelant que l'on fête aujourd'hui, 30 septembre, la *Journée internationale de la traduction*, la déléguée de Cuba félicite les équipes d'interprétation et de traduction de l'OACI pour l'excellent travail qu'elles ont accompli afin de faciliter les délibérations de l'Assemblée. Se référant à l'examen antérieur par le Comité exécutif du point 18 de l'ordre du jour : *Multilinguisme à l'OACI*, elle réitère sa préoccupation devant le fait que les éléments indicatifs de l'OACI pour la mise en œuvre des SARP et des PANS ne sont pas publiés simultanément dans les six langues officielles, et renouvelle sa suggestion d'envisager d'inclure dans les futurs budgets triennaux une dotation spécifique pour la

traduction des éléments indicatifs dans toutes les langues officielles de l'Organisation (cf. A40-Min. EX/2, paragraphe 137).

12. Exprimant son appui sans réserve à la note WP/467 (Cameroun), la déléguée de Cuba affirme que la suite à donner proposée améliorera le taux de réponse aux lettres relatives aux amendements des Annexes et des PANS qui sont envoyées aux États membres, qui n'était en 2018 que de 40 %, c'est-à-dire que seuls quelque 77 États membres y ont répondu (cf. WP/48, paragraphe 2.5.1 ; EX/7). La suite à donner répondra par ailleurs aux préoccupations qu'elle a précédemment exprimées au Conseil, à savoir que, bien que l'article 90 a) de la Convention de Chicago précise que l'adoption d'un amendement d'Annexe requiert les voix des deux tiers du Conseil, il n'y a aucune obligation de nombre minimum de réponses aux lettres aux États sur les propositions d'amendement d'Annexe avant de soumettre ces dernières au Conseil pour adoption (cf. C-MIN 217/2, paragraphe 10). La déléguée de Cuba reconnaît la difficulté d'obtenir des réponses à ces lettres de la part d'une majorité d'États membres et affirme que, souvent, les observations reçues ne sont pas acceptées par l'OACI. Elle espère que la suite à donner proposée dans la note WP/467 sera prise en compte par la Secrétaire générale pour la mise en œuvre d'autres mesures visant à améliorer l'efficience et l'efficacité de l'OACI au cours du prochain triennat.

13. Apportant des précisions, le Chef de la planification stratégique et de la coordination des affaires régionales (C/PRC) fait remarquer au sujet de la note WP/467 (Cameroun) que l'OACI n'a pas encore achevé la mise au point de l'ENOPA par manque de ressources. Il souligne que le Conseil a récemment étudié le rapport de l'EAO sur l'évaluation du processus d'élaboration des normes de l'OACI (EV/2018/1) et que le Secrétariat étudiera les informations figurant dans la note WP/467 dans le cadre de la mise en œuvre des recommandations du rapport.

14. Se référant à la note WP/245 (Émirats arabes unis), le C/PRC souligne que le GANP et le GASP ont mis en place de nouveaux processus pour veiller à ce que ces deux Plans mondiaux restent axés sur l'obtention de résultats. Notant que cela comprend la création des groupes de travail du GANP et du GASP, qui surveilleront en continu l'efficience et l'efficacité de ces plans mondiaux et feront des recommandations afin de les améliorer, il suggère que les recommandations formulées dans la note WP/245 soient transmises à ces deux groupes de travail pour examen. En outre, le C/PRC souligne que le Secrétariat est en train de mettre en œuvre une approche axée sur les projets qui établit un lien entre, d'une part, les programmes de travaux du siège et des bureaux régionaux, et d'autre part, le GANP et le GASP, ainsi que les objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies.

15. S'agissant de la note WP/461 (Cuba et coparrains), le C/PRC se félicite des observations fournies sur les nouvelles pratiques rédactionnelles relatives aux SARP ayant différentes dates d'application. Il souligne toutefois que le retour aux anciennes pratiques rédactionnelles éliminerait la visibilité demandée par les États membres. Il convient néanmoins de la nécessité d'approfondir l'examen des complications involontaires du nouveau format pour la notification des différences par les États membres.

16. Résumant le débat sur la question de l'amélioration de la structure et de la réponse aux lettres aux États en vue d'une meilleure mise en œuvre des SARP, des PANS et des plans mondiaux, le Président indique, au sujet de la note WP/467 (Cameroun), que le Comité exécutif reconnaît que le système de réponse en ligne aux propositions d'amendement des SARP et des PANS n'est pas entièrement au point, et note aussi que les activités dont il est question dans la note dépendront de la disponibilité des ressources dans le budget-programme ordinaire de 2020-2022 et de des ressources extrabudgétaires. Le Comité exécutif est également informé que le Conseil a étudié le rapport de l'EAO sur l'évaluation du processus d'établissement des normes de l'OACI et que le Secrétariat tiendra compte des renseignements présentés dans la note lorsqu'il mettra en œuvre les recommandations du rapport.

17. Le Comité exécutif se félicite des informations que la note WP/245 contient et reconnaît que, si l'OACI a réalisé d'importants progrès pour passer à un cadre de gestion basée sur les résultats, il reste encore du travail à accomplir. Il reconnaît que les nouveaux processus établis par le GANP et le GASP visent à ce que les plans mondiaux restent pertinents et les résultats, ciblés, et convient que la recommandation formulée dans la note WP/245 devrait être renvoyée aux Groupes de travail du GANP et du GASP pour examen et suite à donner. Le Comité exécutif note aussi que le Secrétariat est en train de mettre en œuvre une approche axée sur les projets qui établit un lien entre, d'une part, les programmes des travaux du siège et des bureaux régionaux, et d'autre part, les ODD.

18. En ce qui concerne la note WP/461 (Cuba et coparrains), le Comité exécutif reconnaît les avantages d'une visibilité accrue dans les nouvelles pratiques rédactionnelles relatives aux SARP dont les dates d'application varient, mais est aussi conscient des préoccupations exprimées à propos des complications qu'entraîne l'utilisation de la nouvelle présentation pour la notification des différences. Le Comité exécutif recommande que l'OACI tienne compte de ces complications et apporte les ajustements nécessaires.

Point 23 de l'ordre du jour : Programme d'assistance technique

19. Au titre du point 23 de l'ordre du jour, le Comité exécutif examine l'assistance technique et le Plan AFI SECFAL à la lumière des deux notes principales présentées par le Conseil, WP/4 et WP/63, et des notes connexes présentées par les États et les organisations internationales.

Assistance technique

20. Le Chef du Bureau de la formation mondiale en aviation (C/GAT) présente la note WP/4 (*Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*), qui fait rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, du développement économique du transport aérien et de l'environnement pour le triennat actuel. Elle rappelle qu'au cours de cette période, un certain nombre d'États ont fait des efforts concertés pour pallier leurs carences dans leurs systèmes d'aviation. Ces efforts ont donné des résultats positifs, comme le montrent les activités du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et le Programme universel d'audits de sûreté (USAP). La note souligne toutefois que pour les États qui n'ont pas atteint les cibles de renforcement de leurs systèmes d'aviation, l'engagement soutenu de l'OACI à fournir une assistance est essentiel et correspond bien à l'objectif de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Il est donc fondamental que l'OACI et toutes les parties prenantes, particulièrement les partenaires de l'aviation, déploient leurs efforts de façon coordonnée et collaborative, ce qui évitera les doubles emplois.

21. La note souligne ensuite que, comme le développement de la capacité d'un système aéronautique national requiert souvent des ressources gigantesques qui sont hors de portée pour de nombreux États, le soutien et les contributions continus des États et de l'industrie jouent un rôle de premier plan non seulement dans l'amélioration des systèmes aéronautiques nationaux mais aussi dans la résolution des carences majeures et imminentes telles que les préoccupations significatives de sécurité (SSC) et les préoccupations significatives de sûreté (SSeC). Dans cette optique, l'OACI espère que le soutien et les contributions de toutes les parties prenantes vont se poursuivre dans l'intérêt des États qui ont besoin d'assistance.

22. L'Assemblée est invitée dans la note WP/4 :

a) à encourager les États à soutenir les activités d'assistance technique de l'OACI ;

b) à demander que l'OACI poursuive ses travaux de développement et de mise en œuvre de l'assistance technique dans le cadre des objectifs stratégiques correspondants, en partenariat avec les États, les organisations régionales et internationales, et l'industrie.

23. Le délégué du Canada aborde la note WP/129 (*Renforcement des initiatives d'assistance technique*), qui est présentée par son État et la Nouvelle-Zélande. Reconnaissant que l'assistance technique est un moyen de contribuer à ce que tous les États puissent profiter des avantages de la sécurité et de la sûreté du système de l'aviation civile, la note encourage l'Assemblée à harmoniser ses efforts d'assistance technique et à appuyer une participation accrue des bureaux régionaux de l'OACI en matière d'assistance technique. Afin de respecter les objectifs de l'initiative NCLB, elle recommande en outre que les projets d'assistance technique comprennent des composantes de mesure des performances, dans la mesure du possible, afin de contribuer à ce que les activités d'assistance soient les plus efficaces possibles. La note reconnaît que l'OACI a récemment entrepris diverses activités dans cette optique et invite l'Assemblée à appuyer ces efforts et à prendre d'autres mesures pour renforcer les activités d'assistance technique dans le monde.

24. L'Assemblée est invitée dans la note WP/129 :

a) à encourager les États membres et les autres entités à synchroniser leurs efforts d'assistance technique, en coordonnant leurs projets multilatéralement entre bailleurs de fonds et bénéficiaires lorsque c'est possible, afin de réaliser les activités d'assistance technique de façon opportune et durable ;

b) à appuyer une participation accrue des bureaux régionaux de l'OACI en matière d'assistance technique, notamment par une meilleure coopération, une mise en œuvre efficace des activités ainsi qu'une harmonisation des projets techniques lorsque cela est applicable ;

c) à renforcer les mesures d'évaluation des efforts d'assistance technique et de leur contribution au transport aérien international en veillant à ce que les projets de développement contiennent une composante de mesure des performances.

25. Au nom des 54 États membres de la CAFAC, le délégué de la Côte d'Ivoire présente la note WP/319 *[*(*Soutien à la poursuite du plan régional AFI complet de mise en œuvre pour la sécurité de l'aviation en Afrique (plan AFI*)*]*, qui rend compte des progrès réalisés dans l'amélioration de la sécurité aérienne en Afrique par la mise en œuvre du Plan AFI. À la lumière des résultats enregistrés, la CAFAC et les États africains appuient les objectifs du Plan AFI et sont convaincus que sa poursuite contribuera à renforcer encore la sécurité aérienne en Afrique ainsi qu'à accélérer et à maintenir durablement les progrès réalisés jusqu'ici par les États africains. La note souligne la nécessité d'harmoniser les diverses initiatives sur le continent afin d'optimiser les ressources et de réduire les doubles emplois.

26. L'Assemblée est invitée dans la note WP/319 :

a) à prendre note des progrès réalisés par le Plan AFI et de l'engagement des États africains dans la mise en œuvre du Plan AFI et de ses objectifs ;

b) à appuyer la poursuite des activités du Plan AFI et l'approche axée sur les projets ;

c) à demander à l'OACI, aux États membres, aux organisations internationales et aux partenaires industriels de soutenir le programme et les projets associés ;

d) à demander à l'OACI d'harmoniser les diverses initiatives avec la CAFAC et ses partenaires afin d'éviter les doubles emplois et d'améliorer la transparence dans l'utilisation des ressources promises dans le plan de sécurité ;

e) à encourager d'autres régions à envisager l'adoption d'une approche semblable à celle du Plan AFI pour corriger les lacunes et relever les défis en matière de sécurité.

27. Il est noté que les notes d'information suivantes ont également été présentées : WP/77 Révision nº 1 *[Reconnaissance au Bureau régional pour l'Amérique du Nord, l'Amérique centrale et les Caraïbes (NACC)]* présentée par les États membres de la COCESNA ; WP/441 (*Tailored assistance to Haiti*) présentée par le Canada ; WP/493 Révision nº 1 (*Experiencia de Asistencia Técnica a Estados de la Región Suramericana en Materia de Seguridad de la Aviación Civil*) présentée par la République bolivarienne du Venezuela ; et WP/511 (*Indonesia Funding of Aviation Training*) présentée par l'Indonésie.

Analyse

28. Les délégués de la République de Corée, de la Suède et de la République bolivarienne du Venezuela expriment leur appui à la note WP/4 (Conseil). Ce faisant, le délégué de la République de Corée souligne que la mise en œuvre des SARP par les États est essentielle pour le développement sûr, sécurisé, durable et efficace de l'aviation civile internationale. Soulignant que l'appui à la mise en œuvre fourni dans le cadre du programme d'assistance technique de l'OACI, en phase avec son initiative NCLB, aide grandement à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI, il réitère l'engagement de la République de Corée à contribuer de façon constante aux fonds volontaires de l'OACI, en particulier ceux relatifs à la sécurité, à la capacité et à l'efficacité de la navigation aérienne, et à la sûreté, afin de permettre à l'Organisation d'atteindre ses objectifs stratégiques connexes.

29. Saluant et appuyant les recommandations figurant dans la note WP/4, le délégué de la Suède attire l'attention sur la note WP/107 Révision n° 1 (*Soutien à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI*), présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada, qui a été débattue lors de l'examen antérieur par le Comité exécutif du point 20 de l'ordre du jour (EX/2). Il souligne que cette note contient un certain nombre de suggestions concrètes visant à améliorer la mise en œuvre de l'initiative NCLB, et fait ressortir l'importance d'une coopération et d'une coordination accrues afin d'améliorer encore davantage l'efficacité de cette initiative. En particulier, la note recommande que l'OACI, en collaboration avec ses partenaires et les États bénéficiaires, coordonne ses activités d'assistance technique, de coopération technique et de renforcement des capacités avec celles de ses partenaires afin d'en assurer une efficacité maximale.

30. Reconnaissant les importantes activités d'assistance technique et de renforcement des capacités menées par l'OACI au cours du triennat actuel, telles que décrites dans la note WP/4, qui ont permis d'améliorer la sécurité et la sûreté de l'aviation, le délégué de la République bolivarienne du Venezuela réaffirme la volonté de son État de prendre part à ces activités en coordination avec le Bureau régional d'Amérique du Sud (SAM) de l'OACI (Lima). Il met en exergue, dans ce contexte, la note d'information WP/493 Révision n° 1 (*Experiencia de Asistencia Técnica a Estados de la Región Suramericana en Materia de Seguridad de la Aviación Civil*) qui apporte des précisions sur l'assistance technique en matière de sécurité de l'aviation que son État a fournie, par l'intermédiaire du Bureau régional d'Amérique du Sud (SAM), au Paraguay, à l'Équateur, à l'État plurinational de la Bolivie, à la Colombie et au Guyana pendant le triennat en cours.

31. Exprimant son appui aux recommandations figurant dans la note WP/129 (Canada et Nouvelle-Zélande), le délégué du Portugal se dit favorable à un rôle de coordination régionale des bureaux régionaux de l'OACI en matière d'assistance technique, afin d'éviter les doublons. Il souligne que les initiatives et les mesures évoquées dans la note relèvent du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) établi par le Secrétariat, et invite les États à communiquer leurs projets et leurs activités de soutien à l'ASIAP. Le délégué du Portugal souligne que l'appui aux organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et la collaboration avec ces dernières seront également un moyen de fournir une assistance technique aux États.

32. Souscrivant lui-aussi à la note WP/129, le délégué de l'Australie convient avec les co-présentateurs que le réseau de bureaux régionaux de l'OACI est un moyen essentiel utilisé par l'OACI pour aider les États membres à atteindre les objectifs stratégiques de l'Organisation, et il appuie une participation accrue des bureaux régionaux de l'OACI en matière d'assistance technique, notamment par une meilleure coopération et une mise en œuvre plus efficace des activités. Il souligne que cela s'applique particulièrement à la Région Asie/Pacifique (APAC), où les États s'efforcent de respecter les engagements ambitieux de la Déclaration de Beijing de 2018 et réfléchiront bientôt aux moyens de donner suite à l'analyse des besoins aéronautiques des petits États insulaires en développement (PEID) du Pacifique, dont le Comité exécutif a délibéré précédemment au titre du point 20 de l'ordre du jour (EX/2). Le délégué de l'Australie convient que les États membres et d'autres entités ont aussi un rôle à jouer dans la coordination des activités d'assistance, ce afin d'optimiser l'utilisation des ressources et d'obtenir des résultats positifs et durables pour les États membres. À cette fin, il continue d'encourager l'OACI à veiller à ce que les bureaux régionaux disposent de ressources suffisantes et appropriées afin d'être les mieux placés pour répondre aux besoins des États membres dans l'ensemble de chaque région.

33. Apportant son appui à la note WP/319 (CAFAC), le délégué de l'Italie souligne que, conformément aux objectifs de la résolution A36-1 de l'Assemblée, le Plan AFI a montré qu'il était pertinent en progressant dans tous les domaines prioritaires au cours du triennat actuel. Soulignant que les avancées ont été très positives, il cite l'amélioration notable de tous les indicateurs de performance et l'amélioration mesurable du niveau moyen de mise en œuvre effective des huit éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sécurité. Le délégué de l'Italie note cependant qu'il existe encore des besoins importants en matière de formation dans certains domaines tels que la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) et les capacités de supervision de la sécurité. À la lumière de ces considérations, il invite l'Assemblée à appuyer la poursuite du plan AFI. Le délégué de l'Italie note que son État, en tant que membre de l'UE, se félicite du renouvellement de l'affectation des ressources de la Commission européenne au plan AFI pour les trois prochaines années et invite tous les États membres et le secteur à redoubler d'efforts à ce sujet. Il observe que le Plan AFI est une illustration concrète de l'initiative NCLB de l'OACI et qu'il doit être préservé.

34. Les délégués du Tchad, du Sénégal et du Congo expriment également leur appui à la note WP/319. Ce faisant, le délégué du Tchad exprime sa reconnaissance pour l'assistance technique que l'OACI a fournie à son État par l'intermédiaire du Bureau régional Afrique occidentale et centrale (WACAF), à Dakar. Les délégués du Sénégal et du Congo rappellent qu'il est important que l'Assemblée appuie la poursuite du Plan AFI et que l'OACI, les États membres, les organisations internationales et les partenaires du secteur appuient le Plan AFI et les projets qui y sont associés.

35. Les délégués du Botswana, de la République démocratique du Congo et du Togo approuvent les notes WP/4 (Conseil) et WP/319 (CAFAC).

36. Les délégués de l'Afrique du Sud, du Nicaragua, du Soudan du Sud, du Nigéria, des Émirats arabes unis, de la République-Unie de Tanzanie, du Bangladesh et de la Chine approuvent les trois notes qui ont été présentées. Ce faisant, le délégué de l'Afrique du Sud exprime son soutien à la poursuite du programme d'assistance technique de l'OACI. Il convient toutefois que le manque de coordination dans la fourniture de l'assistance technique, mis en évidence dans les notes WP/129 (Canada et Nouvelle-Zélande) et WP/139 (CAFAC), peut donner lieu à des doubles emplois et à des efforts inutiles. Le délégué de l'Afrique du Sud convient donc de la nécessité que l'OACI joue un rôle de coordination et de chef de file, avec un rôle clé en matière d'assistance technique pour les bureaux régionaux, comme le propose la note WP/129. Il convient également de la nécessité de renforcer les mesures d'évaluation des efforts d'assistance technique et de leurs contributions au transport aérien international en veillant à ce que les projets de développement comportent une composante de mesure des performances, comme le préconise cette note. Soulignant la coordination entre l'OACI et la CAFAC dans la mise en œuvre du Plan AFI, le délégué de l'Afrique du Sud remercie ces deux organisations pour l'assistance apportée à ce titre.

37. Le délégué du Nicaragua souligne que l'Agence pour la sécurité aéronautique en Amérique centrale (ACSA) fournit aux États de sa région un soutien à la mise en œuvre en matière de sécurité. Il exprime sa gratitude pour : l'assistance technique fournie par l'OACI à tous les États dans les domaines de la sécurité, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, du développement économique du transport aérien et de l'environnement en vue d'atteindre les objectifs stratégiques de l'Organisation, ainsi que les cibles des plans mondiaux ; et pour le soutien fourni par l'OACI au Plan AFI et aux projets qui y sont associés.

38. Le délégué des Émirats arabes unis rappelle la nécessité pour l'OACI, les États membres et d'autres entités de synchroniser leurs activités d'assistance technique afin d'en accroître l'efficacité. Il indique que les Émirats arabes unis sont prêts à apporter un soutien supplémentaire au programme d'assistance technique de l'OACI, dont les activités s'inscrivent pleinement dans le cadre de l'initiative NCLB de l'Organisation.

39. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie exprime son appui au programme d'assistance technique de l'OACI et au Plan AFI. Compte tenu des progrès considérables accomplis grâce à la mise en œuvre du Plan AFI, il préconise de le poursuivre et affirme qu'il s'agit d'un bon modèle à suivre pour les autres régions afin de remédier aux carences et de relever les défis en matière de sécurité.

40. Le délégué du Bangladesh rappelle la nécessité de coordonner les diverses activités d'assistance technique entreprises par l'OACI, les États membres et d'autres entités, afin de s'assurer que les besoins des États bénéficiaires sont satisfaits et qu'aucun pays n'est laissé de côté.

41. Le délégué de la Chine convient qu'il importe de garantir qu'aucun pays ne soit laissé de côté grâce à la prestation coordonnée de l'assistance technique. Il souscrit aux observations du délégué de l'Australie concernant la participation accrue des bureaux régionaux de l'OACI en matière d'assistance technique, notamment par une meilleure coopération et une mise en œuvre plus efficace des activités, ce qui revêt un intérêt particulier dans les régions APAC où les États s'efforcent de respecter les engagements ambitieux de la Déclaration de Beijing de 2018 et examineront bientôt comment donner suite à l'analyse des besoins aéronautiques des PEID du Pacifique.

42. S'associant à la note WP/129 (Canada et Nouvelle-Zélande), l'observateur de la CANSO déclare que son organisation est favorable au renforcement des programmes d'assistance technique et qu'elle est prête à apporter son aide dans la mesure du possible. Approuvant également la note WP/319 (CAFAC), il observe que la CANSO considère que le Plan AFI joue un rôle de la plus haute importance dans le renforcement de la sécurité aérienne dans la région africaine et souligne qu'elle contribue actuellement à sa mise en œuvre et qu'elle continuera à le faire.

43. Récapitulant les débats sur l'assistance technique, le Président indique que le Comité exécutif constate, dans la note WP/4 (Conseil), le soutien à la mise en œuvre fourni par l'OACI dans le cadre de son programme d'assistance technique pendant le triennat actuel, qui couvre tous les objectifs stratégiques, et encourage les États à continuer d'appuyer les travaux de l'OACI en partenariat avec toutes les parties prenantes concernées. Le Comité exécutif conclut que le soutien et les contributions continus des États et du secteur jouent un rôle de premier plan dans l'amélioration des systèmes aéronautiques nationaux et la résolution des carences majeures et imminentes telles que les SSC et les SSeC. À cet égard, il demande instamment à l'Assemblée d'appuyer le programme d'assistance technique de l'OACI, et de continuer d'y contribuer, dans l'intérêt des États qui ont besoin d'assistance.

44. S'agissant de la note WP/129 (Canada et Nouvelle- Zélande), qui appelle au renforcement et à la synchronisation des efforts d'assistance technique et à une participation accrue des bureaux régionaux aux questions d'assistance technique, notamment du Bureau régional Asie et Pacifique (APAC), comme le soulignent certains États, le Comité reconnaît l'importance d'une approche harmonisée et synchronisée de toutes les parties prenantes, y compris l'OACI, relativement aux activités d'assistance technique conçues pour les États. Il approuve les recommandations contenues dans la note, qui préconise un renforcement de l'assistance technique pour les États de manière sûre, sécurisée, durable et efficace. Le Comité exécutif reconnaît en outre les bienfaits apportés par les initiatives d'assistance technique et les bienfaits découlant de l'ASIAP et des RSOO.

45. En ce qui concerne la note WP/319 (CAFAC), le Comité exécutif prend note des réalisations accomplies sur le plan de l'amélioration de la sécurité dans la région AFI dans le cadre de la mise en œuvre du Plan AFI pendant le triennat actuel. Il appuie le maintien du Plan AFI au cours du prochain triennat, sur la base des réalisations accomplies à ce jour, non seulement pour soutenir les progrès réalisés, mais aussi pour renforcer davantage la sécurité de l'aviation dans la région.

PLAN AFI SECFAL

46. Le Directeur du transport aérien (D/ATB) présente la note WP/63 [*Rapport d'avancement sur la mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)],* qui indique que la menace que représentent les actes potentiels d'intervention illicite contre l'aviation civile continue à se manifester par la présence de groupes terroristes actifs et d'actes terroristes qui surviennent dans la région africaine. La note souligne par ailleurs que, bien que le niveau général de mise en œuvre effective des SARP pertinentes de l'OACI fasse état de progrès accomplis au cours des trois dernières années, comme en témoigne les résultats des activités de l'USAP-CMA, il faut redoubler d'efforts pour atteindre les cibles fixées dans le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et les plans régionaux connexes.

47. La note précise que, depuis son lancement à Maputo (Mozambique) en 2015, le Plan AFI SECFAL a progressé considérablement sous la houlette du Comité directeur, avec le concours du Secrétariat de l'OACI. Elle rend compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL et de son programme de travail depuis la dernière session de l'Assemblée en 2016, et propose des mises à jour de la résolution A39-38 de l'Assemblée compte tenu de l'importance du Plan AFI SECFAL dans le renforcement durable de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique. La note souligne que la phase à court terme du Plan s'est achevée le 31 décembre 2017, ayant permis de réaliser les activités prévues et d'atteindre les objectifs fixés, et qu'elle a constitué un bon cadre pour la mise en œuvre des phases à moyen et long terme (2018-2020 et 2021-2023, respectivement). Elle met toutefois en exergue les problèmes persistants de financement rencontrés par le Plan AFI SECFAL, qui sont susceptibles de limiter sa capacité à atteindre tous ses objectifs et à mettre pleinement en œuvre la Déclaration de Windhoek et les cibles du GASeP. Les États, les partenaires de développement et le secteur sont donc instamment priés de maintenir les contributions financières et/ou en nature ainsi qu'un appui politique à la mise en œuvre de cet important

Plan AFI SECFAL. De surcroît, il convient d'envisager de soutenir et de financer la mise en œuvre du Plan par le budget du Programme ordinaire afin de garantir un mécanisme de financement pérenne.

48. L'Assemblée est invitée dans la note WP/63 :

a) à évaluer les progrès accomplis dans la mise en œuvre de la résolution A39-38 sur le Plan AFI SECFAL, tels que présentés dans la note ;

b) à soutenir la poursuite de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL ;

c) à adopter la proposition de mise à jour de la résolution de l'Assemblée concernant le Plan AFI SECFAL, présentée dans l'appendice C de la note ;

d) à prier instamment les États de contribuer financièrement, en nature ou de toute autre manière à la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL ;

e) à prier instamment les États de coordonner leurs efforts et leurs activités d'assistance par l'intermédiaire du Plan AFI SECFAL et de partager des informations avec le Plan AFI SECFAL concernant leurs activités d'assistance.

49. Au nom des 54 États membres de la CAFAC, le délégué de la Zambie présente la note WP/288 Révision nº 1 [*Appui à la poursuite du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)]*, qui souligne et appuie les progrès et les réalisations notables accomplis dans la mise en œuvre du programme de travail du Plan AFI SECFAL depuis son lancement en 2015, notamment la réalisation de la Déclaration de Windhoek et de ses cibles et la création du Programme de collaboration des experts en matière de sûreté et de facilitation (AFI-CES) de la région AFI. La note indique également qu'il existe une coopération et une collaboration régionales entre l'OACI et la CAFAC pour résoudre les SSeC des États africains.

50. La note souligne que le manque de fonds et de ressources minimales disponibles pour atteindre les objectifs fixés constitue l'un des principaux obstacles rencontrés dans la mise en œuvre du programme de travail de l'AFI SECFAL et l'application des recommandations et décisions du Comité directeur. Elle note que les résultats des audits USAP-CMA de l'OACI et les délibérations au cours des différentes réunions régionales ont révélé qu'il reste du travail à faire et souligne qu'un financement durable peut permettre de réaliser pleinement les objectifs du Plan AFI SECFAL.

51. L'Assemblée est invitée dans la note WP/288 Révision nº 1 :

a) à exhorter l'OACI à continuer d'apporter son leadership et son soutien au Plan AFI SECFAL ;

b) à prendre note des décisions du Comité directeur du Plan AFI-SECFAL et de la résolution DG-AFI sur l'établissement, la mise en œuvre et le financement de l'AFI-CES ;

c) à prendre note de la nécessité de renforcer et de coordonner les missions d'assistance technique en Afrique par le biais de l'AFI-CES et de travailler en collaboration pour éviter les doubles emplois dans l'assistance aux États africains tout en mettant en œuvre le GASeP et les objectifs régionaux ;

d) à encourager les États membres, les organisations internationales et les partenaires à contribuer à soutenir les activités du programme AFI-CES.

Analyse

52. Tous les délégués qui prennent la parole appuient la note WP/63 (Conseil) et la note WP/288 Révision n° 1 (CAFAC). Ce faisant, le délégué du Nigéria note les progrès importants réalisés grâce à la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL et renouvelle l'appel à une assistance continue des États membres, des organisations internationales et des partenaires en vue de soutenir le Programme.

53. Le délégué de l'Italie indique que son État se réjouit des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL et appuie ses travaux en cours. L'Italie reconnaît les effets positifs du Plan sur les systèmes de sûreté de l'aviation, lesquels améliorent la conformité aux SARP pertinentes de l'Annexe 17 — *Sûreté* et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et contribuent à renforcer le niveau mondial de sûreté de l'aviation. L'Italie juge positives toutes les activités de renforcement des capacités dans les domaines de la sûreté et de la facilitation menées dans le cadre de l'initiative NCLB et elle félicite l'OACI pour son rôle important dans la coordination de ces initiatives. Afin de maintenir cette dynamique, l'Italie est favorable à la proposition de mise à jour de la résolution de l'Assemblée concernant le Plan AFI SECFAL, présentée dans l'appendice C de la note WP/63 (Conseil). Le délégué du Nicaragua approuve également ladite résolution de l'Assemblée.

54. Remerciant les États et les parties prenantes qui ont contribué à la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL, le délégué de l'Afrique du Sud affirme que ce Plan est un projet important qui doit être soutenu car il permettra une mise en œuvre plus efficace des SARP pertinentes de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 sur le continent africain. Il souligne que, dans la poursuite de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL, il est nécessaire d'examiner la durabilité des mesures prises par les États africains dans ce cadre.

55. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie souscrit à ce point de vue. Il remercie l'OACI pour le leadership et le soutien qu'elle apporte au Plan AFI SECFAL et approuve la proposition de mise à jour de la résolution de l'Assemblée du Plan AFI SECFAL présentée dans l'appendice C de la note WP/63 (Conseil).

56. Soulignant que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile touchent tous les États, le délégué du Mozambique confirme l'appui constant de son État au Plan AFI SECFAL. Se référant au paragraphe 3.4 de la note WP/288 Révision n° 1 (CAFAC), il rappelle la nécessité d'harmoniser les diverses activités en matière d'assistance technique dans la région AFI et de renforcer la collaboration entre les parties prenantes et les partenaires afin d'optimiser les ressources disponibles et de réduire le dédoublement des efforts.

57. Compte tenu des résultats positifs que la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL a apportés pour la sûreté dans les États africains, le délégué du Sénégal se fait l'écho de l'appel lancé dans la note WP/288 Révision n° 1 pour que l'OACI continue d'apporter son leadership et son soutien au Plan.

58. Le délégué du Mali fait part de son appui total aux mesures proposées dans les deux notes, étant donné que la menace terroriste persiste dans la région AFI.

59. Déclarant son appui à la note WP/288 Révision n° 1 (CAFAC), l'observateur de la CANSO salue la coordination des efforts et des activités d'assistance en Afrique, ce dont le Plan AFI SECFAL est un exemple remarquable. Il encourage l'OACI et les États à soutenir au maximum le Plan AFI SECFAL afin d'assurer ses progrès et sa réussite continus.

60. Résumant les débats sur le Plan AFI SECFAL, le Président indique que le Comité exécutif prend note des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan, tels qu'ils sont présentés dans la note WP/63 (Conseil). Il met en lumière : l'importance d'établir des mécanismes régionaux pour faire face

aux problèmes de sûreté de l'aviation et de facilitation en Afrique ; la nécessité de renforcer et de coordonner les missions d'assistance technique en Afrique au moyen de l'AFI-CES et de travailler en collaboration en vue d'éviter les redondances en ce qui concerne l'assistance apportée aux États africains durant la mise en œuvre du GASeP et des cibles régionales. Le Comité souligne également les efforts entrepris pour accroître la mobilisation politique. Il approuve la proposition du Conseil d'actualiser la résolution A39-38 de l'Assemblée sur le Plan AFI SECFAL, qui prie instamment les États membres de la région AFI de s'engager à réaliser les buts et les objectifs du Plan. Il note en outre la nécessité de poursuivre la stratégie de mobilisation des ressources, combinée à la campagne menée par le Conseil et le Secrétariat de l'OACI pour augmenter les ressources financières, afin de disposer d'un mécanisme de financement durable permettant de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL de manière effective.

61. En ce qui concerne la note WP/288 Révision n° 1 (CAFAC), le Comité exécutif salue les progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL. Il insiste particulièrement sur l'importance de la création de l'AFI-CES en tant qu'instrument d'assistance aux États africains, et soutient la mise en œuvre du programme des travaux, à savoir la contribution de l'équipe d'experts aux activités du Plan AFI SECFAL et à la CAFAC pour aider les États africains au moyen de missions techniques sur des préoccupations significatives de sûreté (SSeC) existantes ou potentielles et autres carences en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation.

Point 24 : Coopération technique — Politique et activités

62. Le Comité exécutif examine le point 24 de l'ordre du jour en se fondant sur une note principale présentée par le Conseil, WP/66 (*Activités et politique de coopération technique durant la période 2016-2018*).

63. Le Directeur de la coopération technique (D/TCB) présente la note WP/66, qui contient un aperçu général des activités du Programme de coopération technique de l'OACI entreprises pendant le triennat actuel et une mise à jour concernant les politiques et les stratégies de l'Organisation en matière de coopération et d'assistance techniques. Rappelant que le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'Organisation, le rapport contient aussi, en appendice A, une analyse des performances financières et opérationnelles du Programme pour le triennat actuel, les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour la même période, en appendice B, et un résumé des réalisations par objectif stratégique, présenté en appendice C. La note fournit aussi des informations sur les faits nouveaux importants survenus au sein de la Direction de la coopération technique (TCB) au cours du triennat considéré, qui renforcent l'engagement de l'OACI à améliorer sans cesse le rôle de la Direction en tant que prestataire de services à valeur ajoutée, notamment la transition réussie de son système de gestion de la qualité à la norme ISO 9001:2015 et l'élaboration continue d'une solution de gestion des processus opérationnels (BPMS) pour l'automatisation et l'optimisation des processus, afin de faciliter la surveillance en temps réel et le compte rendu détaillé de tous les projets en cours. La note rappelle aussi que le Conseil a approuvé la *Politique de sanctions de l'OACI à l'encontre des fournisseurs*, qui renforce la supervision des activités d'acquisition, et rend compte de l'élaboration d'un plan de recherche de talents pour faire face à l'actuelle pénurie de compétences de base en aviation ainsi que de la mise en œuvre continue du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV).

64. Sur le plan stratégique, la note appelle l'attention sur un processus renforcé d'assurance de la qualité élaboré avec la participation de certaines Directions, et sur les nouvelles fonctions de sensibilisation attribuées aux bureaux régionaux à l'issue d'un examen global des mécanismes institutionnels et administratifs en place à l'OACI qui régissent la fourniture des services de coopération technique et d'assistance technique. La note souligne également l'approbation, par le Conseil, de l'intégration du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) dans la structure de la TCB et sur

l'harmonisation des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, qui sera mise en œuvre d'ici la fin de 2020.

65. Sur le plan opérationnel, la note souligne que la priorité du Programme de coopération technique de l'OACI demeure d'encourager l'harmonisation mondiale de l'application des SARP de l'OACI, pour que tous les États bénéficient des avantages socioéconomiques considérables allant de pair avec un système de transport aérien sûr, fiable et durable. Elle indique par ailleurs que le Secrétariat redoublera d'efforts pour fournir un soutien aux pays en développement par l'intermédiaire du Programme de coopération technique de l'OACI dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'Organisation.

66. La note propose de surcroît une légère mise à jour de la résolution A39-16 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*, qui prend en compte des modifications de forme nécessaires, en vue de son adoption par l'Assemblée.

67. L'Assemblée est invitée dans la note WP/66 :

a) à rappeler aux États membres, lorsqu'ils examinent le développement et le renforcement des infrastructures de leur aviation civile, d'envisager les avantages que représente le recours au Programme de coopération technique de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;

b) à inviter instamment les États membres, lorsqu'ils mettent en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, à accorder la priorité aux constatations et aux recommandations de l'USOAP et de l'USAP ainsi que d'autres sources, telles que les conclusions et décisions des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de rectifier les carences détectées, de résoudre les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté et de tirer parti des possibilités d'amélioration dans tous les domaines de l'aviation civile, tout en contribuant directement à la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI ;

c) à inviter instamment les États membres à fournir un appui durable en matière de ressources financières et humaines par l'intermédiaire de l'IPAV en vue de renforcer les capacités de mise en œuvre des SARP de l'OACI au sein des États bénéficiaires, ainsi que d'encourager l'autonomie et de favoriser la croissance ;

d) à demander à la Secrétaire générale de continuer à sensibiliser les États, les acteurs du secteur privé et les donateurs aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;

e) à adopter la version révisée de *l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* figurant en appendice D à la note, qui remplace la résolution A39-16 de l'Assemblée.

68. Il est relevé que la note d'information suivante a été présentée : WP/109 *(Principaux résultats du projet régional OACI-CAI au cours des 20 dernières années)* présentée par le CAI.

Analyse

69. Concernant la note WP/66 (Conseil), la déléguée du Portugal attire l'attention sur la note WP/107 Révision n° 1 (*Soutien à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'OACI*) présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC, et par EUROCONTROL, et coparrainée par la Nouvelle-Zélande et le Canada, qui a été débattue lors de l'examen antérieur par le Comité exécutif du point 20 de l'ordre du jour (EX/2). Elle indique que cette note invite à une meilleure coordination de toutes les activités de coopération et d'assistance techniques afin de renforcer l'efficacité et d'éviter les chevauchements. La note souligne également la nécessité de coordonner ces activités avec les donateurs par l'intermédiaire de l'ASIAP, notamment.

70. La déléguée du Portugal rappelle que l'alinéa b) de la note WP/66 invite instamment les États membres, lorsqu'ils mettent en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, à accorder la priorité aux constatations et aux recommandations de l'USOAP et de l'USAP ainsi qu'aux conclusions et décisions des PIRG et des RASG, entre autres. La déléguée du Portugal souligne que, bien que les auteurs et les coparrains de la note WP/107 Révision n° 1 conviennent que les conclusions et les recommandations de l'USOAP devraient être utilisées comme point de départ dans de tels projets, ils préconisent une approche plus réaliste qui tient compte de l'infrastructure et des ressources humaines de l'administration de l'aviation civile des États, car il est souhaitable de mettre en place des systèmes de supervision de la sécurité solides, durables et souples. Ils sont favorables à ce que l'on se concentre sur la mise en œuvre des priorités en matière de sécurité, telles qu'elles sont déterminées par les PIRG et les RASG. La déléguée du Portugal demande qu'il soit envisagé de tenir compte de ces recommandations dans la proposition de révision de l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* figurant à l'Appendice D de la note WP/66.

71. Les délégués de la Colombie, du Nicaragua, du Mexique, de l'Uruguay, de la République de Corée, du Panama, de Cuba, du Pérou, de l'Espagne, du Costa Rica et du Guatemala expriment leur appui à la note WP/66 (Conseil). Ce faisant, le délégué de la Colombie exprime sa reconnaissance pour le travail efficace réalisé par la TCB dans la mise en œuvre du Programme de coopération technique de l'OACI au cours du triennat actuel.

72. Le délégué du Nicaragua se félicite du format amélioré de la note, qui propose une description plus détaillée qu'auparavant de la mise en œuvre des politiques et des stratégies de l'OACI en matière de coopération et d'assistance techniques.

73. Affirmant l'excellente réputation de la TCB, le délégué du Mexique déclare que son État est très satisfait des services qu'elle apporte. Le Mexique soutient les mesures proposées dans la note WP/66, y compris l'adoption de la révision proposée de l'Exposé récapitulatif, et invite les États qui n'ont pas encore fait appel au Programme de coopération technique de l'OACI à le faire.

74. Indiquant que son État appuyait le Programme, la déléguée de l'Uruguay met en avant le projet de coopération technique réalisé dans le cadre de ce dernier en 2018-2019, et relatif à l'élaboration d'un plan-cadre pour l'aviation civile uruguayenne afin de guider la modernisation de son système d'aviation civile (Projet URU17801). L'Uruguay estime que la stratégie présentée dans la note WP/66 permettra à la TCB d'être encore mieux à même de répondre aux besoins et exigences futurs des États membres.

75. Le délégué de la République de Corée déclare que son État soutient l'IPAV et s'engage à maintenir sa contribution aux fonds volontaires de l'OACI, tels que le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) et le Fonds de sûreté de l'aviation (AVSEC) de l'OACI, afin de soutenir la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l'Organisation.

76. Le délégué du Panama souligne l'appui de son État aux activités de coopération et d'assistance techniques de l'OACI décrites dans la note WP/66, car elles renforcent la capacité des États à mettre en œuvre les SARP, ce qui est essentiel pour assurer un système de transport aérien sûr, fiable et durable.

77. La déléguée de Cuba souligne que la coopération et l'assistance techniques sont extrêmement importantes et que les États peuvent en tirer de nombreux avantages.

78. Tout en reconnaissant la haute qualité des services fournis par la TCB, le délégué du Pérou souligne la nécessité de poursuivre le processus d'amélioration continue dans le cadre de son système de gestion de la qualité, comme indiqué au paragraphe 1.6 de la note WP/66.

79. Le délégué de l'Espagne observe que la fourniture des activités de coopération et d'assistance techniques constitue l'une des trois principales fonctions de l'OACI, les deux autres étant l'établissement de normes et la réalisation des audits USOAP et USAP. Notant, toutefois, que l'Assemblée examine la coopération et l'assistance techniques sous deux points distincts de l'ordre du jour, il rappelle l'importance pour l'OACI de traiter ces deux sujets de manière coordonnée.

80. Se félicitant des activités du Programme de coopération technique menées par la TCB au cours du triennat actuel, telles qu'elles sont précisées dans la note WP/66, le délégué du Costa Rica encourage l'OACI à continuer de faire valoir les services de la TCB, notamment par l'intermédiaire des bureaux régionaux qui travaillent en étroite collaboration avec les autorités de l'aviation civile des États.

81. Le délégué du Guatemala invite la TCB à maintenir son appui aux États dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI, en particulier aux pays en développement de sa région (NACC).

82. Le Directeur de la coopération technique (D/TCB) indique que le Secrétariat étudiera les moyens de renforcer la coordination entre la coopération technique et l'assistance technique afin d'améliorer l'efficience et l'efficacité, en tenant compte des observations faites. Il souligne que le Secrétariat se réjouit de pouvoir travailler avec les États pour apporter des solutions durables aux constatations de leurs USOAP et USAP, ainsi que pour renforcer davantage leurs capacités de supervision.

83. La Secrétaire générale remercie les États membres de faire confiance à la TCB pour mettre en œuvre leurs projets d'aviation civile et les remercie d'avoir exprimé leur satisfaction à l'égard des services de la TCB. Rappelant les mesures qui ont été appliquées au cours du triennat actuel pour améliorer la qualité et la responsabilité des projets exécutés par la TCB, elle se dit confiante que le prochain triennat verra des résultats encore meilleurs en matière de prestation de services aux États.

84. Observant que le Directeur de la coopération technique nouvellement nommé a introduit le concept de rationalisation des activités de la TCB, la Secrétaire générale précise qu'un certain nombre d'initiatives sont en cours. Elle souligne, à cet égard, la mise en œuvre prochaine d'une plateforme en ligne accessible aux États qui facilitera le suivi en temps réel des aspects financiers et opérationnels de grandes étapes des projets et renforcera ainsi la transparence, tant pour les États bénéficiaires que pour les donateurs. La Secrétaire générale note que, sur la base de l'expérience acquise, le Secrétariat réfléchit à la mise au point d'une plateforme en ligne similaire pour les contributions volontaires lors du prochain triennat, afin d'améliorer la transparence.

85. Résumant les débats, le Président indique que le Comité exécutif note que durant le triennat 2016-2018, la performance du Programme de coopération technique de l'OACI a suscité l'intérêt continu des États, des donateurs et des entités privées, avec une exécution totale du Programme équivalant

à 356,2 millions USD et une mise en œuvre de 107 projets par année en moyenne, dans plus de 138 États et dix organisations dans toutes les régions. Sur le plan opérationnel, le Programme a joué un rôle de premier plan dans le soutien aux États membres, avec le déploiement de 1 061 experts internationaux sur le terrain, le recrutement de 2 566 experts nationaux, la formation de 19 565 employés de l'aviation civile et l'acquisition de matériel et de services majeurs d'aviation civile d'une valeur totale de 217,3 millions USD.

86. Le Comité exécutif juge encourageants les efforts que la TCB a déployés durant le triennat afin de renforcer la prestation des services en améliorant la transparence et la responsabilisation et en appliquant les normes de qualité les plus élevées, au bénéfice des États membres. Fait particulièrement important, la période à l'étude a vu la transition du système de gestion de la qualité de la Direction à la norme ISO 9001:2015 et l'établissement d'un processus d'assurance de la qualité renforcé pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, avec une portée accrue, des rôles et des responsabilités redéfinis, la participation des parties prenantes clés de l'OACI et un nouveau rôle de sensibilisation pour les bureaux régionaux. Le Comité exécutif a été informé de la mise en œuvre prochaine d'une plateforme en ligne accessible aux États qui facilitera le suivi en temps réel des aspects financiers et opérationnels de grandes étapes des projets.

87. Reconnaissant l'importance du partage des informations, de la hiérarchisation des besoins et de la mobilisation des ressources pour les activités de renforcement des capacités, le Comité exécutif recommande que l'Assemblée encourage les États, les organisations internationales et les donateurs à se joindre aux efforts visant à fournir un soutien ciblé sur les plans régional et national dans le cadre d'initiatives collaboratives telles que l'ASIAP, et il appuie une proposition relative à une coordination et une supervision centralisées au sein de l'OACI.

88. Vu les fonctions d'établissement de normes, d'audit et de soutien technique de l'OACI, le Comité exécutif reconnaît qu'une plus grande harmonisation entre les activités d'assistance technique et les activités de coopération technique est nécessaire pour assurer une approche homogène, cohérente et efficace entre les diverses entités de l'Organisation qui participent au soutien à la mise en œuvre et ainsi éviter les doubles emplois indus, les conflits d'intérêt et la concurrence pour les ressources limitées.

89. Le Comité exécutif reconnaît que la priorité demeure d'encourager l'harmonisation mondiale de l'application des SARP de l'OACI, pour que tous les États bénéficient des avantages socio-économiques considérables allant de pair avec un système de transport aérien sûr, fiable et durable. Le Secrétariat redoublera d'efforts pour fournir un soutien aux pays en développement par l'intermédiaire du Programme de coopération technique de l'OACI dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). Le Comité exécutif recommande donc que l'Assemblée continue d'appuyer le programme en reconnaissant son importance pour les activités de coopération et de renforcement des capacités centrées sur l'assistance aux États en vue du renforcement de leurs systèmes d'aviation civile et de l'infrastructure connexe, et de leurs capacités en matière de ressources humaines.

90. Le Comité exécutif invite l'Assemblée à donner suite aux mesures proposées par le Conseil dans la note WP/66 (voir le paragraphe 67 ci-dessus), complétées par l'alinéa e) suivant : « demander à la Secrétaire générale d'améliorer la coordination et l'harmonisation entre les activités d'assistance technique et les activités de coopération technique afin d'assurer une approche homogène, cohérente et efficace entre les diverses entités de l'Organisation qui participent au soutien de la mise en œuvre et d'éviter ainsi les doubles emplois indus, les conflits d'intérêt et la concurrence pour les ressources limitées. » Ce faisant, le Comité exécutif convient de présenter, pour adoption par la plénière, la version révisée de *l'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* figurant en appendice D de la note WP/66, qui remplace la résolution A39-16 de l'Assemblée, sous réserve de l'examen des modifications proposées par la déléguée du Portugal (voir le paragraphe 70 ci-dessus).

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

91. Le Comité exécutif entame l'examen du point 26 de l'ordre du jour. Les débats se concentrent sur les questions du transport spatial commercial et de l'innovation, qui sont traitées dans deux notes principales présentées par le Conseil, WP/15 et WP/14, et dans des notes connexes présentées par des États et des organisations internationales.

Transport spatial commercial

92. Le Chef de la planification stratégique et de la coordination des affaires régionales (C/PRC) présente la note WP/15 [*Rapport sur le transport spatial commercial (CST)*], qui rend compte de l'émergence du transport spatial commercial (CST) et du chevauchement de ce secteur avec celui du transport aérien existant. La note souligne que si les vols de transport spatial commercial ne sont pas encore monnaie courante, il importe cependant d'en prendre compte et d'en suivre le développement car leur exploitation pourrait devenir régulière au cours de la prochaine décennie, et elle décrit les travaux que l'OACI a déjà entrepris à ce sujet. La note rappelle que la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13) a examiné cette question, en accordant une attention particulière aux domaines de chevauchement de ces deux secteurs. Comme le sujet dans son ensemble n'est pas de nature purement technique, il est important de rappeler les résultats de l'AN-Conf/13 au niveau des politiques. Dans cette optique, l'Assemblée est invitée à examiner et à adopter le projet de résolution sur le CST figurant en appendice à la note WP/15. Il est rappelé que les activités visées dans la présente note seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget du Programme ordinaire de 2020-2022 et/ou au moyen de contributions extrabudgétaires.

93. L'observatrice de l'IATA présente la note WP/126 (*Intégration des activités spatiales commerciales*), présentée par l'IATA, l'IFATCA et l'IFALPA. La note remarque que les évolutions actuelles dans le domaine des voyages spatiaux commerciaux et les prévisions de croissance du trafic aérien et des opérations spatiales commerciales ont soulevé des préoccupations importantes dans la communauté de l'aviation. Elle souligne que la nature des lancements commerciaux d'engins spatiaux et des opérations de récupération impliquera la fermeture de volumes considérables d'espace aérien pour des durées variables, et rappelle que ces opérations ne devraient pas être jugées acceptables étant donné les projections de croissance de ces deux secteurs. Elle souligne également qu'à défaut de changement, cela portera atteinte à l'efficacité des vols et touchera de manière disproportionnée l'aviation commerciale et les autres utilisateurs de l'espace aérien. De plus, la manière avec laquelle les restrictions de l'espace aérien autour de ces activités ont été utilisées a créé un déséquilibre, en favorisant un secteur au détriment d'un autre. La note souligne qu'afin que toutes les activités soient intégrées à l'espace aérien existant de façon sûre et efficiente, en particulier dans les zones en haute mer qui sont attribuées aux États, il est nécessaire que l'OACI, avec le soutien de l'industrie, élabore des normes, des éléments indicatifs et des politiques concernant des questions telles que la séparation, les restrictions de l'espace aérien et les redevances.

94. L'Assemblée est invitée dans la note WP/126 :

a) à prier les États de noter le développement des activités spatiales commerciales et de reconnaître que ces activités doivent être intégrées à l'espace aérien existant en toute sécurité et efficience ;

b) à demander que l'OACI officialise la mise au point de mesures pour l'intégration des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé.

Analyse

95. En ce qui concerne la note WP/15 (Conseil), le délégué de la Nouvelle-Zélande souscrit à la proposition de l'OACI de suivre les progrès et l'évolution du CST afin de traiter les questions émergentes alors que les points d'intersection entre le CST et l'aviation civile internationale se multiplient. Il reconnaît que l'OACI et le secteur de l'aviation ont une vaste expérience en ce qui concerne un cadre réglementaire et de coopération complet afin de gérer les exploitants commerciaux et les interfaces pertinentes. Le délégué de la Nouvelle-Zélande note également que le Comité des Nations Unies des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique (COPUOS) est la principale instance chargée d'élaborer des normes et des lignes directrices internationales au sujet de l'espace et qu'il a acquis une grande expérience en la matière. Le délégué de la Nouvelle-Zélande estime donc que le rôle de l'OACI dans le domaine du CST devrait être notamment axé sur une coordination et une coopération constantes entre l'OACI, le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies (UNOOSA) et le COPUOS.

96. En ce qui concerne la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), le délégué de la Nouvelle-Zélande tient à souligner qu'en tant qu'État de lancement et organisme de réglementation, son pays prend au sérieux les incidences des opérations spatiales commerciales sur les activités aériennes. La note reconnaît que les zones d'exclusion peuvent avoir des effets néfastes sur le secteur de l'aviation et sur l'utilisation efficiente de l'espace aérien. La Nouvelle-Zélande se réjouit de la perspective de collaborer avec l'OACI et avec d'autres acteurs pour veiller à une gestion sûre et efficiente de l'espace aérien, et elle accueillera favorablement des orientations et des informations concernant les pratiques optimales pour gérer au mieux les demandes contradictoires sur l'espace aérien tandis que les opérations spatiales commerciales continuent de se développer.

97. Le délégué du Canada indique que son État appuie sans réserve l'utilisation partagée de l'espace aérien existant entre les activités spatiales commerciales et les opérations spatiales de manière sûre et efficiente, mais il estime que cette idée est prématurée et que l'OACI devrait étudier la question plus attentivement avant d'élaborer des dispositions relatives à l'intégration des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé. Le Canada ne peut donc pas appuyer l'alinéa b) de la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA) tant que n'aura pas été réalisée une évaluation plus détaillée de l'intersection des activités spatiales commerciales et de la sécurité de la navigation aérienne internationale et du contrôle de la circulation aérienne en relation avec le mandat de l'OACI et d'autres organisations, agences et comités internationaux, tels que l'Union internationale des télécommunications (UIT) et le COPUOS. Le Canada recommande donc que l'OACI entreprenne ces travaux avant d'engager des ressources afin d'élaborer des dispositions ou des lignes directrices relatives aux opérations spatiales commerciales.

98. Le délégué de la France fait observer que son État approuve les deux notes, qui sont compatibles avec la position européenne exposée dans la note WP/86 (*Nouveaux acteurs*) présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et par EUROCONTROL. La note, qui comprend un projet de résolution de l'Assemblée sur les nouveaux acteurs, a été soumis à la Commission technique pour examen. Attirant l'attention sur l'alinéa b) de la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), le délégué de la France réaffirme que les activités spatiales commerciales posent un défi dans un espace aérien déjà encombré et indique que si l'objectif est, à terme, l'« intégration » des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé, son État estime qu'il est plus approprié, à ce stade, de parler de leur « prise en charge » dans l'espace aérien, terme utilisé dans la recommandation 5.5/2 de l'AN-Conf/13 — *Transport spatial commercial (CST)* (cf. WP/15, paragraphe 1.3). Il souligne que la France est favorable à une analyse plus poussée et à l'élaboration par l'OACI d'orientations de politique sur des questions concernant l'intersection du secteur du transport spatial commercial avec celui de l'aviation civile internationale, afin de permettre la prise en charge du CST. Elle suggère que, dans le cadre de ces travaux, l'OACI coordonne son action avec l'UNOOSA et utilise les réglementations nationales et infranationales déjà en place.

99. Le délégué de l'Australie rappelle qu'il est essentiel que l'interaction entre l'aviation traditionnelle et les niveaux croissants d'activités spatiales commerciales soit soigneusement maîtrisée dans l'intérêt de la sécurité de l'aviation civile traditionnelle. Il souligne que c'est cette interaction qui devrait être au cœur de l'engagement de l'OACI, plutôt qu'un élargissement du mandat ou des activités de l'Organisation. Pour cette raison, l'Australie considère que les activités de l'OACI devraient être axées sur le partage de l'information et la diffusion des pratiques optimales et qu'à ce stade, il faudrait s'abstenir d'élaborer des règles ou des règlements dans le domaine du CST.

100. Le délégué du Brésil appuie cette déclaration, ainsi que l'intervention du délégué du Canada.

101. Le délégué des États-Unis précise que son État appuie en principe la note WP/15 (Conseil) et la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA) et qu'il souscrit à la position exprimée par le délégué du Canada. Les États-Unis reconnaissent que, pour se développer à l'échelle mondiale, les vols spatiaux commerciaux doivent être réalisés dans l'espace aérien existant de la manière la plus sûre et la plus efficiente possible, et que l'OACI est l'instance permettant d'élaborer des dispositions mondiales relatives à la sécurité et à l'efficience de l'espace aérien contrôlé civil. Les États-Unis estiment néanmoins que l'OACI n'est pas l'instance appropriée pour élaborer des dispositions relatives à des opérations spatiales commerciales spécifiques. Les États-Unis partagent l'avis exprimé par de nombreux États selon lequel l'OACI devrait plutôt se concentrer sur une intégration sûre et efficiente des véhicules spatiaux commerciaux lorsqu'ils transitent dans l'espace aérien civil contrôlé.

102. Manifestant son appui à la note WP/15, le délégué du Mexique déclare que l'OACI ne devrait pas, pour le moment, aller au-delà des mesures préconisées dans le projet de résolution de l'Assemblée sur le CST figurant en appendice à la note, à savoir de consulter les États sur le rôle de l'OACI par rapport au CST et de se coordonner avec les États, les organismes gouvernementaux et non gouvernementaux, le secteur privé, les milieux universitaires et les entités compétentes du système des Nations Unies afin de suivre le progrès et l'évolution du transport spatial commercial et de s'occuper des questions émergentes, y compris les incidences sur l'exploitation de l'aviation civile internationale. Il maintient que l'alinéa b) de la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), qui demande à l'OACI d'élaborer des dispositions relatives à l'intégration des opérations spatiales commerciales dans l'espace aérien contrôlé, est trop ambitieux. Suggérant la suspension temporaire de cette mesure, le délégué du Mexique déclare que la prochaine Assemblée pourrait examiner plus avant cette question, si nécessaire, en tenant compte des faits nouveaux intervenus au cours du triennat.

103. Le délégué du Nigéria approuve également la note WP/15.

104. Le délégué de l'Autriche accueille favorablement le compte rendu sur l'émergence du transport spatial commercial qui est présenté dans la note WP/15. Afin de souligner l'importance de préserver des liens étroits entre l'OACI et l'UNOOSA pour éviter toute divergence dans le traitement de la question du CST, il suggère de modifier comme suit le projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice : ajouter un nouveau paragraphe des considérants pour faire apparaître la pertinence des mandats de l'UNOOSA et du COPUOS dans le traitement de cette question ; modifier le premier paragraphe du dispositif pour reconnaître la nécessité pour l'OACI d'élaborer des orientations de politique sur des questions concernant l'intersection des opérations du transport spatial commercial avec celles de l'aviation civile internationale, en coordination avec l'UNOOSA, conformément à la recommandation 5 de l'AN-Conf/13. 5/2, paragraphe c) (cf. WP/15, paragraphe 1.3). Le C/PRC exprime son appui à ces propositions d'amendements au projet de résolution de l'Assemblée.

105. Faisant sienne la note WP/15 (Conseil), le délégué de l'Espagne indique qu'il partage les vues exprimées par les délégués du Mexique et de l'Autriche. En ce qui concerne la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), il suggère que l'alinéa b) soit modifié pour demander à l'OACI, dans le cadre de son programme de travail pour le prochain triennat, d'évaluer l'évolution des activités spatiales commerciales sur la base des informations fournies à l'Organisation en vue de l'intégration éventuelle des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé.

106. Se référant aux délibérations de la Commission technique sur la question, le délégué de la Fédération de Russie soutient que les aspects juridiques des vols spatiaux commerciaux devraient être examinés par l'OACI, en coordination avec l'UNOOSA.

107. Manifestant son appui à la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), l'observateur de la CANSO souligne que son organisation, en tant que porte-parole mondial et reconnu du secteur de la gestion du trafic aérien, dispose des compétences nécessaires pour aider l'OACI et ses États membres à intégrer les opérations spatiales commerciales à l'espace aérien existant.

108. Le Président du Conseil rappelle que le Conseil a eu un débat de fond sur le projet de texte de la note WP/15 avant de l'approuver en vue de sa soumission à l'Assemblée, et qu'il avait été convenu de l'importance pour l'OACI de fournir un cadre de politiques pour les débats portant sur les aspects techniques du CST qui ont eu lieu à l'AN-Conf/13. Attirant l'attention sur le projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la note, il souligne que ce projet est destiné à fournir un cadre de politiques pour les travaux techniques relatifs au CST, qui, à ce stade, se limitent au partage d'éléments indicatifs, de pratiques exemplaires et de dispositions nationales portant sur les vols spatiaux commerciaux dans l'espace aérien contrôlé. En ce qui concerne la proposition du délégué de l'Autriche d'ajouter un nouveau paragraphe des considérants, le Président du Conseil indique qu'au lieu de faire référence à la pertinence des mandats de l'UNOOSA et du COPUOS pour traiter la question du CST, ce qui pourrait ne pas être exprimé de manière appropriée, il faudrait faire référence à la nécessité d'une collaboration entre l'OACI et ces entités des Nations Unies pour rester cohérent avec le paragraphe 2 du dispositif du projet de résolution de l'Assemblée. Il précise que la référence faite, dans le paragraphe 2 du dispositif, à la poursuite de la coordination avec, entre autres, les entités pertinentes du système des Nations Unies englobe le COPUOS, l'UNOOSA et l'UIT. Le Président du Conseil appuie la proposition d'amendement du premier paragraphe du dispositif formulée par le délégué de l'Autriche, qui vise à déterminer la nécessité pour l'OACI d'élaborer des orientations politiques en coordination avec l'UNOOSA.

109. S'agissant de l'alinéa b) de la suite à donner de la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), le Président du Conseil indique comprendre les préoccupations du secteur à demander à l'OACI d'officialiser la mise au point de dispositions pour l'intégration des opérations spatiales commerciales à l'espace aérien contrôlé, mais que la Conférence AN-Conf/13 a conclu qu'à l'heure actuelle aucun État membre de l'OACI ne dispose d'une réglementation aboutie qui puisse servir de base à de telles dispositions. Notant que cette question continuera d'évoluer d'ici la prochaine session de l'Assemblée en 2022, il réitère l'importance pour l'OACI de fournir un cadre de politiques pour les travaux techniques relatifs aux CST sous la forme de la résolution de l'Assemblée modifiée en question.

110. Résumant le débat sur l'espace commercial, le Président indique que le Comité exécutif considère qu'il est important de surveiller les activités du CST car elles pourraient devenir régulières au cours de la prochaine décennie. Il prend acte des travaux déjà entrepris par l'OACI, tels que décrits dans la note WP/15 (Conseil), et convient que le nombre d'opérations augmente, de même que l'incidence de ces opérations sur l'aviation civile internationale. Le Comité exécutif note en outre que les activités visées dans la note WP/15 seront entreprises sous réserve des ressources prévues dans le budget-programme ordinaire pour 2020-2022 et/ou de contributions extrabudgétaires.

111. Le Comité exécutif accepte que le projet de résolution de l'Assemblée sur le CST figurant en appendice à la note WP/15 soit amendé comme le propose le Président du Conseil (voir paragraphe 108 ci-dessus).

112. S'agissant de la note WP/126 (IFATCA, IFALPA, IATA), le Comité exécutif observe que la Conférence AN-Conf/13 a discuté de l'élaboration par l'OACI de dispositions relatives à l'intégration des vols spatiaux commerciaux dans l'espace aérien contrôlé et a conclu qu'à l'heure actuelle aucun État membre de l'OACI ne disposait d'une réglementation aboutie qui puisse servir de base à de telles dispositions. La Conférence a néanmoins encouragé les États à partager toutes pratiques pertinentes concernant le chevauchement entre opérations spatiales et opérations aéronautiques afin de préserver le plus haut degré possible de sécurité. Le Comité souscrit à la position de la Conférence AN-Conf/13.

Innovation

113. Le C/PRC présente la note WP/14 (*Innovation en aviation*), qui souligne que le secteur de l'aviation voit apparaître à un rythme rapide de nouvelles technologies et de nouveaux concepts d'exploitation, et que ces innovations sont susceptibles d'améliorer considérablement la sécurité, la sûreté, la durabilité et l'accessibilité de l'aviation dans le monde et de la rendre plus abordable. La note explique par ailleurs qu'elles peuvent aussi mener à des processus réglementaires plus efficaces et rationalisés dans le secteur aéronautique. Il est par conséquent essentiel que l'aviation civile internationale prenne les mesures opportunes pour assurer le suivi de ces faits nouveaux et les évaluer de façon à pouvoir tirer parti de leurs avantages potentiels, et ce d'une manière qui permet à l'OACI de ne laisser aucun pays de côté dès le départ. Dans cette perspective, un nouveau projet de résolution sur l'innovation en aviation est proposé en vue de son adoption, dont l'un des éléments clés est le paragraphe 2 du dispositif, qui charge le Conseil « d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile ; ». Le C/PRC observe que la majorité des notes concernant l'innovation en aviation qui ont été présentées comportent des renseignements utiles dont le Conseil devrait tenir compte lorsqu'il fera l'évaluation susmentionnée.

114. Le délégué de la République dominicaine présente la note WP/383 (*Potentiel offert par les logiciels à code source ouvert pour la mise en œuvre du système mondial de navigation aérienne*), qui traite du potentiel qu'offre le concept de logiciel libre et ouvert (LLO) pour l'élaboration du système mondial de navigation aérienne, et de l'importance pour l'OACI d'envisager des partenariats avec les fondations pour le logiciel libre, ainsi qu'avec d'autres intervenants dans ce secteur, afin de faciliter ce processus.

115. L'Assemblée est invitée dans la note WP/383 :

a) à demander à l'OACI d'envisager des projets en code source ouvert pour appuyer la mise en œuvre des futurs systèmes de navigation aérienne ;

b) à demander à l'OACI d'envisager l'établissement de partenariats avec les fondations pour le logiciel libre en vue de faciliter la planification, la mise au point et l'implantation de logiciels en code source ouvert pour le système mondial de l'aviation.

116. Le délégué de la France présente la note WP/113 (*Une nouvelle relation entre l'OACI et l'industrie aéronautique*), qui est présentée par la France, l'Italie et la Suède. La note souligne que le secteur de l'aviation connaît des évolutions de plus en plus rapides, sur les plans de la technologie, des menaces et des attentes du public, et que les États et l'OACI ont de plus en plus de difficultés à suivre ces évolutions. Dans cette optique, il est proposé que le Conseil instaure d'urgence un dialogue régulier de haut niveau avec l'industrie par l'entremise d'un Conseil consultatif de l'innovation (ICB) qui fournirait des avis

stratégiques au Conseil au sujet de l'innovation en aviation. La note propose des principes clés pour les modalités de gouvernance, concernant la présidence, les membres, la fréquence des réunions, les coûts et les résultats. Précisant qu'il appartiendra au Conseil de choisir ces arrangements, le délégué de la France note qu'il est envisagé que les rapports et les recommandations de l'ICB soient soumis au Conseil pour examen et décision. Il affirme que l'OACI a tout intérêt à bénéficier de l'expertise stratégique de cadres supérieurs du secteur aéronautique qui sont à la pointe de l'innovation et de son intégration dans l'aviation civile. Le délégué de la France signale en outre que la création de l'ICB est un moyen de mettre en œuvre la déclaration finale du cinquième Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF/5), laquelle appelle à mettre en place un dialogue inclusif à un niveau stratégique qui encouragera une collaboration accrue en matière d'innovation.

117. Le délégué de la France suggère, conformément à la note WP/113, d'ajouter un paragraphe au dispositif du projet de résolution de l'Assemblée sur l'innovation en aviation figurant en appendice à la note WP/14 (Conseil), qui serait libellé comme suit : « … *Charge* le Conseil d'envisager d'urgence la création en bonne et due forme avec l'industrie d'un organe de haut niveau chargé de lui fournir des avis stratégiques en ce qui concerne l'innovation en aviation ».

118. L'Assemblée est invitée dans la note WP/113 :

a) à examiner la proposition détaillée aux points 4 et 5 de renforcer l'association de l'industrie aéronautique aux travaux de l'OACI de manière à aider celle-ci à répondre plus rapidement aux nouveaux défis du secteur ;

b) à approuver la résolution visant à créer un Conseil consultatif de l'innovation (« *Innovation Consultative Board* », ICB) présidé par l'industrie aéronautique, présentée en appendice.

119. Le délégué de Singapour présentée la note WP/320 (*Une aviation unique face aux progrès technologiques*), qui est coparrainée par l'Australie, les Îles Cook, les Fidji, l'Indonésie, les Îles Marshall, la Macédoine du Nord, Nauru, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République démocratique populaire lao, le Royaume-Uni, le Samoa, la Trinité-et-Tobago et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO). La note résume les débats des dirigeants en aviation internationale lors du septième Forum mondial des administrateurs généraux de l'aviation (WCACEF/7) (Singapour, 8 – 10 avril 2019), qui avait pour thème « *Progrès de l'aviation : Bâtir l'avenir ensemble* ». La note fait état d'un consensus qui s'est dégagé lors du Forum sur le fait que la technologie est devenue de plus en plus omniprésente et accessible et qu'en restreindre l'usage priverait le public des avantages en matière de sécurité et d'efficacité et retarderait le développement mondial durable. Les participants étaient convenus que les nouvelles technologies et innovations sont synonymes de nouvelles capacités et possibilités, permettant de renforcer le développement de l'aviation, en répondant notamment aux demandes de capacité qui devraient dépasser la croissance prévue du trafic aérien futur. Le consensus était que les nouvelles technologies sont pertinentes et applicables à tous les États, pour assurer qu'il n'y aura aucun pays laissé de côté. En particulier, les États en développement et les États les moins avancés peuvent tirer parti des technologies pour contourner rapidement les contraintes des anciens systèmes.

120. Les participants ont reconnu qu'il existe aussi des défis et des risques, notamment les technologies de rupture déployées par des acteurs non traditionnels et les insuffisances des systèmes et des processus actuels pour s'adapter à un nouveau monde numérique. Il a également été admis que les réglementations ne suivaient pas le rythme des technologies et des innovations. Afin d'exploiter la technologie et l'innovation pour construire un écosystème durable de l'aviation internationale, le Forum a recommandé que : les organes de politiques et de réglementation doivent adopter une démarche équilibrée axée sur les risques et un cadre solide d'évaluation et d'atténuation ; les principes et les normes fondamentaux qui étayent l'aviation civile soient préservés pour guider le développement et l'adoption des

nouvelles technologies et innovations ; la collaboration devrait être renforcée parmi les organes de réglementation et entre ces derniers et le secteur, afin de mettre en place des communautés de pratique pour le partage d'expertise, de meilleures pratiques et d'expérience, œuvrant de concert dans un cadre réglementaire et participant à des instances pour co-élaborer la réglementation. Le Forum a également mis en lumière le rôle important que l'OACI devrait jouer en créant un cercle de confiance au sein de la communauté et en créant des plateformes destinées au partage d'informations confidentielles.

121. L'Assemblée est invitée dans la note WP/320 :

a) à inviter instamment les parties prenantes de l'aviation à travailler de concert pour tirer parti des nouvelles technologies et innovations dans le cadre de partenariats collaboratifs afin d'en tirer le maximum d'avantages pour l'ensemble de l'écosystème de l'aviation ;

b) à réaffirmer l'importance des principes et des normes traditionnelles de l'OACI, notamment celles qui régissent la gestion du trafic aérien, la navigation aérienne et la coopération technique (respectivement résolutions A35-15, A38-12 et A39-16), et à souligner que la création et l'adoption de nouvelles technologies et innovations devraient être guidées par ces principes et ces normes ;

c) à recommander que l'OACI établisse une nouvelle plateforme pour tirer parti des ressources et de l'expertise de l'industrie, et pour servir de cadre de travail de confiance pour l'échange de connaissances et de données entre les États afin de se tenir au courant des technologies et innovations ;

d) à recommander que l'OACI envisage l'établissement de forums techniques pour le secteur afin de mettre à jour directement l'industrie et de donner suite aux recommandations techniques appuyées par les États et résultant des réunions de haut niveau de l'OACI, telles que la Conférence de navigation aérienne ou la Conférence de haut niveau sur la sécurité.

122. Le délégué des Émirats arabes unis présente la note WP/292 (*Mobilité urbaine aérienne*), qui présente la notion de mobilité urbaine aérienne comme un nouveau mode de transport aérien afin de faire face à la congestion routière croissante. Faisant état des défis connexes, tels que l'absence de règlements établis du fait de la non-disponibilité de SARP de l'OACI et d'approches différentes de la certification entre les États de conception, la note souligne que ce type d'exploitation finira par s'étendre au transport aérien commercial international puisqu'il permettra les vols entre villes limitrophes de deux États voisins. Elle précise que les Émirats arabes unis sont en train d'élaborer un cadre de réglementation viable pour superviser la sécurité des vols dans le contexte de la mobilité urbaine aérienne.

123. L'Assemblée est invitée dans la note WP/292 :

a) à demander à l'OACI de recourir à ses processus établis afin d'évaluer ce nouveau mode de transport aérien en vue de déterminer la portée et la priorité des travaux qu'elle devra mener sur ce sujet (y compris des SARP et des éléments indicatifs) ;

b) à demander à l'OACI d'élaborer de nouveaux processus selon les besoins pour suivre l'évolution de ce nouveau domaine ;

c) à charger l'OACI d'examiner la question de la possibilité de vols non habités (télépilotés) tout en élaborant des SARP et des orientations sur la mobilité urbaine aérienne.

124. L'observatrice de l'IATA présente la note WP/342 [*Intégration sûre et efficace des systèmes d'aéronef non habité (UAS] à l'espace aérien*], qui est présentée par la CANSO, l'IATA et l'IFALPA. La note fait état de la récente accélération de l'automatisation, des applications numériques, de la robotique et de l'intelligence artificielle, qui permet la mise au point de véhicules et de modes d'exploitation nouveaux, et souligne que si ces avancées technologiques sont bien gérées, elles peuvent entraîner une transformation positive du secteur du transport aérien. La note reconnaît les efforts de l'OACI pour déterminer les priorités et les préoccupations relatives aux UAS, avec notamment la mise sur pied du Groupe consultatif sur les systèmes d'aéronefs non habités (UAS-AG). Des travaux supplémentaires sont toutefois nécessaires, notamment au vu des essais et démonstrations en cours et prévus. La note souligne qu'avec la croissance prévue de l'utilisation commerciale des UAS, la vision à long terme doit privilégier l'intégration plutôt que la ségrégation. Il est donc proposé de créer un cadre qui, en collaboration avec l'industrie des UAS, recensera les domaines nécessitant l'élaboration d'éléments indicatifs, ainsi que des projets de dispositions en vue de l'intégration sûre et efficiente des UAS dans l'espace aérien. Ces travaux se feront dans un champ d'application convenu au préalable avec l'OACI, incluant sans s'y limiter, la définition et les exigences de performance de la gestion du trafic UAS (UTM), les exigences relatives à l'interface UTM/gestion du trafic aérien (ATM), et la transformation de l'ATM. Ces travaux coordonnés avec l'industrie et les éventuelles propositions, une fois achevés, seront évalués dans le cadre du processus d'examen ordinaire de l'OACI. La note souligne que la proposition réduira la charge qui pèse sur les ressources de l'Organisation et fournira un complément aux programmes existants.

125. L'observatrice de l'IATA précise que son organisation se porte volontaire pour entreprendre cette initiative en coopérant avec l'OACI et d'autres partenaires du secteur pour faire avancer l'intégration sûre et efficace des UAS à l'espace aérien. Elle note que cet effort tirera parti des travaux déjà élaborés dans le cadre des plateformes et groupes existants, et qu'il traitera à la fois des vols habités et non habités.

126. L'Assemblée est invitée dans la note WP/342 :

a) à prendre acte du contenu de la note de travail ;

b) à demander que l'OACI envisage d'établir un cadre de travail dans lequel elle pourra collaborer avec l'industrie au développement de modalités pour les nouveaux arrivants dans l'espace aérien.

127. L'observateur de l'ICCAIA présente en une seule intervention les quatre notes de travail suivantes en raison de contraintes de temps : WP/268 (*Intelligence artificielle et numérisation dans l'aviation*) qui est coprésentée par la CANSO ; WP/459 (*Innovation dans l'aviation*) ; WP/327 (*Nouveaux concepts opérationnels impliquant des systèmes autonomes*) ; et WP/317 (*Vol en formation automatisé*), qui portent toutes sur les nouveaux concepts d'innovation en aviation. Il souligne que les progrès considérables réalisés en matière d'automatisation, de numérisation, d'apprentissage automatique, d'intelligence artificielle et de technologies de l'information dans plusieurs secteurs commerciaux peuvent avoir une utilité dans l'aviation civile afin d'accroître l'efficacité, de réduire ses effets sur l'environnement et d'améliorer la sécurité et la capacité. L'observateur de l'ICCAIA déclare que si les avantages potentiels sont importants, des problèmes existent. Il affirme la nécessité pour le secteur aéronautique d'œuvrer à l'intégration rapide des nouvelles technologies tout en faisant preuve de prudence pour garantir le maintien de la longue tradition de sécurité de l'aviation civile. L'observateur de l'ICCAIA souligne également qu'une nouvelle façon de travailler en collaboration avec les partenaires du secteur pourrait apporter des avantages rapides, tout en conservant les marqueurs de l'approche consensuelle entre les États qui a cours aujourd'hui.

128. L'observateur de l'ICCAIA remarque que la note WP/459 est un document de synthèse des notes susmentionnées et qu'elle contient une proposition demandant que l'OACI étudie les solutions qui permettront au secteur et aux autres parties prenantes d'aider l'Organisation à relever les défis posés par les technologies nouvelles et émergentes dans le domaine de l'aviation. Il souligne que l'industrie de la construction aérospatiale est déterminée à aider l'OACI à mettre en place un environnement mondial propice au développement de technologies aéronautiques nouvelles et émergentes. La note propose de mettre en place de nouvelles approches qui répondront aux besoins et à l'orientation de l'OACI tout en permettant au secteur d'avancer sur les dossiers avec plus de souplesse, dans le respect de la nécessité de la transparence et de la responsabilisation.

129. L'observateur de l'ICCAIA souligne que l'approche proposée dans la note WP/459 permettra au secteur, aux experts et à d'autres parties prenantes d'aider l'OACI en traitant des questions pour lesquelles l'Organisation est susceptible de ne pas avoir les compétences ou les ressources nécessaires pour s'en charger elle-même. Précisant que cette approche a des précédents au sein du système des Nations Unies, il cite, à titre d'exemple, l'UIT qui fait appel à des groupes spécialisés du secteur pour mener des travaux complémentaires afin d'élaborer rapidement des normes dans des domaines particuliers. Ces organes sont au final responsables d'un domaine spécifique de l'UIT, mais ils jouissent d'une grande liberté pour définir les méthodes de travail. L'ICCAIA propose une structure similaire à celle de l'UIT, dans laquelle les groupes indépendants seraient toujours responsables devant l'OACI. La proposition avait pour but d'aider l'OACI en utilisant les ressources du secteur et des autres parties prenantes là où elles sont mieux à même de traiter ces questions, tout en respectant le rôle de l'OACI en termes de promotion des meilleures pratiques et dans la prise finale de décisions favorisant la sûreté, l'efficacité, la sécurité, la viabilité économique et la responsabilité environnementale de l'aviation civile internationale.

Analyse

130. Appuyant la note WP/14 (Conseil), le délégué du Mexique rappelle sa conclusion aux paragraphes 5.1 et 5.2, à savoir que : « Compte tenu de la croissance prévue de l'innovation en aviation, il importe que la communauté mondiale de l'aviation élabore de nouvelles politiques réglementaires afin de pouvoir évaluer les innovations en temps voulu. Ces politiques ne devraient pas porter sur une technologie en particulier mais plutôt fournir un cadre de haut niveau permettant d'évaluer les innovations et, le cas échéant, de les inscrire dans des politiques et normes mondiales. Les aspects propres aux technologies continueront bien entendu d'être examinés au sein des groupes d'experts déjà établis. À cette fin, il importe que l'Assemblée reconnaisse la nécessité d'un cadre de ce type et approuve son élaboration. » Il indique que le cadre de haut niveau en question permettra de réduire les risques et d'améliorer les avantages potentiels de ces innovations pour l'aviation. Le délégué du Mexique affirme que le projet de résolution figurant en appendice à la note WP/14 est équilibré et permettra de mener des consultations entre l'OACI et les autres parties intéressées.

131. Tout en se félicitant des propositions constructives qui figurent dans les autres notes présentées, le délégué du Mexique souligne qu'il est difficile de les approuver pour le moment, car une analyse plus poussée est requise pour déterminer comment les travaux envisagés, qui impliqueraient la Commission de navigation aérienne (ANC) et ses groupes d'experts, pourraient être intégrés aux travaux décrits dans la note WP/14. Il suggère que lesdites propositions soient renvoyées au Conseil pour examen et décision.

132. Rappelant la déclaration finale de l'IWAF/5, qui appelle à mettre en place un dialogue inclusif à un niveau stratégique qui encouragera une collaboration accrue en matière d'innovation, le délégué du Mexique souligne que l'OACI a besoin de cette orientation stratégique pour ses travaux futurs. Tout en notant que la proposition de création d'un ICB formulée dans la note WP/113 (France, Italie, Suède) est intéressante, il se demande si la création de cet organisme relève des attributions de l'Assemblée.

Demandant des éclaircissements sur la manière dont cette proposition s'inscrirait dans le cadre des attributions du Conseil, il préconise plutôt d'appliquer les mesures prévues au paragraphe 4 du dispositif du projet de résolution de l'Assemblée, figurant en appendice à la note WP/14, selon lequel l'Assemblée : « *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de renforcer les liens avec les États, les organisations gouvernementales et non gouvernementales, le secteur privé, les milieux universitaires et les organismes concernés du système des Nations Unies afin d'établir, au niveau stratégique, un dialogue inclusif qui encouragera le renforcement de la collaboration et le partage d'expérience en matière d'innovation ».

133. Le délégué de l'Espagne fait observer que les notes WP/383 (République dominicaine), WP/320 (Singapour et coparrains) et WP/292 (Émirats arabes unis) font valoir des idées très intéressantes qui pourraient être évaluées par l'OACI et éventuellement figurer, en temps utile, au programme des travaux de l'OACI pour examen futur. Il observe en outre que la note WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA) et la note WP/459 (ICCAIA) manifestent l'intérêt du secteur à disposer d'un cadre de collaboration avec l'OACI, et que la note WP/14 (Conseil) et le projet de résolution de l'Assemblée joint en appendice soulignent la nécessité d'établir, au niveau stratégique, un dialogue inclusif qui encouragera le renforcement de la collaboration et le partage d'expérience en matière d'innovation. Le délégué de l'Espagne reconnaît la nécessité d'accroître la coopération et la collaboration avec le secteur aéronautique, en particulier au niveau exécutif/stratégique, ce qui profitera à l'OACI et au système de l'aviation civile en général.

134. Le délégué de l'Espagne fait observer que la proposition relative à l'ICB présentée dans la note WP/113 (France, Italie, Suède) concorde dans une large mesure avec les propositions qui figurent dans les notes WP/342 et WP/459, ainsi qu'avec le paragraphe 4 du dispositif du projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la note WP/14, comme l'a mentionné le délégué du Mexique. Il souligne toutefois qu'il n'appartient pas à l'Assemblée de prendre une décision concernant les modalités de gouvernance présentées dans la note WP/113 pour l'ICB proposé (présidence, membres, réunions, coûts, résultats). Le délégué de l'Espagne détaille ensuite les principaux paramètres qui devraient régir le lancement de ce type d'initiative : i) l'organe d'innovation devrait être de nature consultative ; ii) il devrait agir au niveau exécutif/stratégique, faute de quoi il ne servirait pas l'objectif de l'OACI, qui dispose déjà de nombreux groupes techniques remplissant des tâches spécifiques ; iii) il devrait être inclusif, en réunissant non seulement des secteurs connus de l'industrie, mais aussi les nouveaux acteurs ; iv) il devrait fournir des avis au Conseil, ainsi qu'un programme de travail approprié en vue de son approbation ; et v) les incidences financières devraient être minimes pour l'OACI.

135. Le délégué de l'Espagne note que les paramètres susmentionnés ne sont pas entièrement couverts par le paragraphe 4 du dispositif du projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la note WP/14 et il déclare que, puisque le dialogue envisagé se situe au niveau stratégique, ce dernier devrait faire l'objet d'un rapport au Conseil. Il rappelle que ce point ne figure pas dans le projet de résolution de l'Assemblée présenté dans l'appendice à la note WP/113.

136. Formulant des observations sur la note WP/113, le délégué du Canada indique que son État appuie le principe visant à établir une coopération plus efficace entre le secteur aéronautique et l'OACI. Le Canada reconnaît que le rythme des changements technologiques nécessite une coordination étroite et la prestation d'un soutien efficace à l'OACI pour l'aider à répondre aux défis de l'innovation technologique accélérée et de la transformation des modèles techniques, opérationnels, économiques et commerciaux. Cela étant dit, le Canada estime que la proposition figurant dans la note WP/113 et reprise dans le projet de résolution de l'Assemblée en appendice, relative à la création d'un Conseil consultatif de l'innovation (ICB) présidé par l'industrie, soulève certaines questions concernant la gouvernance de l'OACI et la façon dont elle mène ses activités. Par exemple, il est proposé que l'ICB soit composé de représentants de l'industrie et de hauts fonctionnaires de l'OACI (le Président du Conseil, le Président de l'ANC, le Secrétaire général et les Directeurs des Bureaux de la navigation aérienne et du transport aérien) et que les rapports et recommandations de l'ICB soient directement présentés au Conseil. Le Canada considère qu'un temps de

réflexion est nécessaire avant que le Comité exécutif et la plénière puissent approuver cette approche, en particulier dans la mesure où elle est liée au potentiel ou à la perception de problèmes de gouvernance, de conflits d'intérêts et d'emprise réglementaire. Par conséquent, si le Canada soutient en principe la coopération de l'industrie avec l'OACI, il n'appuie pas le projet de résolution de l'Assemblée proposé dans la note WP/113.

137. Le Canada est d'avis que la note WP/113 est trop précise au sujet de la structure et des comptes rendus d'un ICB et demande instamment que cela fasse l'objet d'une étude et d'une réflexion plus poussées, et que le problème soit clairement formulé, afin que les États puissent envisager des possibilités de traiter ces questions dans le cadre de débats en profondeur et en tenant compte des répercussions qu'elles pourraient avoir sur la gouvernance de l'OACI.

138. Tout en exprimant son appui aux objectifs à long terme exposés dans la note WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA) concernant l'intégration des UAS à l'espace aérien, le délégué de la Finlande souligne que les travaux de l'OACI devraient se limiter aux questions relatives à l'aviation internationale, en application de la Convention de Chicago, et qu'une partie du plan proposé dans la note pourrait sortir du cadre de la responsabilité de l'OACI. Il déclare que toute implication de l'OACI dans ce domaine devrait être assumée par le Groupe d'experts des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) de l'Organisation et faire fond sur les efforts déjà engagés par différentes régions du monde pour traiter ce problème, car cela pourrait être trop long pour l'OACI de le traiter en partant de rien. Le délégué de la Finlande fait remarquer que l'aviation sans pilote est un bon exemple d'activités pour lesquelles les processus de l'OACI devraient être beaucoup plus dynamiques.

139. Au sujet de la note WP/292 (Émirats arabes unis), consacrée à la mobilité aérienne urbaine, le délégué de la Finlande préconise à l'OACI de fonder son action sur des cadres établis aux échelons régional et local. Considérant l'UTM et, en particulier, la mobilité aérienne urbaine, comme un enjeu davantage national et régional qu'international, il se demande si l'OACI est l'organe compétent pour traiter cette question.

140. Se référant aux notes WP/317 et WP/327 (ICCAIA), le délégué de la Grèce prend acte des progrès accomplis dans le domaine de l'automatisation, le développement des technologies numériques et la puissance grandissante de l'intelligence artificielle. Il rappelle toutefois que des travaux importants persistent au sujet des programmes de modernisation de la gestion du trafic aérien (ATM) et que des recherches et des validations supplémentaires sont encore nécessaires. Attirant l'attention sur la note WP/84 (*GANP : Faciliter la modernisation en temps voulu de l'ATM*), présentée par la Finlande au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC, et par EUROCONTROL, qui a été présentée à la Commission technique pour examen, le délégué de la Grèce rappelle la proposition contenue dans cette note, à savoir que l'OACI devrait travailler avec les États, ainsi qu'avec les programmes régionaux de modernisation de l'ATM et d'amélioration de la sécurité, pour élaborer les dispositions appropriées, au besoin.

141. Le délégué de l'Italie met l'accent sur le contenu de la note WP/113, que son État coprésente avec la France et la Suède, car il pourrait contribuer à favoriser un développement sûr et sécurisé de l'innovation technologique dans l'aviation civile en tirant parti des compétences techniques du secteur. Il réaffirme que dans les filières émergentes de haute technologie, telles que celles des drones, de la cybersécurité et des vols commerciaux suborbitaux, l'appui constant du secteur est essentiel pour instaurer des réglementations compatibles fondées sur les risques et les performances, qui soient souples et capables de permettre le développement d'un nouvel écosystème aéronautique tout en garantissant un niveau de sécurité acceptable. C'est pourquoi l'Italie estime que la création d'un Conseil consultatif de l'innovation (ICB) de haut niveau, géré par l'industrie aéronautique, pourrait faciliter l'adoption rapide de politiques efficaces et efficientes pour introduire progressivement et en toute sécurité l'innovation technologique dans

l'aviation civile. Le délégué de l'Italie fait observer que son État appuie également la note WP/320 (Singapour et coparrains).

142. Le délégué de l'Australie souligne qu'une plus grande implication de l'OACI auprès de l'industrie, qu'elle soit actuelle ou émergente, sera importante à l'avenir pour promouvoir une collaboration stratégique, mettre à profit les nouvelles technologies et favoriser l'innovation, au lieu de la freiner ou de l'étouffer. Il souligne que l'évolution des nouvelles technologies doit aller de pair avec celle des SARP, des éléments indicatifs et des méthodes de travail de l'OACI, afin de pleinement exploiter tous les avantages des nouvelles technologies. Dans cette perspective, le délégué de l'Australie recommande à l'Assemblée d'approuver les mesures suggérées dans la note WP/14 (Conseil), d'accueillir favorablement toutes les autres propositions figurant dans les notes présentées, et de demander spécifiquement au Conseil d'examiner cet éventail de propositions dans le cadre de ses travaux pour donner suite à la note WP/14. Il déclare que ce processus permettra d'examiner pleinement toutes les questions soulevées, notamment les préoccupations très importantes exprimées par le délégué du Canada, que lui-même et son État partagent.

143. Souscrivant à tous les principes contenus dans les notes WP/14 (Conseil), WP/113 (France, Italie, Suède) et WP/320 (Singapour et coparrains), la déléguée du Cameroun déclare que les progrès technologiques rapides qui se produisent actuellement pourraient profiter à l'ensemble de la communauté aéronautique. Elle réaffirme qu'il est extrêmement important que l'industrie s'associe aux efforts de l'OACI pour relever les défis connexes, au-delà des structures existantes de l'Organisation, comme indiqué dans la note WP/113. La déléguée du Cameroun insiste sur la nécessité pour le Conseil de préciser la définition des principes en question et de faciliter le dialogue entre tous les acteurs.

144. L'observateur de l'ICCAIA fait part de son appui à la proposition de dialogue stratégique régulier entre le Conseil et l'industrie présentée dans la note WP/113 (France, Italie, Suède), qui est un complément à la proposition de l'ICCAIA présentée dans la note WP/459, selon laquelle le Conseil devrait étudier différentes options qui permettraient au secteur et aux autres parties prenantes de relever les défis que représentent les nouvelles technologies aériennes dans le cadre d'un nouvel organisme indépendant agréé par l'OACI. Il souligne que l'ICCAIA, en tant qu'organisation internationale représentant l'industrie mondiale de construction aérospatiale, offre son appui au Conseil en vue de concrétiser les avantages des deux propositions si elles sont acceptées par l'Assemblée.

145. L'observateur de l'IFATCA accueille favorablement la note WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA). Réaffirmant qu'un ensemble solide de dispositions des SARP et des PANS sera nécessaire dans le domaine des UAS, il souligne qu'une harmonisation mondiale est souhaitable dès le départ, non seulement parce que les activités UAS transfrontalières deviendront bientôt une réalité, mais aussi pour éviter de futurs problèmes d'interopérabilité. Il rappelle que l'IFATCA est prête à contribuer à ces efforts en apportant son expertise dans la gestion du trafic aérien et dans l'espace aérien.

146. L'observateur de la CANSO remercie l'OACI et le Conseil pour leurs travaux visant à améliorer la préparation de l'OACI à l'innovation en aviation, comme le présente la note WP/14 (Conseil). Il ajoute que la CANSO estime aussi que ces innovations sont susceptibles d'améliorer considérablement la sécurité, la sûreté, la durabilité et l'accessibilité de l'aviation dans le monde et de la rendre plus abordable, et qu'elles peuvent aussi mener à des processus réglementaires plus efficaces et rationalisés dans le secteur aéronautique. La CANSO considère que l'industrie pourrait et devait jouer un rôle dans cette démarche et elle se tient prête à aider l'OACI et les États au besoin. En ce qui concerne la note WP/383 (République dominicaine), la CANSO reconnaît que la protection des aides de navigation (NAVAIDS), en particulier l'équipement du système d'atterrissage aux instruments (ILS), était essentielle à la sécurité des opérations. La CANSO est favorable à un examen des annexes de l'OACI et des documents connexes afin d'avoir des orientations claires sur les règles de protection des NAVAIDS qui pourraient être mises en œuvre dans les aérodromes en service, en tenant compte de l'efficacité des ILS par rapport aux extensions

urbaines normales. La CANSO invite les États et les régions à partager leurs vécus afin de faire avancer ce projet.

147. Étant donné les contraintes de temps, le Comité exécutif convient de poursuivre ses débats sur l'innovation à la prochaine séance, au cours de laquelle il examinera également, au point 26 de l'ordre du jour, les questions de la coopération régionale et des pandémies, des événements de santé publique et de la désinsectisation des aéronefs, ainsi que d'autres questions de politique de haut niveau.

Questions diverses

Journée internationale de la traduction

148. Soulignant que l'on fête aujourd'hui la Journée internationale de la traduction, la Secrétaire générale rappelle que le 24 mai 2017, l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté la résolution 71/288 *Le rôle de la traduction professionnelle dans le rapprochement des nations et la promotion de la paix, de la compréhension et du développement*, dans laquelle elle proclame le 30 septembre Journée internationale de la traduction. Elle observe que cette Journée internationale de la traduction est l'occasion de rendre hommage au travail du personnel linguistique qui joue un rôle important s'agissant d'unir les nations, de faciliter le dialogue, la compréhension et la coopération, de favoriser le développement et de renforcer la paix et la sécurité dans le monde. La Secrétaire générale profite de cette occasion pour saluer tous les membres du personnel des services linguistiques de l'OACI qui participent aux travaux de la 40e session de l'Assemblée et elle leur souhaite chaleureusement une excellente Journée internationale de la traduction. Rappelant qu'à la suite de l'examen du point 18 de l'ordre du jour : *Multilinguisme à l'OACI*, lors de sa deuxième séance (EX/2), le Comité exécutif a recommandé, entre autres, que l'Assemblée reconnaisse le multilinguisme comme un principe fondamental permettant de réaliser les objectifs de l'OACI, elle réaffirme que l'Organisation continuera à défendre ce principe.

Point 12 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Politique

Déclaration sur la sûreté de l'aviation

149. Le Président rappelle que le Comité exécutif, à sa quatrième séance (EX/4) le 28 septembre 2019, était convenu de créer un groupe de rédaction des « Amis du Président » présidé par la deuxième Vice-Présidente, Mme Poppy Khoza (Afrique du Sud), afin de peaufiner le texte de la *Déclaration mondiale sur la sûreté de l'aviation* présentée dans la note d'information WP/528 Révision n° 1, qui remplacera l'actuelle Déclaration adoptée par la 37e session de l'Assemblée en 2010. Notant que la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation* proposée par le groupe de rédaction a été publiée sur le site web de l'A40, dans la rubrique Documents de référence, à l'adresse suivante : https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx, il renouvelle (EX/5) son invitation aux délégués à envoyer par courriel leurs observations à ce sujet au Secrétariat, à l'adresse ASF@icao.int, avant la fermeture des bureaux aujourd'hui, le 30 septembre 2019, au plus tard. Les commentaires reçus seront pris en compte par le groupe de rédaction des « Amis du Président », dont le texte révisé de la déclaration sera publié en tant qu'additif n° 1 à la note WP/596 (Projet de rapport à la plénière sur le point 12 de l'ordre du jour), pour examen à la prochaine séance.

150. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la neuvième séance
(Mardi, 1er octobre 2019 à 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif (suite)

Innovation

— *Innovation en aviation*
— Note présentée par la République dominicaine
— Note présentée par la France, l'Italie et la Suède
— Note présentée par Singapour et coparrainée par l'Australie, Fidji, les îles Cook, les îles Marshall, la Macédoine du Nord, Nauru, Palau, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République démocratique populaire lao, le Royaume-Uni, Samoa, Trinité-et-Tobago et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO)
— Note présentée par les Émirats arabes unis
— Note présentée par la CANSO
— Note présentée par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et la CANSO
— Note présentée par l'ICCAIA

Coopération régionale

— Note présentée par le Qatar
— Note d'information présentée par l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)

Pandémie, événements de santé publique et désinsectisation des aéronefs

— *Rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle*
— Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
— Note d'information présentée par le Canada
— Note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États (CAI)

Autres documents

— Note présentée par l'Indonésie
— Note présentée par Kiribati
— Note présentée par le Qatar
— Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
— Note d'information présentée par l'Arabie saoudite
— Note d'information présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)
— Note d'information présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
— Note d'information présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI)
— Note d'information présentée par l'ITF

2. Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

3. Point 12 : Coopération technique — Politique et activités

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

4. Point 13 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

5. Point 14 : Programmes de facilitation

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

6. Point 18 : Multilinguisme à l'OACI

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

7. Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

8. Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

9. Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

10. Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

— Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif (suite)

1. Le Comité exécutif (EX/8) reprend et achève l'examen du point 26 de l'ordre du jour. Il poursuit ses délibérations sur la question de l'innovation, présentée dans une note de travail principale du Conseil, WP/14 (*Innovation en aviation*) et dans des notes connexes présentées par des États et des organisations internationales. Par la suite, le débat porte principalement sur les questions de coopération régionale, les pandémies, les événements de santé publique et la désinsectisation des aéronefs, ainsi que sur d'autres questions de politique de haut niveau, présentées dans une note de travail principale du Conseil, WP/5 (*Rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle*) et des notes connexes présentées par des États et des organisations internationales.

Innovation

Analyse (suite)

1. Se reportant à des notes présentées à la séance précédente, le Chef de la planification stratégique et des affaires régionales (C/PRC) relève que la note de travail WP/113 (*Une nouvelle relation entre l'OACI et l'industrie aéronautique*), présentée par la France, l'Italie et la Suède, met en exergue plusieurs questions très pertinentes. Il souligne cependant que, quelle que soit la forme que prenne la collaboration entre l'OACI et l'industrie aéronautique, toute recommandation se rapportant à cette collaboration doit être présentée au Conseil pour examen et approbation. Ainsi, pour qu'une nouvelle relation s'établisse entre l'OACI et l'industrie aéronautique, ainsi qu'il est proposé dans la note WP/113, il est important que le Conseil, avec l'aide du Secrétariat, examine les détails et les modalités de fonctionnement d'une telle collaboration pour déterminer les meilleurs moyens de mettre ce concept en pratique avant l'adoption du projet de résolution de l'Assemblée sur la création d'un Conseil consultatif de l'innovation (ICB), qui est présentée en appendice à la note. Le Chef, PRC, souligne qu'aucune résolution de l'Assemblée ne devrait prescrire à l'OACI la manière dont elle doit collaborer avec l'industrie aéronautique.

2. S'agissant de la note WP/268 (*Intelligence artificielle et numérisation dans l'aviation*) présentée par l'ICCAIA et la CANSO, et les notes WP/459 (*Innovation dans l'aviation*), W/327 (*Nouveaux concepts opérationnels impliquant des systèmes autonomes*) et WP/317 *(Vol en formation automatisé*) présentées par l'ICCAIA, le Chef, PRC, rappelle que le programme général des travaux du Comité juridique, approuvé par le Conseil, inclut déjà, en tête de liste, la question « Aspects juridiques internationaux des vols d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile » (WP/78). Il souligne que les parties intéressées peuvent présenter des notes de travail concernant ce point à la 38e session du Comité juridique.

3. Quant à la note WP/292 (*Mobilité urbaine aérienne*) présentée par les Émirats arabes unis, le Chef, PRC, note que l'OACI élabore déjà des normes et des pratiques recommandées (SARP), des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des éléments indicatifs pour les systèmes d'aéronefs télépilotés (RPAS). En conséquence, l'élaboration de dispositions supplémentaires pour les opérations de mobilité urbaine aérienne demandée dans la note doit être examinée dans le cadre des processus existants pour l'établissement des priorités du programme des travaux de l'OACI.

4. Le délégué de la France rappelle que lorsqu'il a présenté la note WP/113 à la séance précédente (EX/8), il a souligné qu'il reviendrait au Conseil de décider des principes essentiels proposés dans la note en matière de gouvernance, notamment la présidence, la composition, la fréquence des réunions, les coûts et les résultats, et qu'il est envisagé que les rapports et recommandations du Conseil consultatif de l'innovation soient soumis au Conseil pour examen et décision. Il est donc d'accord avec les observations du Chef de la planification stratégique et des affaires régionales. Le délégué de la France réitère sa suggestion d'élargir, dans l'esprit de la note WP/113, le projet de résolution de l'Assemblée sur l'innovation en aviation figurant en appendice à la note WP/14 (Conseil), pour insérer dans son dispositif un nouveau paragraphe qui se lirait comme suit : « *Charge* le Conseil d'examiner d'urgence la création avec l'industrie d'un organe permanent de haut niveau chargé de fournir au Conseil des avis stratégiques sur l'innovation en aviation ». Il ajoute qu'une autre solution serait d'insérer ce texte dans le rapport du Comité exécutif sur le point 26 de l'ordre du jour. Il souligne qu'il est très important de consigner cette idée étant donné qu'elle correspond au débat du Comité exécutif sur l'innovation.

5. Les délégués de l'Espagne, de l'Allemagne, de la Turquie et de l'Argentine, ainsi que les observateurs de l'IATA et de l'ICCAIA, expriment leur appui à l'insertion du texte soit dans le projet de résolution de l'Assemblée soit dans le rapport du Comité exécutif, pour s'assurer que cette idée ne soit

pas perdue, tandis que le délégué de la Suède s'exprime en faveur de l'inclusion de ce texte dans le rapport. Ce faisant, le délégué de l'Argentine appuie également la note WP/320 (Singapour et co-auteurs). L'observateur de l'IATA relève que toutes les notes de travail appelant à une interaction accrue avec l'industrie aéronautique ont en commun de ne pas entrer dans les détails pendant l'Assemblée, mais de renvoyer la question au Conseil pour examen et décision. L'observateur de l'ICCAIA, en tant que représentant des fabricants de l'industrie aérospatiale mondiale, souligne que les suggestions du délégué de la France répondent à la nécessité d'un dialogue stratégique de l'industrie avec le Conseil, sans être trop prescriptives.

6. Le Chef de la planification stratégique et des affaires régionales (C/PRC) exprime son accord avec la suggestion du délégué de la France d'insérer le nouveau paragraphe du dispositif dans le projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la note WP/14 (Conseil).

7. L'observateur de l'ICCAIA suggère de modifier le deuxième paragraphe du dispositif de cette résolution de l'Assemblée en insérant, après le mot « Organisation », les mots « notamment ses méthodes de travail avec l'industrie », de façon à suggérer la manière dont les travaux techniques se dérouleraient mais sans être trop prescriptif. La disposition se lirait comme suit : « *Charge* le Conseil d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, notamment ses méthodes de travail avec l'industrie, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile ». Il souligne que cette proposition d'adjonction correspond aux observations du Chef de la planification stratégique et des affaires régionales et qu'elle est conforme à l'approche stratégique proposée dans la note WP/113, qui a été appuyée par plusieurs délégués. Le Chef, PRC, exprime son accord avec la suggestion d'amendement du deuxième paragraphe du dispositif.

8. Se reportant à la note WP/383 (République dominicaine), l'observateur de l'ICCAIA indique que, si son organisation reconnaît l'attrait que présente le concept de logiciels à code source ouvert, elle fait appel à la prudence en ce qui concerne son utilisation dans les logiciels des systèmes de navigation aérienne, compte tenu des inquiétudes qu'il soulève pour la protection des droits de propriété intellectuelle et l'incitatif à l'investissement à long terme pour les parties prenantes de l'industrie.

9. Le délégué du Bangladesh exprime sa crainte que l'emploi de logiciels à code source ouvert pour les systèmes de navigation aérienne puisse donner lieu à des problèmes d'interopérabilité et créer un risque de non-conformité des exploitants de compagnies aériennes. Il suggère d'étudier la question plus à fond.

10. L'observateur de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) appelle l'attention sur l'alinéa c) de la suite proposée dans la note WP/327 (ICCAIA), qui invite l'Assemblée à « demander à l'OACI d'étudier différentes options pour permettre au secteur et à d'autres parties prenantes de s'intéresser aux concepts opérationnels émergents SPO [opérations à un seul pilote], reduced-crew operations [opérations à équipage réduit], HAPS [stations plates-formes haute altitude] et opérations partiellement autonomes », en soulignant que cette suite comporte des conséquences non seulement d'ordre juridique mais également pour la sécurité. Il indique que l'IFALPA appuie pleinement toute évolution qui permet d'améliorer les normes de sécurité actuelles pour le transport aérien commercial. Selon son organisation, le dossier et la culture de sécurité enviables de l'aviation reposent sur la présence de deux pilotes compétents, bien formés et bien reposés. Il est essentiel que l'évolution future de cette performance historique aille dans le sens de l'amélioration et ne réduise pas le niveau de sécurité et de sûreté dans l'un ou l'autre domaine. Compte tenu de la complexité des fonctions à remplir par les équipages de conduite qui accompagnent l'automatisation de plus en plus poussée, des défis que représente le maintien des compétences de pilotage manuel, et des progrès importants du niveau de sécurité obtenus grâce à la gestion des ressources du poste de pilotage et à la formation sur les facteurs humains, l'IFALPA s'oppose au développement de vols à équipage réduit ou à un seul pilote. Elle estime que les ressources limitées

disponibles pour faire progresser la sécurité seraient bien mieux investies dans des initiatives renforcées de formation des pilotes pour les vols à équipage multiple. L'IFALPA estime que les vols à équipage réduit, qui comportent des risques supplémentaires considérables par rapport aux vols à deux pilotes, entraîneraient une grave réduction de la sécurité des vols. L'observateur de l'IFALPA indique que le point de vue de son organisation sur cette question est exposé en détail dans la note WP/426 (*Reduced-crew operations*), qu'elle a présentée à la Commission technique pour examen

11. Résumant le débat sur l'innovation, le Président indique que le Comité exécutif convient de l'évaluation contenue dans la note WP/14 (Conseil). Il note que le budget du Programme ordinaire de l'Organisation est limité et constitue une contrainte significative pour ce qui est de sa capacité de suivre le rythme des innovations. Le Comité convient qu'il est nécessaire de réaliser une évaluation du processus de l'OACI concernant la prise en compte de l'innovation. Le Comité exécutif partage l'esprit de la note WP/113 (France, Italie, Suède) qui veut qu'une plus étroite association avec l'industrie au niveau des dirigeants exécutifs pourrait en effet avoir des effets positifs pour l'Organisation ; cependant, il note qu'il serait nécessaire d'établir clairement le mandat d'un tel engagement et qu'il convient d'étudier la question de façon plus approfondie. Dans ce contexte, le Comité n'appuie pas le projet de résolution de l'Assemblée tel qu'il figure en appendice à la note WP/113, qu'il considère trop prescriptif et prématuré. Le Comité convient toutefois que le dialogue entre l'industrie et l'OACI devrait être intensifié et que le Conseil devrait être chargé de s'occuper de cette question. Cela étant, le Comité convient d'ajouter un paragraphe au dispositif du projet de résolution sur l'innovation dans l'aviation contenu dans la note WP/14.

12. En ce qui concerne la note WP/383 (République dominicaine), le Comité exécutif note l'importance du concept de logiciel libre et ouvert (LLO) au sein de la communauté de l'innovation et il estime que celui-ci pourrait faire partie des demandes de l'Assemblée présentées au Conseil pour examen. Le Comité exécutif accueille favorablement la note WP/320 (Singapour et co-auteurs) et prend acte des mesures qui y sont proposées. Il convient que le contenu de la note devrait être examiné par le Conseil lorsqu'il évaluera le processus de l'OACI concernant la prise en compte de l'innovation.

13. Au sujet de la note WP/342 (CANSO, IATA, IFALPA), le Comité exécutif note que la demande adressée à l'OACI, à savoir d'envisager de créer un cadre grâce auquel elle pourra travailler en collaboration avec l'industrie à l'élaboration de dispositions concernant les nouveaux venus dans l'espace aérien, correspond bien aux résultats de la Treizième conférence de navigation aérienne, ainsi qu'avec la note WP/14 (Conseil). Il convient que les UAS pourraient constituer un élément clé de l'évaluation que l'Assemblée communiquera au Conseil pour examen.

14. Le Comité exécutif prend acte du contenu de la note WP/268 (ICCAIA et CANSO) et des notes WP/317, WP/327 et WP/459 (ICCAIA), ainsi que de la profondeur et de l'ampleur des travaux techniques encore nécessaires pour élaborer des normes et des pratiques recommandées (SARP) pour faciliter le développement de technologies nouvelles, émergentes et encore à venir en aviation. Il note, de plus, que le Comité juridique s'occupe déjà d'une étude sur les RPAS et que les parties intéressées pourraient envisager de présenter une note à la prochaine (38e) session du Comité juridique sur la question des incidences juridiques de l'autonomie en vol. Le Comité exécutif convient que les renseignements fournis dans la note WP/292 (Émirats arabes unis), concernant la question de la mobilité urbaine aérienne, devraient être examinés par le Conseil lorsqu'il évaluera ses procédures et lorsqu'il appliquera les processus en place pour établir les priorités de son programme de travail.

15. Le Comité exécutif note qu'aucun financement n'est prévu pour toutes les activités proposées dans les documents sur l'innovation et qu'elles ne peuvent être entreprises sans ressources supplémentaires. Il recommande que ces propositions soient examinées, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget du Programme ordinaire 2020-2022 et de la disponibilité de ressources

extrabudgétaires. À cet égard, le Comité encourage aussi l'OACI à envisager de nouvelles méthodes pour permettre à l'Organisation d'accéder à d'autres ressources budgétaires et compétences.

Coopération régionale

16. Le délégué du Qatar présente la note WP/136 (*Amendement de la politique de l'OACI sur la coopération régionale*), qui fait ressortir la nécessité d'améliorer la Politique et le Cadre de l'OACI pour la coopération régionale, adoptés par l'Assemblée à sa 37e session, à la lumière de l'expérience acquise dans sa mise en œuvre entre l'OACI (Siège et bureaux régionaux) et les organisations régionales et organismes régionaux de l'aviation civile, afin de mieux atteindre son principal objectif, qui est « d'éviter les doubles emplois et de parvenir à l'harmonisation dans toutes les régions ». L'idée première est d'assurer une meilleure harmonisation et une plus grande cohérence dans toutes les zones géographiques définies comme régions de l'OACI, en ce qui a trait aux réglementations nationales, aux prescriptions et aux procédures opérationnelles fondées sur les normes et les pratiques recommandées. Tout en reconnaissant que des efforts importants ont été accomplis aux fins de cette harmonisation entre les États accrédités auprès d'un même bureau régional, la note souligne qu'il faudrait intensifier les efforts entre les zones géographiques définies comme régions de l'OACI, en particulier lorsque les organismes régionaux de l'aviation civile et les organisations régionales existants englobent des États qui relèvent de deux ou plusieurs bureaux régionaux et qu'ils ont été établis sur la base d'une culture, d'une histoire et d'une langue communes qui favoriseraient le processus d'harmonisation.

17. L'Assemblée est invitée dans la note WP/136 à demander au Conseil de modifier la Politique de l'OACI sur la coopération régionale en ajoutant les mesures suivantes:

a) encourager les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile à mener des activités multirégionales (séminaires, ateliers, formations, etc.) avec deux ou plusieurs bureaux régionaux, en fonction de la répartition géographique de leurs États membres ;

b) demander aux bureaux régionaux de l'OACI d'accroître leur participation à ces activités multirégionales afin de favoriser une meilleure harmonisation entre toutes les régions ;

c) encourager les États à participer à ces activités multirégionales aux côtés de l'organisation régionale ou de l'organisme régional de l'aviation civile à laquelle ou auquel ils sont rattachés, afin d'utiliser efficacement leurs ressources humaines, de limiter leurs dépenses et de bien gérer leurs ressources humaines.

18. Il est pris acte de la présentation de la note d'information suivante : WP/424 (*Technical cooperation with the International Civil Aviation Organization and civil aviation international and regional organizations*) présentée par l'OAAC.

Analyse

19. Le Chef de la planification stratégique et des affaires régionales (C/PRC) note que le Secrétariat approuve les suites proposées dans la note WP/136 et que l'OACI devrait examiner la politique existante de coopération régionale.

20. Comme il n'y a pas d'autres observations, le Président indique que le Comité exécutif convient que pour garantir une meilleure coopération entre l'OACI et les organisations régionales ainsi qu'avec les organes régionaux de l'aviation civile, l'Organisation devrait examiner la politique existante de coopération régionale initialement élaborée voici bientôt une décennie.

Pandémie, événements de santé publique et désinsectisation des aéronefs

21. Le Président rappelle que la note WP/5 (*Rapport sur les mesures de désinsectisation des aéronefs et de lutte antivectorielle*), présentée par le Conseil, a été examinée par le Comité exécutif à sa sixième séance, le 29 septembre 2019, au titre du point 14 de l'ordre du jour : *Programmes de facilitation*.

22. L'observateur de l'IATA présente la note WP/132 (*Point de vue de l'IATA sur la réaction aux pandémies et autres événements touchant la santé publique*), qui relève l'importance d'une réponse efficace et appropriée aux grands événements de santé publique, notamment les pandémies, et les relations importantes qui existent entre ces événements et le transport international. La note souligne que l'aviation pourrait jouer un rôle crucial pour réagir aux épidémies, par exemple en facilitant l'accès de l'expertise médicale et de médicaments dans les régions touchées. Elle rappelle que l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et d'autres agences de santé à vocation internationale offrent des avis pondérés sur la réponse appropriée aux épidémies et souligne qu'il est crucial que les États suivent les orientations de l'OMS et des autres agences de santé compétentes lorsqu'ils réagissent à des épidémies et à d'autres événements majeurs de santé publique. En particulier, la note souligne que les décisions unilatérales prises par les États concernant des mesures qui entravent les mouvements des passagers et des biens sont susceptibles de causer des perturbations massives aux voyages des compagnies aériennes et au commerce et compromettent inutilement la capacité des pays de répondre aux épidémies, par exemple en empêchant l'arrivée d'experts en santé ou le transport de spécimens biologiques. La note indique que l'IATA a soutenu depuis le début l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile (CAPSCA), adopté grâce au leadership de l'OACI, et qu'elle estime qu'une coopération public-privé fiable est essentielle à une réponse mondiale efficace aux urgences de santé publique.

23. Dans la note WP/132, l'Assemblée est invitée à :

a) réaffirmer l'importance d'une approche cohérente de partenariat entre toutes les parties prenantes en vue d'assurer la préparation et la réaction aux pandémies et aux urgences de santé publique ;

b) prier instamment tous les États d'adhérer aux orientations de l'OMS lors d'éclosions de maladies touchant la santé publique, conformément au Règlement sanitaire international et, en particulier, d'éviter de prendre des décisions unilatérales en matière de contrôle des frontières, d'exigences de filtrage et d'exigences de vaccination ou autres mesures de restriction des voyages non alignées sur les orientations de l'OMS ;

c) demander que le Conseil poursuive son travail en collaboration avec le Forum économique mondial (WEF) et d'autres intervenants internationaux en vue de mettre au point « l'accélérateur de préparation aux épidémies » pour faciliter une réponse coordonnée aux épidémies d'envergure internationale ;

d) demander que le Conseil développe davantage le projet d'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans l'aviation civile (CAPSCA).

24. Il est pris note de la présentation des notes d'information suivantes : WP/546 (*International travellers could be carriers of African swine fever*) présentée par le Canada ; et WP/90 [*Global cooperation mechanism in civil aviation on the prevention and overcoming of threats to the population health (CAPSCA)*] présentée par l'IAC.

Analyse

25. À propos de la note WP/132, le Chef de la planification stratégique et des affaires régionales (C/PRC) indique que le Secrétariat exprime son accord avec le point de vue de l'IATA, qu'il apprécie, sur la réponse aux pandémies et aux événements de santé publique, et invite instamment les États à collaborer avec le CAPSCA et à adhérer aux orientations de l'OMS pendant les éclosions de maladies touchant la santé publique. Cependant, le Secrétariat se préoccupe de la disponibilité des ressources nécessaires pour faire avancer les travaux du CAPSCA.

26. En l'absence d'autres observations, le Président indique que le Comité exécutif appuie les propositions de l'IATA présentées dans la note WP/132, reconnaît que plusieurs initiatives sont en place pour s'attaquer aux questions soulevées dans la note et prie instamment les États de collaborer au titre du CAPSCA et avec l'OMS. Le Comité exécutif convient que l'OACI devrait développer davantage le projet de CAPSCA, sous réserve des priorités existantes financées grâce au budget du Programme ordinaire 2020-2022 et selon la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

Autres documents

27. Le délégué de l'Indonésie présente la note WP/318 (*Préparer les aéroports en cas de catastrophe*), qui souligne que le niveau de préparation des aéroports en cas de catastrophe est important pour améliorer la capacité d'évacuation et de gestion des secours le plus efficacement possible. La note fait état de la réglementation aéronautique de l'Indonésie en la matière, notamment : la loi n° 24 de 2007, relative à la gestion des catastrophes, en particulier, le paragraphe 3 de l'article 4, qui stipule que la gestion des catastrophes a pour objectif de « garantir que la réalisation de la gestion des catastrophes est planifiée, intégrée, coordonnée et circonstanciée ». La note fournit aussi des informations sur le plan directeur national de l'Indonésie, élaboré conformément à l'article 194 de la loi n° 1 sur l'aviation de 2009, qui désigne 74 aéroports pouvant recevoir des aéronefs pour fournir de l'assistance en cas de catastrophe et des aéroports-pivots chargés d'appuyer les opérations de gestion des secours et de l'évacuation.

28. La note WP/318 invite l'Assemblée à :

a) charger le Conseil d'examiner les normes et pratiques recommandées (SARP) existantes relatives aux aérodromes ;

b) déterminer et élaborer des dispositions de l'OACI à l'appui des procédures opérationnelles en matière de gestion des catastrophes.

29. Le délégué de Kiribati présente la note WP/442 (*Facilitation de la participation aux réunions de l'OACI*), qui souligne que les États plus petits se heurtent à des difficultés et à des coûts bien plus élevés pour obtenir des visas et des documents de voyage afin de participer aux événements et aux réunions de l'OACI, en raison de leur accès limité aux services consulaires et de la nécessité d'obtenir des visas à entrée unique pour chaque voyage en lien avec l'OACI. Cette situation réduit leur capacité de participer pleinement aux réunions et aux événements de l'Organisation qui les intéressent. L'assistance du Secrétariat de l'OACI et des bureaux régionaux est donc sollicitée pour demander aux agences compétentes au Canada et dans les États hôtes des bureaux régionaux de faciliter le processus d'obtention de visas d'entrée pour les délégués des petits États, en permettant la délivrance de visas à entrées multiples pour les délégués accrédités aux réunions et aux événements de l'OACI.

30. La note WP/442 invite l'Assemblée à :

a) prendre note des difficultés auxquelles font face les petits États souhaitant participer aux réunions et aux événements régionaux et internationaux de l'OACI ;

b) solliciter l'aide des bureaux régionaux et du Secrétariat de l'OACI afin qu'ils contactent les ministères des affaires étrangères compétents en vue de faciliter l'entrée régulière de fonctionnaires de l'aviation de petits États pour assister aux événements et aux réunions de l'OACI.

31. Le délégué du Qatar présente la note WP/135 (*Cohérence entre les Objectifs stratégiques de l'OACI*), où il est rappelé que le Plan d'activités de l'OACI établit cinq objectifs et priorités stratégiques qui orientent les activités de l'Organisation et permettent aux États membres de bâtir un réseau de transport aérien sûr, sécurisé, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement. La note souligne que seuls trois de ces cinq objectifs stratégiques sont appuyés par des plans mondiaux [c'est-à-dire le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP)] et des feuilles de route connexes, qui servent à aider la communauté aéronautique à atteindre les objectifs de chaque plan mondial grâce à un cadre de référence structuré commun à toutes les parties prenantes concernées.

32. La note WP/135 invite l'Assemblée à demander au Conseil et au Secrétariat:

a) d'élaborer des plans mondiaux et des feuilles de route connexes pour les objectifs stratégiques *Protection de l'environnement* et *Développement économique du transport aérien* afin d'assurer la cohérence entre tous les objectifs stratégiques ;

b) de lier les plans mondiaux au Plan d'activités de l'OACI.

33. L'observateur de l'ITF présente la note WP/167 (*Promouvoir le rôle crucial des membres de l'équipage de cabine en matière de sécurité au moyen d'une journée internationale des équipages de cabine*), qui fait ressortir que selon les prévisions de l'OACI, l'aviation mondiale aura besoin de plus de 1 185 000 membres d'équipage de cabine d'ici 2037, le nombre le plus élevé pour toutes les catégories de travailleurs de l'aviation. La note souligne que l'ITF, seule organisation mondiale représentant des syndicats qui regroupent des centaines de milliers de membres d'équipage de cabine dans plus de 100 pays, est prête, avec ses dix bureaux régionaux, à travailler avec l'OACI et avec toutes les parties prenantes pour promouvoir, en y consacrant une journée de l'année, la sécurité dans les cabines et le rôle du personnel de cabine en matière de sécurité. Cette occasion servirait également à faire connaître le travail de l'OACI et le secteur de l'aviation.

34. La note indique en outre que le personnel de cabine comptant le plus haut pourcentage de femmes, la promotion du rôle crucial du personnel de cabine en matière de sécurité a une forte composante égalité de genre et aiderait l'OACI à contribuer au Cinquième Objectif de développement durable des Nations Unies et à encourager une mixité professionnelle dans l'aviation, ce qui est également une priorité pour le programme Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI. L'observateur de l'ITF appelle l'attention sur la note d'information WP/501 (*Creation of a formal International Cabin Crew Day*), présentée par sa Fédération, qui souligne qu'au cours des cinq dernières années, le 31 mai a été célébré de façon officieuse comme Journée internationale des équipages de cabine par un grand nombre de compagnies aériennes et d'organisations dans le monde.

35. La note WP/167 invite l'Assemblée à :

a) demander au Conseil d'instaurer une *Journée internationale des équipages de cabine* pour faire connaître le rôle des équipages de cabine afin d'attirer une nouvelle génération de professionnels de l'aviation par le truchement du programme NGAP, et sensibiliser les États membres au *Manuel de formation de l'équipage de cabine à la sécurité* et à d'autres dispositions de l'OACI relatives à la sécurité en cabine ;

b) noter la date du 31 mai pour cette journée internationale, déjà marquée officieusement comme telle par les compagnies aériennes et organisations d'au moins 32 États membres en 2019.

36. Il est pris note de la présentation des notes d'information suivantes : WP/541 (*Global Aviation Summit, 2019*) présentée par l'Arabie saoudite ; WP/480 (*State of the airport industry: working for a more sustainable airport business*) présentée par l'ACI ; WP/483 [*Central American Corporation for Air Navigation Services (COCESNA) 60 years of service to international air transport*)] présentée par les États membres de la COCESNA ; WP/500 (*International Air Crash Victims and their Families Day*) présentée par l'ACVFFI, et WP/501 (*Creation of a formal International Cabin Crew Day*) présentée par l'ITF.

Analyse

37. Les délégués du Mexique, de l'Espagne, du Bangladesh, du Myanmar et du Mozambique appuient la note WP/318 (Indonésie). Ce faisant, le délégué de l'Espagne souligne la nécessité que le Conseil envisage l'élaboration de dispositions à l'appui de procédures opérationnelles d'aéroport pour la gestion des catastrophes de manière holistique, en tenant compte des différentes initiatives déjà en cours à l'OACI.

38. Notant que la note de travail est très pertinente pour son État, qui subit un grand nombre de catastrophes naturelles par suite du changement climatique, le délégué du Bangladesh demande que l'OACI étudie la question et veille à ce que les dispositions proposées n'empiètent pas sur la souveraineté des États.

39. Exprimant son ferme appui aux mesures proposées dans la note de travail, le délégué du Mozambique rappelle que le 14 mars 2019, le cyclone Idai a touché terre près de la ville de Beira dans son pays, où il a fait quelque 700 morts, en plus de causer des destructions massives aux biens et aux récoltes.

40. Notant que son organisation accueille favorablement, comme principe général, l'importance de préparer les aéroports à faire face aux catastrophes, l'observateur de l'ACI indique qu'elle coopère avec l'OACI et avec d'autres partenaires de l'aviation pour apporter une assistance à cet égard. L'ACI juge essentiel que les services soient classés selon un ordre de priorité et qu'ils n'imposent pas de nouveaux fardeaux à une infrastructure déjà très sollicitée. Il note que les membres de l'ACI ont pris un certain nombre d'initiatives dans ce domaine. Affirmant la volonté de son organisation de continuer à travailler avec l'OACI et avec d'autres pour faire avancer les choses à cet égard, l'observateur de l'ACI souligne que son organisation a déjà publié des manuels sur la planification d'urgence et la continuité de l'activité commerciale. Se reportant au résumé analytique de la note WP/318, l'observateur de l'ACI ajoute que son organisation appuie l'alinéa b) de la suite proposée, qui invite à poursuivre les travaux, mais n'estime pas que l'alinéa a) soit nécessaire à ce stade, étant donné qu'il se rapporte à d'éventuelles modifications des SARP de l'OACI. De l'avis de l'ACI, il est préférable de s'en remettre à des efforts volontaires.

41. Le Chef de la planification stratégique et des affaires régionales (C/PRC) rappelle que, en vertu de la Résolution A39-24 de l'Assemblée (*Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention*), l'OACI et le Bureau de la coordination des affaires humanitaires (OCHA) des Nations Unies co-président un groupe de parties prenantes des milieux aéronautique et humanitaire qui s'assure que les orientations et outils pertinents sont disponibles pour apporter une assistance opportune et coordonnée par la voie aérienne après une catastrophe naturelle. Les organisations s'efforcent de faire fond sur les orientations et les bonnes pratiques déjà disponibles pour

fournir aux États et à toutes les parties prenantes intéressées une source de renseignements utiles et pratiques. Le Chef, PRC, souligne par ailleurs que les mesures proposées dans la note WP/318 pourraient avoir des incidences du point de vue des ressources car les travaux proposés ne figurent pas au programme de travail de la navigation aérienne dans le budget du Programme ordinaire pour le triennat 2020-2022.

42. Exprimant son appui à la note WP/442 (Kiribati), le délégué du Mexique souligne qu'un grand nombre d'États, et pas seulement les États plus petits, se heurtent à des difficultés et à des coûts bien plus élevés pour l'obtention de visas et de documents de voyage en vue de participer aux événements et aux réunions de l'OACI, et sont empêchés en conséquence d'y participer. Il souligne qu'il est donc nécessaire de demander l'assistance des bureaux régionaux et du Secrétariat de l'OACI pour qu'ils se rapprochent des ministères des affaires étrangères compétents afin de faciliter l'entrée régulière des fonctionnaires de l'aviation de tous les États concernés aux événements et réunions de l'OACI.

43. Notant que son État appuie également ce document, le délégué de l'Australie relève que bien que cette question ait été soulevée il y a près d'un an à la 55e Conférence des directeurs généraux de l'aviation civile (DGCA) de la région Asie-Pacifique, aucune mesure n'a encore été prise pour y remédier. Il souligne que même si un grand nombre d'États se heurtent à des problèmes analogues, le problème est particulièrement épineux pour les petits États insulaires en développement (PEID) en raison de la présence limitée des missions diplomatiques des États hôtes et de leur capacité limitée de délivrer des visas.

44. La déléguée du Canada souligne que son gouvernement s'efforce de fournir des services de haute qualité à tous ses clients et comprend que les États plus petits doivent faire face à certains obstacles pour participer aux réunions et événements de l'OACI. Elle souligne que le Canada est résolu à améliorer les services offerts, comme le montre le déploiement élargi de ses centres de réception des demandes de visa, ou réseau de CRDV. Il y a actuellement 153 CRDV répartis dans 104 États, dont le nombre est en croissance, qui fournissent un accès à quelque 96 à 98 % des demandeurs de visa selon leur pays de résidence. La déléguée du Canada assure au Comité exécutif que son gouvernement continuera d'examiner la question soulevée dans la note WP/442 et s'efforcera de trouver une solution pour offrir les meilleurs services possibles aux États comme Kiribati.

45. Les délégués de la France, de l'Espagne, de Tuvalu, de Singapour, de la Fédération de Russie, de la Turquie, du Niger, de la Grèce et de l'Érythrée se joignent aux délégués du Mexique et de l'Australie pour appuyer la note WP/442 (Kiribati). Le délégué de Tuvalu note, à cet égard, que son expérience lorsqu'il est venu à Montréal pour cette session triennale de l'Assemblée n'a pas été tout à fait favorable, car il a dû se rendre jusqu'à Sydney pour obtenir son visa canadien, même si ce visa avait été approuvé en ligne. Soulignant que la participation aux réunions et événements de l'OACI coûte très cher aux petits États comme Tuvalu et Kiribati, il souligne qu'une meilleure facilitation des visas et des documents de voyage les aiderait certainement à assister et à participer plus efficacement aux réunions de l'OACI.

46. Partageant le point de vue exprimé par le délégué de l'Australie, la déléguée de Singapour estime qu'une solution possible serait que tous les États hôtes des réunions et événements de l'OACI facilitent la délivrance de visas d'entrée aux délégués. Elle remercie le gouvernement du Canada de ses efforts pour faciliter les demandes de visa des délégués qui participent à la 40e session de l'Assemblée.

47. Rappelant l'expérience de son État qui a facilité la participation des joueurs de soccer à la Coupe du monde de la FIFA en 2018 grâce à la délivrance de visas électroniques, le délégué de la Fédération de Russie suggère aux autres États qui accueillent des réunions et événements de l'OACI d'envisager cette solution.

48. Tout en appréciant vivement les efforts du gouvernement canadien pour faciliter les demandes de visa des délégués participant aux réunions et événements de l'OACI, le délégué de la Turquie soutient la suite proposée dans la note WP/442, étant donné les difficultés rencontrées par les États plus petits qui y sont décrites. Il souligne que des mesures d'atténuation devraient être mises en œuvre à l'échelle mondiale.

49. La déléguée du Niger exprime ses remerciements à l'ambassade du Canada à Dakar, au Sénégal, pour la diligence avec laquelle elle a traité les visas des membres de sa délégation pour qu'ils puissent venir à Montréal pour l'Assemblée.

50. Le Chef, PRC, note que le Secrétariat de l'OACI a offert un appui pour l'obtention de visas aux délégués et participants aux réunions et événements de l'OACI, conformément à l'Accord de siège conclu avec l'État hôte, le Canada. Cet appui concernant les visas a été fourni par la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) lorsqu'une demande formelle a été faite par les autorités officielles des États membres concernés. Cependant, le Secrétariat sait que certains États membres peuvent avoir des difficultés pour obtenir des visas d'entrée canadiens, en raison non seulement du temps nécessaire pour remplir les formalités d'immigration applicables, mais également de problèmes logistiques, parce que dans certains cas les missions canadiennes qui traitent les demandes de visa ne se trouvent pas dans l'État des auteurs de demande, mais dans un autre. Le Chef, PRC, souligne que dès la réception de la note WP/442, les préoccupations qui y sont exprimées ont été immédiatement portées à l'attention des autorités canadiennes qui, en coordination avec les autorités de l'immigration concernées, se sont engagées à faciliter davantage la délivrance des visas d'entrée appropriés aux délégués aux réunions et événements de l'OACI. La délégation canadienne a assuré au Secrétariat que tous les efforts possibles seraient faits pour que les visas d'entrée soient délivrés en temps utile aux délégués dûment accrédités, sous réserve d'une coordination avec l'OACI en temps opportun, notamment pour les délégués de Kiribati.

51. Le Chef, PRC, profite de l'occasion pour rappeler à tous les États membres de dûment communiquer à l'OACI les noms de leurs délégués désignés pour assister aux réunions et événements de l'OACI au Siège et de demander au Secrétariat l'appui pertinent pour l'obtention des visas, afin que la facilitation nécessaire puisse leur être offerte en coopération avec les autorités canadiennes. Il souligne que la même facilitation sera offerte par le Secrétariat aux délégués aux réunions et événements de l'OACI qui se tiennent dans les États hôtes des bureaux régionaux de l'OACI, ainsi que dans d'autres États, à condition que des demandes officielles d'appui concernant les visas soient reçues par le Secrétariat aux bureaux régionaux de l'OACI, en coordination avec le Siège, si besoin est.

52. Se rapportant à la note WP/135 (Qatar), le délégué de l'Australie précise que son État n'a pas appuyé la proposition d'élaborer des plans mondiaux et des feuilles de route connexes pour les objectifs stratégiques *Protection de l'environnement* et *Développement économique du transport aérien*. L'Australie note à cet égard que bien que les trois plans mondiaux existants concernent des domaines auxquels sont associés des normes obligatoires, des pratiques recommandées claires et des objectifs quantifiables, le domaine du transport aérien est un domaine dans lequel les États demeurent libres de prendre des décisions de politique et d'adopter des mesures appropriées pour leur propre situation. L'Australie estime qu'une partie du succès du GASP, du GANP et peut-être du GASeP est due à l'universalité de leurs objectifs et à leur mesurabilité. À son avis, on ne peut espérer que d'autres plans mondiaux atteignent le même niveau d'accord mondial. L'Australie est également consciente du fait que la création et le maintien de plans mondiaux exigent des ressources et elle préfère concentrer les ressources limitées de l'OACI sur l'aide aux États plutôt que sur l'élaboration de nouveaux plans mondiaux et sur la surveillance de leur mise en œuvre.

53. La déléguée de Singapour partage ce point de vue, tout comme le délégué du Mexique, qui note que l'élaboration éventuelle de plans mondiaux supplémentaires pour les objectifs stratégiques *Protection de l'environnement* et *Développement économique du transport aérien* a déjà été discutée par

le Conseil, qui a décidé que la question n'était pas suffisamment mûre et qu'un examen plus poussé était nécessaire.

54. Le délégué de la France exprime l'avis que l'établissement de plans mondiaux supplémentaires devrait se faire au cas par cas.

55. L'observateur de la CANSO exprime son appui aux mesures proposées dans la note WP/135, se disant d'accord avec le Qatar sur le fait que les plans mondiaux et les feuilles de route connexes de l'OACI sont un excellent outil pour aider les États et l'industrie aéronautique. Il affirme que l'harmonisation des plans mondiaux pour assurer la cohérence est la meilleure manière d'améliorer la mise en œuvre.

56. L'attention se porte ensuite sur la note WP/167 (ITF), à propos de laquelle les délégués de l'Australie, de l'Argentine, de la France, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, du Nigéria, de l'Espagne, de Singapour, de l'Algérie, de la Fédération de Russie, de la Turquie, du Niger, du Liban, de l'Irlande, du Mozambique, de la Grèce et de l'Érythrée, ainsi que l'observateur de l'IATA expriment leur appui à la proposition de créer une *Journée internationale des équipages de cabine*. Ce faisant, la déléguée de l'Argentine reconnaît le rôle crucial que jouent les équipages de cabine dans le domaine de la sécurité en protégeant les passagers, particulièrement lors d'accidents et d'incidents d'aéronefs, et convient de la nécessité de faire connaître ce rôle en instaurant une *Journée internationale des équipages de cabine* annuelle. Elle exprime sa reconnaissance à l'ITF pour avoir mis en exergue la forte composante d'égalité de genre liée à cette question lorsqu'elle a présenté la note.

57. Le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée souligne qu'une fois que les portes sont fermées et que l'avion vole de ses propres ailes, les équipages de cabine sont les premiers intervenants à garantir la sécurité du vol.

58. Le délégué du Nigéria souligne que le rôle des équipages de cabine est crucial pour la sécurité de l'industrie aéronautique.

59. Le délégué de l'Espagne souligne que lorsque le Conseil examinera la proposition de l'ITF d'instaurer une *Journée internationale des équipages de cabine* annuelle, il devrait aussi examiner la proposition faite par l'ACVFFI dans la note d'information WP/500 concernant une *Journée internationale des victimes d'accidents aériens*.

60. Le délégué de la Fédération de Russie note que, ayant déjà travaillé comme membre d'un équipage de cabine, il ne peut qu'appuyer la proposition de l'ITF.

61. Le délégué de la Turquie indique qu'il appuie la proposition étant donné le rôle extrêmement important que jouent les équipages de cabine pour la sécurité.

62. La déléguée du Niger note que la création d'une *Journée internationale des équipages de cabine* annuelle reconnaîtra le dévouement des membres d'équipage en faveur de la sécurité des vols et les encouragera dans leurs efforts à cet égard.

63. Réitérant le rôle vital rempli par les équipages de cabine pour assurer la sécurité des passagers lors d'accidents et d'incidents d'aéronefs, en particulier pendant l'évacuation de l'aéronef, le délégué du Liban propose d'élargir les audits USOAP de l'OACI à l'audit des équipages de cabine des exploitants de compagnies aériennes des États.

64. L'observateur de l'IATA souligne que l'instauration d'une *Journée internationale des équipages de cabine* annuelle serait utile pour motiver les jeunes générations à choisir une carrière dans l'aviation.

65. Rappelant l'intervention du délégué de l'Espagne, le Chef, PRC, suggère que le Conseil évalue toutes les demandes de journées internationales de l'aviation d'une manière globale et fasse rapport à la prochaine session de l'Assemblée.

66. Résumant la discussion, le Président indique, au sujet de la note WP/318 (Indonésie), que le Comité exécutif note l'effort de la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de l'Indonésie, en coopération avec d'autres institutions nationales et avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD), pour préparer les aéroports aux catastrophes naturelles, et reconnaît que les Annexes de l'OACI contiennent des SARP relatives à la planification d'urgence et à la réaction aux urgences, ainsi qu'aux formalités de contrôle des frontières pour les vols de secours après une catastrophe d'origine naturelle ou humaine. Cependant, le Comité exécutif note que les dispositions actuelles portent surtout sur la préparation des aérodromes aux urgences qui se produisent à l'aérodrome ou à proximité. Il note également que l'OACI et le Bureau OCHA co-président un groupe de parties prenantes des milieux aéronautique et humanitaire pour s'assurer que les orientations et les outils pertinents sont disponibles pour apporter une assistance opportune et coordonnée après une catastrophe naturelle. Le Comité exécutif recommande que le Conseil examine la proposition, en tenant compte des priorités existantes financées par le budget du Programme ordinaire 2020-2022 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires.

67. S'agissant de la note WP/442 (Kiribati), le Comité exécutif fait siennes les préoccupations qui y sont soulevées au sujet des difficultés que peuvent connaître certains États membres pour obtenir des visas d'entrée pour participer aux réunions et événements de l'OACI au Siège, dans les bureaux régionaux et dans d'autres États. Il note que ces préoccupations ont été immédiatement portées à l'attention des autorités canadiennes dès la réception de la note WP/442 et que les autorités canadiennes, en coordination avec les autorités de l'immigration concernées, se sont engagées à faciliter davantage la délivrance des visas d'entrée appropriés aux délégués des réunions et événements de l'OACI. La délégation canadienne a assuré au Secrétariat que tous les efforts possibles seraient faits pour délivrer en temps utile les visas d'entrée aux délégués dûment accrédités, sous réserve d'une coordination opportune avec l'OACI. La même facilitation sera offerte par le Secrétariat aux délégués des réunions et événements de l'OACI tenus dans les pays hôtes des bureaux régionaux de l'OACI ainsi que dans d'autres États, à condition que des demandes formelles d'appui concernant les visas soient reçues par le Secrétariat aux bureaux régionaux de l'OACI, en coordination avec le Siège au besoin.

68. En ce qui concerne la note WP/135 (Qatar), le Comité exécutif note que l'élaboration éventuelle de plans mondiaux pour les objectifs stratégiques *Développement économique du transport aérien* et *Protection de l'environnement* a été discutée par le Conseil [voir la note A40-WP/22-EC/7 concernant un éventuel plan mondial de transport aérien (GATP)] et qu'un examen plus poussé de cette question par le Conseil sera nécessaire.

69. Pour ce qui a trait à la note WP/167 (ITF) et la proposition de créer une *Journée internationale des équipages de cabine* annuelle, le Comité exécutif, compte tenu des demandes de plusieurs journées internationales de l'aviation, notamment une *Journée internationale des victimes d'accidents aériens* (WP/500), recommande que le Conseil évalue ces demandes globalement et fasse rapport à la prochaine session de l'Assemblée.

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2016, 2017 et 2018

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

70. Le Comité exécutif examine et approuve sans changement, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 11 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/584.

Point 12 : Sûreté de l'aviation — Politique

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

71. Le Comité exécutif est saisi de la note WP/596, qui présente le projet d'éléments de son rapport sur le point 12 de l'ordre du jour et contient le projet de Résolution 12/1 : *Cybersécurité dans l'aviation civile* et le projet de Résolution 12/2 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, ainsi que de l'Additif n° 1 à la note WP/596, qui contient le projet de Résolution 12/3 : *Déclaration sur la sûreté de l'aviation — Affirmer l'engagement mondial en faveur du renforcement de la mise en œuvre*.

72. Le Président rappelle que le Comité exécutif, à sa quatrième séance (EX/4), le 28 septembre 2019, est convenu d'établir un groupe de rédaction des « Amis du Président », présidé par la Deuxième Vice-Présidente, Mme Poppy Khoza (Afrique du Sud), pour peaufiner le texte de la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation* qui figure dans la note WP/528, Révision n° 1, afin de remplacer la déclaration adoptée par la 37e session de l'Assemblée en 2010. Outre la déléguée de l'Afrique du Sud, le groupe de rédaction se compose de représentants des États membres et organisations ci-après : Arabie saoudite, Argentine, Brésil, Canada, États-Unis, Nigéria, Nouvelle-Zélande, Portugal, Royaume-Uni, Sénégal, Singapour, Togo, ACI et CAFAC. Comme le Président l'a indiqué à la séance précédente (EX/8), la version proposée par le groupe de rédaction de la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation* a été mise en ligne sur le site web A40 sous l'onglet *Documents de référence*, à l'adresse : https://www.icao.int/Meetings/a40/Pages/documentation-reference-documents.aspx, et les délégués ont été invités à adresser leurs observations sur ce texte par courriel au Secrétariat à l'adresse asf@icao.int avant la fin de journée le 30 septembre 2019, au plus tard. Le Président note que les observations reçues ont été prise en compte par le groupe de rédaction et sont intégrées dans le texte révisé de la Déclaration présenté dans l'Additif n° 1 à la note WP/596 en tant que projet de Résolution 12/3.

73. Au nom du Comité exécutif, le Président adresse ses sincères remerciements à la présidente et aux membres du groupe de rédaction pour l'excellent travail qu'ils ont consacré au peaufinage de ladite Déclaration.

74. La déléguée de l'Afrique du Sud, en sa qualité de présidente du groupe de rédaction, confirme que les observations reçues ont été dûment prises en compte et intégrées.

75. Au cours de l'examen auquel procède ensuite le Comité exécutif du texte révisé de la Déclaration présenté en tant que projet de Résolution 12/3 dans l'Additif n° 1 à la note WP/596, il est convenu :

- à la suite des suggestions du délégué de la Roumanie et du Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation (DD/ASF), d'ajouter à la suite à donner un nouveau paragraphe 5), libellé comme suit :

  « 5) veiller à la mise en œuvre rapide de la Résolution A40-12/1 de l'Assemblée — *Cybersécurité dans l'aviation civile ;* »

- à la suite des suggestions des délégués du Portugal et de Singapour, appuyées par la présidente du groupe de rédaction, de modifier le paragraphe 8) actuel [renuméroté 9)] comme suit :

  « 9) veiller à la mise en œuvre effective des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté ; »

76. Le Comité exécutif examine ensuite le projet d'éléments de son rapport présenté dans la note WP/596 et convient :

- de modifier le paragraphe 12.11, ainsi que l'a suggéré le délégué du Canada, en ajoutant les Émirats arabes unis à la liste des pays au nom desquels est présentée la note WP/248 ;

- de modifier la dernière phrase du paragraphe 12.14, ainsi que l'a suggéré le délégué de la Belgique, comme suit :

  « … recommandent que les États, l'industrie et l'OACI prennent des mesures concrètes pour intégrer la culture de la sûreté dans l'environnement de l'aviation en conformité avec les résultats prioritaires du GASeP, par exemple par la mise en œuvre de campagnes pour une culture de la sûreté. »

- de modifier le paragraphe 20.20, ainsi que l'a suggéré le délégué de Singapour, en ajoutant les pays suivants à la liste des pays au nom desquels est présentée la note WP/328 : Fidji, Îles Marshall, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Suisse et Trinité-et-Tobago ;

- de modifier la deuxième phrase du paragraphe 12.49, ainsi que l'a suggéré le délégué du Royaume-Uni, comme suit :

  « De nombreuses propositions sont formulées pour que l'OACI envisage la création d'un système destiné à rendre compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre des actions, mesures et tâches prioritaires convenues au titre du GASeP et mettre en évidence les avancées vers les cibles du GASeP, par exemple au moyen d'un répertoire sur le GASeP, accessible depuis le portail sécurisé, dont les informations seront mises à jour à mesure que de nouvelles données et de nouveaux éléments sont disponibles. »

- d'étoffer le paragraphe 12.55 en y ajoutant une nouvelle deuxième phrase, ainsi que l'a suggéré le délégué de la Roumanie, et de modifier la dernière phrase de ce paragraphe, ainsi que l'a suggéré le délégué de la France, selon la formulation révisée ci-après :

  « … assurer une approche pluridisciplinaire de la cybersécurité, et à encourager le partage d'informations. Le Comité débat des critères pertinents susceptibles d'étayer une structure de gouvernance, notamment : la transparence dans tous les domaines de l'aviation ; la mise en place d'une structure globale qui regrouperait les travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) et ceux du Groupe d'étude sur le cadre de confiance (TFSG) ; la cohérence de toutes les Annexes pertinentes de la Convention relative à l'aviation civile internationale ; une gestion assurée par les États, en veillant à la participation des parties prenantes de l'industrie ; et le maintien du nombre de spécialistes à un niveau raisonnable. En conséquence, il charge l'OACI de réaliser rapidement une étude de faisabilité et une analyse des lacunes à soumettre au Conseil pour examen, afin de déterminer la structure de gouvernance et le mécanisme de coordination de

la cybersécurité les plus appropriés, en tenant compte des critères ci-dessus. »

- de modifier la dernière phrase du paragraphe 12.59, ainsi que l'a suggéré le délégué de Singapour, en ajoutant le mot « civile » après « aviation » de façon que la phrase se lise comme suit : « … inscrire les principes de la sûreté de l'aviation dans tous les aspects des activités de l'aviation civile. »

78. Une suggestion du délégué du Canada consistant à modifier le paragraphe 12.51 du projet de rapport n'est pas acceptée.

79. Le Comité exécutif examine ensuite et approuve sans changement le projet de Résolution 12/1.

80. Au cours de son examen du projet de Résolution 12/2, le Comité exécutif convient :

- à la suite d'une suggestion du délégué de Singapour, appuyée par les délégués du Sénégal, de la Suisse, de l'Arabie saoudite, de l'Égypte et de la Fédération de Russie, de modifier le paragraphe 5 du dispositif de l'Appendice C comme suit :

  « 5. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté afin d'intensifier leurs efforts (...) »

- de modifier le paragraphe 3 des considérants de l'Appendice D, ainsi que l'a suggéré le délégué de Singapour, comme suit :

  « *Considérant* que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux normes de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté ; ».

81. Une suggestion du délégué du Canada consistant à modifier le paragraphe 2 du dispositif de l'Appendice C du projet de Résolution 12/2 n'est pas accepté.

82. Le Comité exécutif approuve ensuite, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 12 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/596, sous réserve des modifications susmentionnées. Il convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de Résolution 12/1 : *Cybersécurité dans l'aviation civile ;* le projet de Résolution 12/2 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation,* tel que modifié ci-dessus ; et le projet de Résolution 12/3 : *Déclaration sur la sûreté de l'aviation – Affirmer l'engagement mondial en faveur du renforcement de la mise en œuvre*, présenté dans l'Additif n° 1, tel que modifié ci-dessus.

Point 13 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

83. Le Comité exécutif examine ensuite la note WP/595, qui présente le projet d'éléments de son rapport sur le point 13 de l'ordre du jour et contient le projet de Résolution 13/1 : *Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA)*.

84. Il convient des modifications suivantes :

- de modifier la quatrième phrase du paragraphe 13.3, ainsi que l'a suggéré le délégué de l'Irlande, comme suit :

  « Les mesures prises par l'OACI pour améliorer son organisation interne afin de soutenir l'évolution du programme, de même que son fonctionnement efficace, efficient et durable, sont également prises en note. »

- à la suite de suggestions du délégué de l'Irlande et du Directeur adjoint, Surveillance et supervision, de modifier le paragraphe 13.4 comme suit :

  « Le Comité appuie la note A40-WP/114, présentée par la Finlande au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, EUROCONTROL et la Nouvelle-Zélande. Cette note demande que l'USOAP CMA évolue vers un système de surveillance souple, réactif, fondé sur les risques et robuste, et propose d'examiner certains aspects de haut niveau pour l'évolution future du programme, comme les bases de données, la fertilisation croisée et les interfaces avec d'autres programmes et les techniques et méthodes d'audits appliquées. Le Secrétariat informe le Comité qu'il est répondu à certains des domaines d'intérêt en matière d'évolution (…) »

- de modifier également, dans la version française, ainsi que l'a suggéré le délégué de la Guinée, la première phrase du paragraphe 13.4 en remplaçant les mots « La Commission » par « Le Comité ».

- à la suite de la suggestion du délégué du Costa Rica, de revoir, dans la version espagnole, la formulation du paragraphe 13.7 et de l'aligner sur le texte anglais, et de modifier, dans la version anglaise, la formulation du paragraphe 13.8 comme suit :

  « Le Brésil présente la note A40-WP/326, qui appelle l'attention sur les avantages de l'autoévaluation de l'USOAP et de son évaluation par les pairs, et décrit l'expérience de cet État en la matière. Le Comité reconnaît les avantages de ces types d'initiatives et encourage les États à se lancer dans les évaluations par les pairs et à prendre des initiatives pour les promouvoir, en vue de renforcer les systèmes de supervision de la sécurité des États. »

- d'ajouter à la fin du paragraphe 13.15, ainsi que l'a suggéré le délégué du Brésil, la phrase suivante :

  « Le Comité recommande que les renseignements soient communiqués aux groupes d'experts compétents, pour examen, et que l'élaboration des éléments indicatifs connexes soit appuyée s'il y a lieu. »

- à la suite de suggestions des délégués du Portugal et de Singapour, appuyées par les délégués de la Belgique, de la Turquie, de l'Égypte et de l'Arabie saoudite, de modifier le paragraphe 13.19 comme suit :

  « (…) Il est souligné que ces recommandations doivent être centrées sur la mise en œuvre opérationnelle des normes de l'Annexe 17 et être mises en application dans les meilleurs délais, afin d'améliorer la confiance à l'égard du système de sûreté de l'aviation internationale et de renforcer la conformité locale, régionale et mondiale aux normes de l'Annexe 17. À cet effet, le Conseil est chargé d'accorder la priorité aux recommandations proposées

et d'assurer que des ressources suffisantes sont allouées à l'USAP. L'USAP-CMA doit aussi prendre en compte les meilleures pratiques pertinentes des États et de l'industrie. »

- à la suite d'une suggestion du délégué du Portugal, appuyée par le délégué de la Belgique, de modifier le paragraphe 13.22 comme suit :

  « Le Comité se dit également en faveur de la réforme et de l'amélioration permanente du Programme grâce à une consultation suivie avec le SSG et appelle les États à soutenir l'USAP-CMA en signant le protocole d'accord, en acceptant les audits tels qu'ils sont programmés et en affectant des ressources financières et humaines suffisantes pour permettre la mise en œuvre et l'évolution continue du Programme, afin que celui-ci mette à disposition des auditeurs bien qualifiés, évalue la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté, traite des lacunes graves en temps opportun et applique une approche basée sur les risques à l'établissement des priorités des audits. »

85. Au cours de son examen du projet de Résolution 13/1, le Comité exécutif convient :

- de modifier le paragraphe 9 du dispositif, ainsi que l'a suggéré le délégué de l'Irlande, comme suit :

  « 9. *Charge* le Secrétaire général de continuer à encourager la coordination et la coopération entre l'USOAP CMA et les programmes d'audit d'autres organisations liés à la sécurité de l'aviation, en vue du partage de renseignements confidentiels sur la sécurité, afin de réduire le fardeau qu'imposent aux États des audits ou inspections répétitifs, de réduire le chevauchement des efforts et de trouver des synergies pour renforcer l'efficacité de l'USOAP-CMA ; ».

86. Il est noté qu'à la suite d'une demande de l'observateur de la CANSO, le Secrétariat vérifiera si l'organisation de ce dernier a conclu un accord avec l'OACI relativement à l'échange de renseignements sur la sécurité découlant d'audits, d'inspections, d'examens et/ou d'évaluations, et si tel est le cas, modifiera en conséquence le quatrième *reconnaissant* du projet de Résolution 13/1.

87. Sur cette base, le Comité exécutif approuve, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 13 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/595, sous réserve des modifications susmentionnées. Il convient de recommander à la Plénière d'adopter la Résolution 13/1 : *Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Méthode de surveillance continue (CMA),* telle que modifiée ci-dessus, sous réserve de la vérification du quatrième *reconnaissant*.

Point 14 : Programmes de facilitation

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

88. Le Comité exécutif examine ensuite la note WP/594, qui présente le projet d'éléments de son rapport sur le point 14 de l'ordre du jour et contient le projet de Résolution 14/1 : *Atténuation de la propagation des maladies, notamment par la désinsectisation des aéronefs et la lutte antivectorielle, et importance du CAPSCA [Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)] pour la mise en œuvre*, le projet de Résolution 14/2 : *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des*

personnes, et le projet de Résolution 14/3 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation.*

89. Il convient des modifications suivantes :

- à la suite de suggestions des délégués des États-Unis et de la Nouvelle-Zélande, de modifier le paragraphe 14.6 comme suit :

  « S'agissant du paragraphe 2.6 de la note WP/8 qui porte sur l'élaboration d'une feuille de route pour l'établissement d'une norme sur les passeports électroniques, certaines délégations estiment que la mise en place d'un passeport électronique pourrait ne pas être viable sur le plan économique pour certains petits États, et le Comité du transport aérien se penchera sur ces préoccupations dans le cadre de ses travaux sur la feuille de route. Une correction technique est apportée à l'Appendice B de la note WP/8. Le Comité est invité à prendre note de l'information contenue dans la note d'information WP/550, des États-Unis, qui fait le point sur l'utilité des dossiers passagers (PNR) pour la sûreté et la facilitation. À l'issue des délibérations, le Comité approuve les priorités proposées pour les travaux concernant la stratégie TRIP de l'OACI et les résultats attendus au cours du triennat 2020-2022, qui figurent à l'Appendice A de la note WP/8. »

- de modifier la deuxième phrase du paragraphe 14.14, ainsi que l'a suggéré le délégué de l'Espagne, comme suit :

  « Commentant les notes d'information présentées, une délégation indique que la note WP/462 contient un certain nombre de propositions et qu'il devrait être envisagé d'inscrire le sujet dans le programme des travaux de l'OACI ; »

- de modifier la dernière phrase du paragraphe 14.17.1, ainsi que l'a suggéré l'observateur de l'ACI, comme suit : « (…) invite l'Assemblée à prendre note des orientations de l'ACI disponibles à ce sujet (…) »

- de modifier la dernière phrase du paragraphe 14.20, ainsi que l'a suggéré l'observateur de l'ACI, comme suit :

  « Une délégation mentionne le travail remarquable mené par l'ACI et l'IATA en matière d'intégration de la formation dans les programmes de formation opérationnelle. »

- de modifier la deuxième phrase du paragraphe 14.30 comme indiqué ci-dessous et de supprimer la troisième phrase, ainsi que l'a suggéré l'observateur de l'IATA :

  « Le Comité appuie les objectifs mondiaux présentés dans la note WP/346. »

90. Le Comité exécutif examine ensuite et approuve sans changement le projet de Résolution 14/1.

91. Au cours de son examen du projet de Résolution 14/2, le Comité exécutif convient :

- De modifier le paragraphe 3 du dispositif, ainsi que l'a suggéré le délégué de la Grèce, comme suit :

  « 3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la lutte contre la traite des personnes soient actuels et adaptés aux besoins des États membres. »

92. Au cours de son examen du projet de Résolution 14/3, le Comité exécutif convient :

- à la suite de suggestions du délégué de la France, appuyées par l'observateur de l'IATA, d'ajouter à l'Appendice A un nouveau considérant (quatrième) et un nouveau paragraphe 3 dans le dispositif, comme suit :

  « *Considérant* que la mise en accessibilité du transport aérien à tous les passagers constitue une contribution clé à la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, »

  « 3. *Demande* au Conseil d'élaborer un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif à cet égard ; »

- à la suite d'une suggestion du délégué de l'Italie, appuyée par le délégué de l'Espagne, d'ajouter à l'Appendice C un nouveau paragraphe 9 dans le dispositif, comme suit :

  « 9. *Demande* au Conseil d'envisager l'élévation de la Pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme internationale et l'introduction d'une nouvelle Pratique recommandée dans l'Annexe 9, destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, sur l'élaboration de plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, ces plans devant être communiqués à l'OACI ; ».

93. Le Comité exécutif approuve ensuite, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 14 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/594, sous réserve des modifications susmentionnées. Il convient de recommander à la Plénière d'adopter : la Résolution 14/1 : *Atténuation de la propagation des maladies, notamment par la désinsectisation des aéronefs et la lutte antivectorielle, et importance du CAPSCA [Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)] pour la mise en œuvre* ; la Résolution 14/2 : *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes*, telle que modifiée ci-dessus ; et la Résolution 14/3 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, telle que modifiée ci-dessus.

Point 18 : Multilinguisme à l'OACI

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

94. Le Comité exécutif examine ensuite la note WP/599 Révision n° 1, qui présente le projet d'éléments de son rapport sur le point 18 de l'ordre du jour.

95. Il convient des modifications suivantes :

- à la suite d'une suggestion du délégué du Paraguay, appuyée par le délégué du Portugal, de modifier le paragraphe 18.3 comme suit :

  « La note A40-WP/451, présentée par le Paraguay, appuyé par les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC[1]) et par la Communauté des autorités de l'aviation civile des pays lusophones[2] (CAACL[3]), souligne que la non-disponibilité de certains des documents ou publications de l'OACI, surtout les manuels et les circulaires, dans toutes les langues constitue un frein à l'accès des États membres à l'information et aux connaissances, et que l'Organisation se doit d'apporter une réponse dynamique aux besoins de traduction et d'interprétation. La note met également en avant l'importance du multilinguisme, étant donné que l'Organisation traite de cadres réglementaires et de règles de l'aviation civile. Elle termine en affirmant qu'il est essentiel que l'OACI fournisse des services de haute qualité à ses États membres dans toutes les langues officielles, indépendamment des différents moyens de communication et/ou de diffusion des informations établis par l'Organisation pour concrétiser ses objectifs, étant donné que des services adéquats contribueront principalement, à n'en point douter, à l'atteinte de ces objectifs, ainsi qu'à soutenir la fourniture de services de traduction et d'interprétation aux pays lusophones. »

- à la suite d'une suggestion du délégué de Cuba, appuyée par les délégués du Paraguay, de la Fédération de Russie et du Pérou, d'étoffer le paragraphe 18.9 en y ajoutant une cinquième phrase comme suit :

  « Dans cet objectif, la nécessité d'accorder la priorité à cette question dans le budget du triennat 2023-2025 est examinée. ».

96. Le Comité exécutif approuve, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 18 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/599 Révision n° 1, sous réserve des modifications susmentionnées.

Point 20 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

97. Le Comité exécutif examine et approuve, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 20 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/581, sous réserve de la modification ci-après du paragraphe 20.9, suggérée par le délégué de l'Australie :

« (…) et prend acte des conditions démographiques et opérationnelles difficiles auxquelles sont confrontés les petits États insulaires de la région Asie-Pacifique. La note A40-WP/210 demande un soutien approprié pour améliorer la mise en œuvre des SARP concernant la sécurité, ainsi que la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, en insistant sur les PEID (…) »

Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

98. Le Comité exécutif examine et approuve sans changement, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 21 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/585.

Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

99. Le Comité exécutif examine ensuite et approuve sans changement, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 22 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/586.

Point 25 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

100. Le Comité exécutif examine ensuite et approuve, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 25 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/616, sous réserve de la modification du paragraphe 25.13, suggérée par le délégué de Singapour, consistant à ajouter Fidji, les Îles Marshall et la Macédoine du Nord à la liste des pays au nom desquels a été présentée la note WP/206.

101. La séance est levée à 11 heures.

Procès-verbal de la dixième séance
(Mercredi, 2 octobre 2019 à 9 h)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

2. Point 23 : Programme d'assistance technique

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

3. Point 24 : Coopération technique — Politique et activités

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

4. Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

5. Point 15 : Protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

6. Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

Approbation des projets d'éléments de rapport à la Plénière

1. Le Comité exécutif commence l'examen de son projet de rapport à la Plénière sur le point 19 de l'ordre du jour (WP/582).

2. Il est pris note d'une modification rédactionnelle à la deuxième phrase du paragraphe 19.5, relevée par le Chef de la planification stratégique et des affaires régionales (C/PRC), consistant à insérer les mots « que celui-ci » après le mot « et », de sorte que la phrase se lise comme suit : « Il convient également que le Secrétariat continuera de présenter régulièrement des mises à jour à ce sujet au Conseil et que celui-ci en fera rapport à la 41e session de l'Assemblée ».

3. Le délégué des États-Unis note avec satisfaction qu'en vertu de l'accord auquel est parvenu le Comité exécutif au cours de son examen antérieur de ce point de l'ordre du jour (EX/8), le projet de résolution figurant dans la note WP/423 présentée par son État a été fusionné avec le projet de résolution

figurant dans la note WP/48 présentée par le Conseil, en une seule Résolution 19/1 : *Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI*, dont le texte figure dans le projet de rapport (WP/582). Bien qu'il approuve la modification rédactionnelle du paragraphe 19.5 qui vient d'être mentionnée, il suggère que ce texte soit à nouveau modifié pour rendre compte du fait que le document WP/423 a suscité un large appui, afin de tenir plus fidèlement compte des discussions.

4. Se reportant à la première phrase du paragraphe 19.4, le délégué des États-Unis souligne que, s'il est vrai que des délégués ont apprécié le leadership du Président du Conseil et de la Secrétaire générale de l'OACI pour les progrès réalisés à ce jour et leur ont exprimé leur appui, il n'y a pas eu unanimité au sein du Comité exécutif sur ce point. Plusieurs délégués ont expressément fait état de leur insatisfaction face aux progrès réalisés au cours du dernier triennat, ce qui a amené les États-Unis à présenter la note WP/423. Étant donné que le texte existant manque d'équilibre, il suggère d'amender le paragraphe 19.4 pour représenter les deux points de vue exprimés au cours des discussions du Comité exécutif.

5. Les délégués de la Fédération de Russie, du Canada, de la Colombie, de l'Allemagne, de l'Espagne, de la République de Corée, de la Suède, des Pays-Bas, de la Grèce, du Japon, de l'Italie, de la Nouvelle-Zélande, de l'Irlande, de l'Érythrée, du Royaume-Uni, de Chypre, du Brésil, de l'Autriche, de la France, du Portugal, de la Finlande, de l'Argentine, de la Norvège et du Mozambique appuient les propositions de modification susmentionnées aux paragraphes 19.5 et 19.4.

6. Tout en appuyant l'amendement proposé par le délégué des États-Unis au paragraphe 19.4, le délégué de la Chine affirme qu'il serait inexact d'indiquer au paragraphe 19.5 que la note WP/423 a reçu un large appui, car des points de vue divergents ont été exprimés au sujet de certaines des mesures détaillées qui y sont proposées. Les délégués de l'Algérie, du Cap-Vert et de la République démocratique populaire de Corée partagent ce point de vue.

7. Bien qu'elle appuie le texte existant du paragraphe 19.5 étant donné qu'elle le considère comme assez représentatif de la discussion, la déléguée de l'Afrique du Sud indique que si ce paragraphe est amendé comme le suggère le délégué des États-Unis, il faudrait indiquer que non seulement la note WP/423, mais également la note WP/48 ont suscité un large appui.

8. Tout en appuyant les observations du délégué des États-Unis, le délégué de l'Australie propose, compte tenu des points de vue exprimés, que le premier membre de phrase du paragraphe 19.4 soit amendé plutôt pour se lire comme suit : « Bien que des délégations aient apprécié le leadership du Président du Conseil et de la Secrétaire générale et leur aient exprimé leur appui » et que le paragraphe 19.5 soit plutôt libellé de la manière suivante : « Compte tenu du soutien général exprimé pour les recommandations figurant dans les notes WP/48 et WP/423 ».

9. Les délégués de la France, de l'Argentine, de l'Afrique du Sud, de l'Arabie saoudite, du Pérou, de Vanuatu, du Liban, du Paraguay, de Singapour, du Cap-Vert, de la Tunisie et de l'Algérie s'expriment en faveur des propositions du délégué de l'Australie.

10. Le délégué des États-Unis appuie la proposition d'amendement du paragraphe 19.5 du délégué de l'Australie, qui reflète mieux l'ampleur du soutien aux deux notes de travail, comme l'a relevé la déléguée de l'Afrique du Sud. Cependant, il estime que l'amendement proposé au paragraphe 19.4 n'apporte toujours pas l'équilibre voulu car il ne dit pas clairement que, si certains délégués étaient satisfaits du niveau de progrès réalisés à ce jour, d'autres ont exprimé leur insatisfaction. C'est en raison de cette insatisfaction que les États-Unis ont présenté la note WP/423. Confirmant que le libellé du paragraphe 19.4 doit encore être peaufiné, le délégué des États-Unis se joindra avec plaisir au Président et au délégué de l'Australie, ainsi qu'à d'autres, après la séance pour améliorer le paragraphe 19.4.

11. Les délégués de l'Allemagne, du Canada, de la Suède et de la Colombie conviennent que le paragraphe 19.4 doit être remanié, mais les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie se disent en faveur du maintien du texte existant.

12. Soulignant la nécessité de dégager un consensus sur cette question étant donné qu'elle concerne l'efficience et l'efficacité de l'Organisation, la déléguée de l'Afrique du Sud indique que si cela peut être fait par un léger aménagement du paragraphe 19.4 pour tenir compte des observations du Représentant des États-Unis, elle se rangera à cette solution. Elle souligne cependant que le texte du paragraphe 19.4 doit refléter les délibérations de la journée. La déléguée de l'Afrique du Sud suggère qu'un petit groupe de rédaction examine le texte et fasse rapport sur les résultats de son travail.

13. Compte tenu de cette discussion, le Président propose la création d'un petit groupe de rédaction comprenant les délégués des États-Unis, de l'Afrique du Sud et de l'Australie, qui examinera le paragraphe 19.4 et fera rapport au Comité exécutif.

14. Les délégués de la Colombie, du Nigéria, de la Chine, de l'Algérie, du Mozambique, de la Tunisie, de la République unie de Tanzanie, de l'Érythrée, de la Fédération de Russie, du Pérou et du Canada, s'expriment en faveur de cette proposition, tandis que les délégués de la Chine, de la Fédération de Russie et du Canada, demandent à participer au groupe de rédaction. Le Président accepte leur suggestion.

15. Le délégué des États-Unis suggère alors que l'on supprime simplement le paragraphe 19.4. Les délégués du Brésil et du Canada acceptent de le faire, car cela éviterait de créer un groupe de rédaction. Réitérant sa position, la déléguée de l'Afrique du Sud recommande vivement la création d'un groupe de rédaction pour peaufiner le paragraphe 19.4. Selon elle, le supprimer entraînerait la perte d'une information importante.

16. Tout en se félicitant du paragraphe 19.7 sur la note WP/461 présentée par son État et du paragraphe 19.8 sur la note WP/467 présentée par le Cameroun, le délégué de Cuba suggère d'y apporter les amendements ci-après compte tenu du débat antérieur du Comité exécutif : au paragraphe 19.7, la première phrase doit être amendée en ajoutant les mots « et appuyée par un grand nombre d'autres États » avant le mot «concernant», et la deuxième phrase doit être modifiée comme suit : «…des SARP visées par des dates d'application différentes… des préoccupations exprimées à propos de la nouvelle présentation et en particulier des complications touchant la notification des différences»; au paragraphe 19.8, la deuxième phrase doit être modifiée comme suit : « Il reconnaît les préoccupations suscitées par le faible taux de réponse aux consultations par lettre aux États et l'absence de rétro-information des États qui ont communiqué des observations ».

17. Appelant l'attention sur le projet de résolution 19/1 (WP/582) le délégué de la Chine suggère d'insérer un nouvel alinéa d) au paragraphe 3 du dispositif, ainsi libellé : « d'éviter toute possibilité de conflit d'intérêts dans la conclusion de partenariats et l'accès aux fonds volontaires ». Le délégué des États-Unis s'y oppose, au motif que le texte n'a été proposé dans aucune des notes présentées au titre du point 19 de l'ordre du jour et n'a pas non plus été discuté par le Comité exécutif.

18. Se reportant à sa proposition antérieure (voir le paragraphe 13), le Président du Comité exécutif indique qu'étant donné les observations supplémentaires qui ont été faites, un petit groupe de rédaction comprenant les délégués de l'Afrique du Sud, de l'Australie, du Canada, de la Chine, des États-Unis et de la Fédération de Russie sera créé pour examiner les propositions d'amendement au projet d'éléments de rapport du Comité à la Plénière sur le point 19 de l'ordre du jour et sur le projet de résolution 19/1 et fera rapport lors de la prochaine séance.

Point 23 : Programme d'assistance technique

Approbation du projet d'éléments de rapports à la Plénière

19. Le Comité exécutif examine et approuve sans changement, pour présentation à la Plénière, le projet d'éléments de son rapport sur le point 23 de l'ordre du jour, tel qu'il figure dans la note WP/572. Il convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution 23/1 : *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique* qui y figure.

Point 24 : Coopération technique — Politique et activités

Approbation du projet d'éléments de rapports à la Plénière

20. Le Comité exécutif examine et approuve sans changement, pour présentation à la Plénière, son projet d'éléments de rapport sur le point 24 tel qu'il figure dans la note WP/624. Il convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution 24/1 : *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* qui y figure, sous réserve des amendements ci-après proposés par le délégué du Portugal pour refléter les recommandations du Conseil figurant dans la note WP/66 (*Activités et politique de coopération technique durant la période 2016-2018*), qui ont été examinées antérieurement au titre de ce point de l'ordre du jour (EX/7) :

- à l'Appendice A, insérer dans le préambule un nouveau paragraphe 10 ainsi libellé :

  « *Considérant* que la Résolution A39-23 invitait instamment les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi le chevauchement des efforts » ;

- à l'Appendice C, insérer dans le dispositif un nouveau paragraphe 3 ainsi libellé :

  « *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de soutien technique, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables » ;

- dans le même Appendice C, insérer dans le dispositif un nouveau paragraphe 9 ainsi libellé :

  « *Demande* au Secrétaire général de promouvoir l'utilisation généralisée d'indicateurs de performance pour évaluer de façon objective l'impact des activités de coopération et d'assistance techniques sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI ».

Point 26 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Approbation du projet d'éléments de rapports à la Plénière

21. Le Comité exécutif examine ensuite son projet d'éléments de rapport à la Plénière sur le point 26 de l'ordre du jour (WP/587).

22. Le Comité exécutif convient : de modifier, ainsi que le suggère le délégué de l'Espagne, la deuxième phrase du paragraphe 26.5 en remplaçant les mots « des dirigeants exécutifs » par le mot « stratégique », de sorte que la phrase se lise comme suit : « Il recommande une association plus étroite avec l'industrie aéronautique, pas seulement au niveau des experts mais aussi au niveau stratégique, ce qui pourrait permettre aux États et à l'OACI de réagir de manière plus rapide. » ; et de modifier, ainsi que le suggère le délégué de la France, la deuxième phrase du paragraphe 26.6 en remplaçant les mots « car il estime qu'il est trop prescriptif et prématuré » par les mots « tel qu'il est rédigé », de sorte que la phrase se lise comme suit : « Dans ce contexte, le Comité n'appuie pas le projet de résolution de l'Assemblée tel qu'il est rédigé. ».

23. Appelant l'attention sur le projet de résolution 26/2 : *Innovation en aviation*, le Chef, PRC indique que pour refléter l'intervention faite par l'observateur du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au cours de l'examen antérieur (EX/7) par le Comité de la note WP/14 sur cette question, présentée par le Conseil, et de la note WP/113 connexe, le deuxième paragraphe du dispositif devrait être modifié en insérant les mots « ainsi que ses méthodes de travail avec l'industrie » après « l'Organisation », selon le libellé suivant : « *Charge* le Conseil d'évaluer la nécessité, ainsi que les ressources nécessaires, de faire évoluer les processus de l'Organisation, ainsi que ses méthodes de travail avec l'industrie, afin de suivre le rythme des innovations qui touchent au développement durable de l'aviation civile » ;

24. Le Chef, PRC signale en outre que, pour souligner que l'organe de haut niveau envisagé avec l'industrie fournira des avis stratégiques au Conseil de façon régulière, le paragraphe 5 du dispositif du projet de résolution 26/2 doit être amendé en insérant le mot « régulièrement » devant les mots « des avis stratégiques », de sorte que ce paragraphe se lise comme suit : « *Charge* le Conseil d'envisager d'urgence la création avec l'industrie d'un organe de haut niveau chargé de lui fournir régulièrement des avis stratégiques en ce qui concerne l'innovation en aviation ». Le délégué de la France suggère une autre option, à savoir de supprimer, dans le texte anglais, le mot « regular » et d'insérer plutôt le mot « regularly » devant le mot « provide » pour que le texte se lise comme suit : « *Directs* the Council to urgently consider the establishment of a high-level body with the industry to regularly provide strategic advice to the Council concerning innovation in aviation » [sans changement en français]. Le délégué de l'Espagne appuie ces propositions, qui sont approuvées par le Comité exécutif. Une proposition du délégué du Brésil de supprimer le mot « d'urgence » du paragraphe 5 du dispositif du projet de résolution 26/2 n'est pas acceptée, n'ayant recueilli aucun soutien.

25. Le Président conclut que le Comité exécutif approuve, pour présentation à la Plénière, son projet d'éléments de rapport sur le point 26 de l'ordre du jour figurant dans la note WP/587, sous réserve des amendements susmentionnés, et convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution 26/1: *Transport spatial commercial (CST)* qui y figure et le projet de résolution 26/2 : *Innovation en aviation*, sous réserve desdits amendements.

Point 15 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale — Politique et normalisation

Approbation du projet d'éléments de rapports à la Plénière

26. Le Comité exécutif passe à l'examen de son projet d'éléments de rapports à la Plénière sur le point 15 de l'ordre du jour (WP/573).

27. Se reportant au paragraphe 15.13 concernant la note WP/374 présentée par son État, le délégué de la Fédération de Russie suggère d'ajouter une nouvelle deuxième phrase alignée sur l'alinéa a) de la décision et le paragraphe 3.2 de cette note, qui serait ainsi libellée : « Vu la nécessité

d'une coordination étroite et efficace des équipes d'experts du CAEP et de la Commission de navigation aérienne, il a été suggéré au Conseil d'envisager la possibilité de donner priorité à l'élaboration de SARP de l'OACI visant les SST. » [transport supersonique]. Il suggère en outre de modifier la dernière phrase du paragraphe 15.13 en insérant les mots « cette activité de » devant « l'OACI », pour obtenir le texte suivant : « La note souligne aussi que la Fédération de Russie participe activement à des travaux de recherche approfondis sur les SST futurs et leurs systèmes de propulsion et qu'elle fournira des ressources, si nécessaire, pour appuyer cette activité de l'OACI. » Le Comité exécutif approuve ces propositions de modification.

28. L'observateur du Conseil international des aéroports (ACI) renvoie au paragraphe 15.26 de la note WP/573, selon lequel le Comité a décidé de recommander à l'Assemblée d'adopter le projet de résolution 15/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*. Il suggère d'ajouter dans le texte une mention du fait qu'un observateur a déclaré que l'inclusion proposée du paragraphe 7 du dispositif à l'Appendice B de cette résolution n'est pas conforme au Doc 9082 de l'OACI — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*.

29. Le Directeur du transport aérien (D/ATB) déclare que le Secrétariat a bien noté l'intervention de l'observateur de l'ACI lors de l'examen antérieur par le Comité exécutif du projet de résolution 15/1 (WP/57 ; EX/5), mais qu'il n'était pas certain de bien comprendre de quelle disposition du Doc 9082 de l'OACI il s'agissait. Il suggère que le Secrétariat rencontre l'observateur de l'ACI après la séance pour préciser la question, étant entendu que s'il est établi qu'il n'y a pas d'incohérence entre le paragraphe 7 du dispositif de l'Appendice B du projet de résolution 15/1 et le Doc 9082 de l'OACI, le texte existant du paragraphe 15.26 sera maintenu ; autrement, il sera amendé de la manière appropriée. Il est ainsi convenu.

30. Sur cette base, le Comité exécutif approuve, en vue de sa présentation à la Plénière, le projet d'éléments de rapport sur le point 15 de l'ordre du jour figurant dans la note WP/573, sous réserve des amendements susmentionnés. Il convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution 15/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* tel qu'il est présenté dans ce document.

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

Approbation du projet d'éléments de rapports à la Plénière

31. Avant d'entamer l'examen du projet de rapport à la Plénière sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574), le délégué de la Chine fait part de la sérieuse préoccupation et doléance de sa délégation à l'égard de la conduite du Secrétariat qui a fourni des services au Comité exécutif au cours de ses cinquième et sixième séances le dimanche 29 septembre 2019, lorsque des questions liées à l'environnement ont été examinées au titre des points 15, 16 et 17 de l'ordre du jour. Il signale que, après que le Comité exécutif eut décidé de télécharger sur le site web A40 de l'OACI les deux documents présentés par la Chine au nom de la Fédération de Russie et de l'Inde, dans lesquels ces États présentaient leurs propositions conjointes de modification aux projets de résolution 16/1 et 17/1, le Secrétariat a mis beaucoup de temps à les afficher sur le site ; de plus, contrairement à cette décision, les deux documents ont été rapidement retirés du site web A40, même avant que le Comité exécutif lève la séance pour la journée. Le délégué de la Chine affirme que cela a gravement mis en péril les délibérations, car le Comité exécutif n'a pas pu conclure son examen des points 16 et 17 ce jour-là. Il souligne que, bien qu'il ait immédiatement demandé au Président du Conseil de régler cet incident, il n'était pas convaincu que le Secrétariat téléchargerait à nouveau les deux documents sur le site web A40 et qu'il a, en dernier recours, pris des

dispositions par le truchement du bureau de la délégation chinoise pour en imprimer des centaines d'exemplaires afin de les distribuer. Le délégué de la Chine a cependant été informé par un autre délégué plus tard ce soir-là que les deux documents avaient été à nouveau affichés sur le site web de l'Assemblée.

32. Exprimant sa vive appréciation au Président du Conseil pour ses efforts fructueux à cet égard, le délégué de la Chine note que malgré cet incident il ne donnera pas d'évaluation négative globale au Secrétariat, étant donné la grande qualité de ses services et des rapports qu'il présente à la Commission technique depuis deux semaines.

33. Soulignant qu'il est nécessaire que tous les membres du personnel respectent les *Normes de conduite* de l'OACI (voir l'instruction au personnel IP/1.4), le délégué de la Chine relève que, aux termes de l'article 27, le Secrétariat a pour fonction de fournir des services aux États contractants de l'OACI et que la tâche principale du Secrétariat est d'aider les organes délibérants dans leurs travaux et de mettre en œuvre leurs décisions. De plus, selon l'article 33, les fonctionnaires ne doivent, que ce soit individuellement ou collectivement, ni discréditer un État membre ni entreprendre aucune activité tendant à affaiblir un État membre. Cependant, le délégué de la Chine estime que sa délégation a fait l'objet d'un discrédit et d'une activité de ce genre au vu du retard que le Secrétariat a mis à mettre en œuvre la décision du Comité exécutif et à afficher les deux documents mentionnés sur le site web A40 et du fait qu'il a ensuite retiré ces documents contrairement à cette décision.

34. Le délégué de la Chine précise que bien que l'article 29 des *Normes de conduite* de l'OACI stipule que le Secrétariat doit s'abstenir de faire de la promotion ou des pressions en faveur d'un État en particulier, le retrait de ces deux documents du site web A40 avait eu pour effet de favoriser les États qui n'appuient pas les propositions de modification des projets de résolution 16/1 et 17/1 qui y figurent. Il souligne que cette conduite du Secrétariat fait tort à sa réputation et cause une perte de confiance et de foi dans les rapports qu'il prépare au nom du Comité exécutif. Le délégué de la Chine souligne que bien que sa délégation soit venue à l'OACI avec le désir sincère de participer aux débats de l'Assemblée sur les questions relatives au changement climatique, ses positions et opinions telles qu'elles sont reflétées dans ces deux documents ont été négligées pendant une longue période, situation qui a été observée par tous les participants. Affirmant que la conduite du Secrétariat viole également les principes fondamentaux d'impartialité et de non-discrimination inscrits dans les Normes de conduite de l'OACI, il rappelle que l'article 13 de ces normes prescrit qu'« il [n] est pas permis [à un fonctionnaire], comme à un particulier, de « prendre parti » ou d'exprimer publiquement ses opinions sur des problèmes controversés, que ce soit à titre individuel ou en tant que membre d'un groupe » et que l'article 22 stipule que « le fonctionnaire est tenu d'obéir aux instructions qu'il reçoit à propos de ses propres fonctions officielles » et qu'aucun doute ni contestation ne doit retarder l'application de ces instructions. Le délégué de la Chine estime que certains membres du personnel sont encore loin de respecter ces exigences.

35. Notant que sa délégation porte le plus grand respect aux règles et règlements de l'OACI et estime que l'Organisation est fortement résolue à remplir ses fonctions conformément à ses règles et règlements, le délégué de la Chine prie en conséquence humblement le Conseil, par l'intermédiaire de son Président, de faire enquête sur ledit incident et de vérifier s'il y a eu faute aux termes du *Code du personnel de l'OACI* (Doc 7350), c'est-à-dire non-respect par un fonctionnaire de ses obligations au titre de ce code, par ses actions ou omissions, malveillance ou grossière négligence, ou non-observation des normes de conduite attendues d'un fonctionnaire international. Le délégué de la Chine souligne que tant que sa délégation n'aura pas reçu une réponse satisfaisante du Conseil concernant son enquête approfondie sur cet incident, accompagnée d'un rapport détaillé sur les mesures qui ont été et qui seront prises pour éviter la répétition de ce type d'incident, il se réserve le droit de faire rapport au déontologue de l'OACI au sujet de tout manque d'impartialité, de toute discrimination, de tout conflit d'intérêt ou de tout manquement d'un fonctionnaire du Secrétariat en cause.

36. Donnant son plein appui à l'intervention du délégué de la Chine, le délégué de la Fédération de Russie demande qu'elle soit consignée au rapport du Comité exécutif sur le point 16 de l'ordre du jour. Il rappelle la nécessité de respecter les règles et règlements de l'OACI concernant la conduite des travaux de l'Assemblée, du Comité exécutif et des Commissions.

37. Notant les observations des délégués de la Chine et de la Fédération de Russie, le Directeur du transport aérien déclare qu'après avoir été informé de l'incident par le cabinet du Président du Conseil, le Secrétariat a pris des mesures immédiates pour en déterminer la cause. Bien qu'il semble s'agir d'une question technique relative au site web A40, il n'est pas en mesure de le confirmer à ce stade. Le Directeur fera rapport à la Secrétaire générale et communiquera avec le délégué de la Chine officiellement au cours de l'Assemblée. Dans l'intervalle, le Directeur du transport aérien présente des excuses sincères au nom de tous les fonctionnaires du Secrétariat qui peuvent avoir été en cause dans cet incident malheureux, à la suite duquel les deux documents présentés par la Chine au nom de la Fédération de Russie et de l'Inde où figurent leurs propositions de modifications conjointes des projets de résolution 16/1 et 17/1 n'ont, temporairement, pas été disponibles sur le site web A40.

38. Le Comité exécutif passe à l'examen de la note WP/574 contenant son projet d'éléments de rapport à la Plénière sur le point 16 de l'ordre du jour.

39. Le Directeur adjoint, Environnement (DD/ENV) souligne que la première phrase du paragraphe 16.10 doit être modifiée en remplaçant « Finlande » par « France » pour indiquer correctement l'État qui a présenté la note WP/102 au nom de l'Union européenne et ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). Le même changement doit être apporté à la première phrase du paragraphe 17.7 du projet d'éléments de rapport à la Plénière sur le point 17 de l'ordre du jour (WP/575).

40. Se reportant au paragraphe 16.18 portant sur la note WP/273 présentée par son organisation, l'observateur du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) suggère, ce qui est approuvé, d'ajouter une nouvelle deuxième phrase conforme à l'alinéa b) de la décision figurant dans cette note, libellée comme suit : « L'IBAC demande que l'OACI facilite et que les États membres mettent en œuvre des politiques appropriées destinées à encourager la production de plus grandes quantités de carburant d'aviation durable ».

41. Le délégué de la Fédération de Russie propose ensuite d'apporter au projet de rapport les modifications suivantes :

- au paragraphe 16.21, concernant la déclaration conjointe de son État et de la Chine figurant dans la note WP/605 : compléter la première phrase en ajoutant à la fin les mots : « et demandent l'élaboration d'un système mondial alternatif d'incitatifs économiques visant une réelle réduction des émissions de CO2 de l'aviation civile internationale par une modernisation technique globale de l'industrie afin d'améliorer la sécurité des vols et la mise en œuvre des objectifs de développement durable de l'ONU », et ajouter une nouvelle deuxième phrase se lisant comme suit : « La Chine et la Fédération de Russie invitent aussi l'Assemblée à demander au Président du Conseil de l'OACI d'informer la Secrétaire générale de cette position des États qui ont adhéré à la déclaration » ;

- au paragraphe 16.31, remplacer le mot « progrès » par « résultats », de sorte que le texte se lise comme suit : « Le Comité reconnaît les résultats obtenus dans le cadre de l'initiative de l'OACI… » ;

- au paragraphe 16.34, modifier la dernière phrase en remplaçant le terme « carburants à faible teneur en carbone » par le terme « carburants d'aviation produits de façon durable » (cette proposition est retirée ultérieurement ; voir le paragraphe 68 ci-dessous) ;

- au paragraphe 16.37, ajouter une nouvelle deuxième phrase libellée comme suit : « Cela dit, d'autres États estiment qu'il faut profiter de l'occasion pour mettre en œuvre des objectifs ambitieux qui ont déjà été établis comme première étape », et ajouter une nouvelle quatrième phrase libellée comme suit : « À ce sujet, la délégation de la Fédération de Russie propose de créer un groupe de travail ad hoc chargé de parvenir à un accord sur certains points du projet de résolution sur les changements climatiques. La proposition reçoit l'appui de quelques États mais elle n'est pas acceptée » ;

- supprimer entièrement le paragraphe 16.38 portant sur la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, étant donné qu'à son avis cette question n'a jamais été examinée (cette proposition est retirée ultérieurement ; voir le paragraphe 62 ci-dessous) ;

- insérer un nouveau paragraphe 16.40 se lisant comme suit : « La Chine et la Fédération de Russie proposent de déplacer l'Annexe intitulée « Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale » du projet de résolution à l'étude au projet de résolution présenté dans la note WP/59. Cette proposition est cependant rejetée. » et renuméroter le paragraphe 16.40 pour en faire le paragraphe 16.41.

42. Exprimant son plein appui à ces propositions de changement, le délégué de la Chine souligne que le rapport doit refléter les débats du Comité de façon juste et équilibrée. Il suggère les changements supplémentaires suivants :

- au paragraphe 16.34, modifier la deuxième phrase en ajoutant à la fin les mots « tout en reconnaissant les divergences de vues sur la nécessité ou non de déterminer une proportion quantifiée de SAF à utiliser d'ici 2050 et sur l'approche à adopter pour fixer une proportion quantifiée cible (approche descendante ou ascendante) » ;

- au paragraphe 16.35, modifier la deuxième phrase : en remplaçant les mots « convergence de vues entre les États » par des mots qui reflètent la situation effective, car selon son interprétation il n'y a pas eu de telle convergence au cours des débats du Comité (EX/5) ; et en ajoutant les mots « sur la nécessité ou non d'établir un autre objectif ambitieux à long terme et » devant le mot « sur » ;

- supprimer entièrement le paragraphe 16.37 sur la nécessité de transmettre un message clair dans le paragraphe 9 de la Résolution A39-2 pour souligner l'urgence d'adopter un objectif mondial ambitieux à long terme.

43. Le délégué de l'Arabie saoudite souligne que la rédaction du paragraphe 16.38 semble laisser entendre que tous les membres du Comité se sont mis d'accord sur ce texte qui enjoint au Conseil de travailler à des propositions concrètes en vue d'un objectif ambitieux mondial à long terme. Il estime cependant que ce paragraphe ne reflète pas les délibérations effectives du Comité (EX/5). Le délégué de l'Arabie saoudite affirme que le texte ne correspond pas au paragraphe 9 de la Résolution A39-2 actualisée qui figurait dans la note WP/58. Soulignant que ce texte, s'il était approuvé ultérieurement par l'Assemblée comme décision, exigerait une mise en œuvre immédiate, il demande des éclaircissements sur la relation entre une résolution de l'Assemblée et une décision de l'Assemblée contenue dans un rapport du Comité

approuvé par la Plénière. Faisant écho à cette requête, le délégué des Émirats arabes unis note que des précisions concernant les conséquences du paragraphe 16.38 du point de vue de la procédure aideront le Comité à décider s'il accepte, modifie ou supprime ce paragraphe. Le délégué des États-Unis demande également des précisions supplémentaires sur le paragraphe 16.38 pour mieux en comprendre le statut.

44. Faisant siennes les observations des délégués de la Chine et de l'Arabie saoudite, le délégué de la Fédération de Russie souligne que toutes les propositions précédentes de modification du projet de rapport ont été faites pour s'assurer que tous les points de vue exprimés au cours des délibérations du Comité y sont objectivement reflétés. Il souligne que lesdites propositions n'introduisent aucun élément nouveau. Rappelant sa proposition de suppression du paragraphe 16.38 (voir paragraphe 41), le délégué de la Fédération de Russie demande des précisions sur les origines de ce texte et sur le moment où il a été examiné par le Comité exécutif.

45. En soutenant également les interventions des délégués de la Chine et de l'Arabie saoudite, le délégué de l'Égypte réitère que le rapport doit refléter équitablement les points de vue de tous les délégués. Il souligne que le paragraphe 16.38 ne fait pas état du fait que certains points de vue divergents ont été exprimés sur la priorité à accorder aux travaux sur la faisabilité de l'objectif ambitieux mondial à long terme. Le délégué de l'Égypte note cependant que le texte du paragraphe 9 de la Résolution A39-2 actualisée (WP/574) rend effectivement compte de façon exacte du consensus au sein du Comité.

46. Faisant écho à la question du délégué de la Fédération de Russie concernant l'origine du paragraphe 16.38, la déléguée de Cuba souligne que pour être en mesure d'approuver l'ensemble du rapport sur le point 16 de l'ordre du jour, elle devra mieux comprendre les conséquences juridiques du paragraphe par rapport au projet de résolution 16/1.

47. Offrant son opinion strictement juridique et technique au Comité exécutif, pour son examen, le Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures (D/LEB) indique que l'Assemblée, l'organe suprême de l'OACI, est souveraine et peut prendre toute décision, sous réserve du respect fondamental des principes juridiques inscrits dans la convention de Chicago et dans son Règlement intérieur (Doc 7600). Il note que, suivant la pratique de l'OACI, les décisions les plus importantes de l'Assemblée sont libellées sous forme de résolutions. Par ailleurs, une décision du Comité exécutif ou des Commissions peut être consignée dans le rapport à la Plénière et entérinée ultérieurement par l'Assemblée, sans qu'une résolution soit nécessairement adoptée. Le Directeur note que, bien que les questions doivent normalement être traitées dans la résolution elle-même, si une majorité de délégués a encore des points de vue à exprimer en dehors de la résolution, ils peuvent le faire, en tant que majorité, dans le rapport correspondant.

48. Appuyant la position exprimée par les délégués de la Fédération de Russie, de la Chine et de l'Arabie saoudite, le délégué de l'Inde rappelle que le rapport du Comité exécutif doit indiquer qu'il n'y a pas eu de convergence de vues au cours du débat sur le point 16 de l'ordre du jour.

49. Le délégué de l'Australie soutient que le paragraphe 16.38 rend compte de façon exacte de l'issue des délibérations du Comité exécutif (EX/5), à savoir qu'il a décidé de ne pas apporter d'autres modifications à la Résolution A39-2 actualisée et d'insérer plutôt dans son rapport un texte exprimant clairement l'importance attachée au fait que le Conseil travaille à des propositions concrètes en vue d'un objectif ambitieux mondial à long terme. Il suggère que les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie proposent un paragraphe distinct exprimant toutes leurs préoccupations telles qu'elles sont décrites dans leur déclaration conjointe (WP/605), plutôt que de proposer des modifications à différents paragraphes du rapport pour faire état de ces préoccupations.

50. Indiquant qu'elle n'appuie pas les propositions de modification des paragraphes 16.37 et 16.38, la déléguée de la Nouvelle-Zélande souligne que ces paragraphes doivent être maintenus sous la forme dans laquelle ils figurent dans la note WP/574, car ils rendent fidèlement compte des discussions antérieures du Comité (EX/5). Faisant sienne la suggestion du délégué de l'Australie, elle recommande que si les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie estiment que leurs points de vue ne sont pas adéquatement reflétés dans le rapport du Comité exécutif, ces points de vue soient reflétés exactement dans un paragraphe distinct, plutôt que de supprimer des paragraphes clés du Rapport qui font état des points de vue d'autres délégués.

51. Se reportant au paragraphe 16.38, la déléguée de Cuba indique que, s'il est exact que le Conseil pourrait entreprendre lesdits travaux concernant un objectif ambitieux mondial à long terme, il est indispensable de mettre davantage l'accent sur le soutien aux États en développement, notamment en matière de renforcement des capacités et d'assistance technique aux États dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

52. Se disant d'accord sur la nécessité de refléter clairement dans le rapport sur le point 16 de l'ordre du jour les délibérations du Comité (EX/5), le délégué de la France note qu'il y a eu au cours de ces délibérations une très forte divergence de vues qui n'y apparaît pas. Il souligne que, si le rapport n'est pas parfait à ses yeux et s'il aurait souhaité y ajouter un texte, il peut néanmoins l'accepter sous la forme présentée dans la note WP/574 dans un esprit de compromis. Cependant, le délégué de la France ne soulèvera pas d'objection si des délégués estiment qu'il est nécessaire d'inclure leurs points de vue dans le rapport. Il affirme à cet égard que la suggestion du délégué de l'Australie est une bonne façon de progresser. Le délégué de la France souligne qu'il ne peut accepter d'autres modifications au rapport à part celles qui ont déjà été proposées au cours de la séance.

53. À propos des points soulevés au sujet du paragraphe 16.38, le délégué de la France rappelle que c'est le Président du Conseil qui a proposé de ne pas apporter d'autres modifications à la Résolution A39-2 actualisée et d'insérer plutôt dans le rapport du Comité un texte qui précise clairement l'importance que le Conseil travaille à des propositions concrètes en vue d'un objectif ambitieux mondial à long terme. Soulignant que tous les délégués ont eu l'occasion de présenter des observations sur cette proposition, il note que le Président du Comité a déclaré par la suite qu'elle avait recueilli un appui majoritaire et que le Comité procéderait en conséquence.

54. Les délégués de l'Espagne, de la Norvège, de l'Autriche, des Pays-Bas, de la Grèce, de l'Allemagne, de la Slovaquie, de la Finlande, de la Fédération de Russie, de l'Italie, de Malte, de Cuba et de Monaco s'associent également à la proposition du délégué de l'Australie et aux observations des délégués de la Nouvelle-Zélande et de la France, notamment.

55. Ce faisant, le délégué de l'Espagne indique que, bien que le paragraphe 16.38 reflète la solution de compromis proposée par le Président du Conseil, la deuxième phrase pourrait être révisée pour mettre davantage l'accent sur le soutien aux États en développement, notamment le renforcement des capacités et l'assistance technique aux États dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, ainsi que l'a suggéré la déléguée de Cuba.

56. Appuyant l'intervention du délégué de la France et la solution proposée par le délégué de l'Australie, le délégué des Pays-Bas déclare qu'il respecte et comprend les préoccupations des autres États et convient qu'elles peuvent être consignées dans un paragraphe distinct du rapport du Comité exécutif ainsi qu'il a été proposé. S'il estime que le rapport reflète de façon juste et équilibrée les délibérations du Comité, y compris dans le texte du paragraphe 16.38, il suggère néanmoins de modifier la deuxième phrase du paragraphe 16.35 en remplaçant la mention de « convergence de vues entre les États » par une mention d'une « majorité claire d'États ».

57. Le délégué de l'Italie note qu'il est satisfait du rapport présenté dans la note WP/574 et estime que le texte du paragraphe 16.38 reflète la décision du Comité, mais il est d'accord avec la proposition constructive du délégué de l'Australie d'ajouter un paragraphe distinct pour consigner les vues des délégués de la Chine et de la Fédération de Russie qu'ils jugent insuffisamment mises en lumière.

58. Le délégué du Canada exprime son accord avec les points de vue exprimés par les délégués de l'Australie, de la France, de l'Espagne, de la Nouvelle-Zélande et des Pays-Bas sur cette question.

59. Réitérant son plein appui au projet de résolution 16/1, le délégué des États-Unis souligne que le libellé en est le même que celui des deux résolutions précédentes de l'Assemblée sur l'aviation internationale et le changement climatique, les Résolutions A38-18 et A39-2, sauf quelques mises à jour. Il fait observer que le projet de résolution 16/1 recueille clairement un large appui. Notant que l'examen porte maintenant sur le projet de rapport du Comité sur ses délibérations sur le point 16 de l'ordre du jour, le délégué des États-Unis souligne qu'il est important que tous les délégués sentent que leurs points de vue ont été entendus et dûment reflétés. Il n'est pas certain, cependant, que la proposition du délégué de l'Australie soit la bonne solution car il ne connaît pas le contenu du paragraphe distinct envisagé pour rendre compte des vues exprimées par les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie.

60. Rappelant la proposition du délégué de la Chine de modifier la deuxième phrase du paragraphe 16.34 pour reconnaître que des points de vue divergents ont été exprimés sur la nécessité d'établir une proportion quantifiée de SAF à utiliser d'ici 2050 et les méthodes de détermination d'un tel objectif de proportion quantifiée, le délégué des États-Unis souligne que son État a mis en garde contre l'établissement de pareil objectif quantitatif pour les SAF. Si le délégué de la Chine est disposé à accepter la proposition du délégué des Pays-Bas de modifier le paragraphe 16.35, il l'acceptera également, car il a l'impression qu'une claire majorité de délégués qui sont intervenus ont appuyé l'idée d'accorder la priorité aux travaux sur un objectif ambitieux mondial à long terme.

61. Exprimant ses remerciements au Directeur des affaires juridiques et des affaires extérieures pour ses précisions, le délégué de l'Égypte note que la décision du Comité évoquée au paragraphe 16.38 concernant les travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme ne fait que compléter les dispositions sur cette question figurant dans le projet de résolution 16/1. Il suggère donc de modifier le chapeau du paragraphe 16.38 en remplaçant les mots « Le Comité conclut que » par les mots « La plupart des États concluent que », et de refléter dans ce même paragraphe 16.38 les points de vue divergents qui ont été exprimés.

62. Se disant d'accord sur cette proposition, le délégué de la Fédération de Russie déclare qu'il est donc inutile de supprimer le paragraphe 16.38 comme il l'a suggéré antérieurement (voir paragraphe 41). Notant qu'il n'est toujours pas certain de comprendre si le paragraphe 16.38 figurera uniquement dans le rapport du Comité exécutif ou s'il sera également incorporé au projet de résolution 16/1, soit sous forme de nouvelle disposition soit sous forme de modification d'une disposition existante, il demande des éclaircissements.

63. Faisant observer que le malentendu concernant le paragraphe 16.38 découle principalement du chapeau, le délégué de l'Argentine suggère de le supprimer pour éviter des erreurs d'interprétation supplémentaires et de modifier la première phrase du texte restant pour indiquer qu'une claire majorité d'États sont convenus que des indications plus précises doivent être données au Conseil pour qu'il accorde la priorité aux travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme.

64. Se disant très encouragé par cet esprit de collaboration, le délégué de la Chine accepte la suggestion du délégué de l'Égypte appuyée par le délégué de la Fédération de Russie, d'indiquer dans le paragraphe 16.38 à la fois les vues exprimées par la majorité des États et les points de vue divergents de plusieurs autres.

65. Les délégués de la Colombie et de Cuba expriment leur soutien aux observations et suggestions des délégués de l'Égypte, de la Fédération de Russie, de la Chine et de l'Argentine.

66. Offrant des précisions sur le paragraphe 16.38, qui traduit la proposition qu'il a faite au cours du débat antérieur du Comité exécutif sur le point 16 de l'ordre du jour (EX/5), le Président du Conseil souligne que le texte qui figure en retrait après le chapeau (« Le Conseil, avec l'appui technique du CAEP… l'assistance nécessaire. ») n'est pas censé remplacer le paragraphe 9 du dispositif du projet de résolution 16/1 figurant dans la note WP/574, dont tous conviennent qu'il doit être retenu ; ce paragraphe est plutôt censé compléter le paragraphe 9 du dispositif en décrivant la manière dont il serait mis en œuvre, c'est-à-dire : que les travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme doivent être prioritaires, et que des options doivent être présentées pour examen à la prochaine session de l'Assemblée, accompagnées d'une feuille de route pour la mise en œuvre ; qu'au cours de ces travaux, le Conseil doit faire fond sur les initiatives et mesures en cours et prévues, notamment les technologies novatrices et les partenariats entre les États et l'industrie, tout en tenant compte de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, en particulier du renforcement des capacités et de la fourniture de l'assistance technique nécessaire aux États, ce qui a également été souligné par la déléguée de Cuba.

67. Le Président du Conseil note qu'il y a eu une certaine confusion en raison non seulement du chapeau du paragraphe 16.38, mais également de la présentation visuelle du texte qui suit dans un paragraphe en retrait, ce qui a créé l'impression erronée que ce texte devait remplacer le paragraphe 9 du dispositif de la résolution 16/1. Il indique qu'il sera nécessaire soit de remanier le texte du chapeau soit de le supprimer. En outre, le texte restant doit être réaménagé pour refléter non seulement le point de vue majoritaire concernant les travaux relatifs à l'objectif ambitieux mondial à long terme, mais également le point de vue des autres délégués qui ne sont pas en faveur d'accorder la priorité à ces travaux. Soulignant que ce réaménagement exigera du temps, de même que la révision des autres propositions d'amendement du projet de rapport, le Président du Conseil invite les délégués qui ont suggéré des changements, notamment ceux de la Fédération de Russie, de la Chine et de Cuba, à soumettre leurs textes au Secrétariat pour qu'il les prenne en considération. Il suggère, dans le cas où les propositions d'amendement des paragraphes existants ou le paragraphe distinct proposé par le délégué de l'Australie ne pourraient pas être facilement intégrés au projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour et exigeraient des négociations, le Comité exécutif utilise pour les examiner le groupe de rédaction chargé d'examiner les propositions d'amendement au projet de rapport sur le point 19 de l'ordre du jour et sur le projet de résolution 19/1 (WP/582), en supposant que le groupe de rédaction ait réussi à trouver une solution de compromis au sujet du point 19 ; l'autre possibilité est de créer un deuxième groupe de rédaction. Le Président du Conseil suggère, étant donné que les délégués européens ont participé activement aux discussions sur le point 16 de l'ordre du jour et ont soulevé plusieurs questions, que le délégué de la France se joigne au groupe de rédaction. Il suggère également que le délégué de l'Argentine s'y joigne.

68. Le délégué de la Fédération de Russie se dit satisfait de l'explication du Président du Conseil. Il souligne qu'après s'être entretenu avec le délégué de l'Arabie saoudite au cours de la pause-café, il retire sa proposition purement rédactionnelle de modification de la dernière phrase du paragraphe 16.34 visant à remplacer le terme « carburants d'aviation à faible teneur en carbone » par le terme « carburants d'aviation produits de façon durable », qui avait été appuyée par le délégué de la Chine (voir paragraphe 41). Le délégué de la Fédération de Russie note qu'il continue à appuyer l'amendement du paragraphe 16.34 proposé par ce dernier (voir paragraphe 42). Il suggère ensuite d'amender le paragraphe maintenant numéroté 16.41 pour indiquer que certains États se sont opposés à ce que l'on recommande l'adoption du

projet de résolution 16/1 et que le Comité a formulé cette recommandation en se fondant sur le point de vue de la majorité, de façon que le paragraphe se lise comme suit : « Malgré les objections de quelques États, le Comité convient, à la majorité, de recommander à l'Assemblée d'adopter la résolution suivante : ».

69. Le délégué de la Chine suggère de modifier le paragraphe 16.39 comme suit : dans la première phrase, remplacer les mots « alors que le Comité note les préoccupations exprimées par quelques États y compris celles reflétées dans la note WP/605 » par les mots : «, tandis que d'autres pays insistent pour modifier le projet de résolution et présentent des suggestions précises d'amendement » ; remplacer la seconde phrase par les mots suivants : « Étant donné que le Comité n'a pas eu suffisamment de temps pour examiner ces suggestions, il décide de soumettre ce projet de document à l'Assemblée pour y poursuivre le débat ».

70. Exprimant leur appui à la solution proposée par le Président, les délégués du Brésil, de la France, de Singapour, de l'Égypte, de l'Arabie saoudite, du Japon, de la Fédération de Russie et de l'Allemagne offrent de participer au petit groupe de rédaction chargé d'examiner les propositions d'amendement du projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574).

71. Prenant note de leur expression d'intérêt, le Président du Comité exécutif indique que lorsqu'il composera le groupe de rédaction, il choisira deux États de chaque région pour assurer une représentation géographique équitable.

72. Il est convenu de revenir au projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour et au projet de résolution 16/1 (WP/574) à la prochaine séance.

73. La séance est levée à 12 h 15.

Procès-verbal de la onzième séance
(Mercredi 2 octobre 2019 à 14 00 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 16 Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

   — Création d'un second petit groupe de rédaction

2. Approbation d'un projet de texte pour la section Généralités du Rapport du Comité exécutif à la Plénière

3. Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière *(suite)*

4. Point 16 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière *(suite)*

5. Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

Création d'un second petit groupe de rédaction

1. Le Comité exécutif ayant décidé au cours de l'examen initial de son projet d'éléments de rapport à la Plénière sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574) (EX/10) de créer un second petit groupe de rédaction pour examiner les propositions d'amendement à ce document, le Président annonce que ce groupe se composera des délégués de l'Allemagne, de l'Arabie saoudite, de l'Argentine, de l'Australie, du Brésil, de la Chine, du Canada, de l'Égypte, des États-Unis, de la Fédération de Russie, de la France, de l'Italie, de l'Inde et du Nigéria. Le groupe de rédaction se réunira maintenant avec le Secrétariat dans la salle de conférence voisine du cabinet du Président du Conseil et fera rapport au Comité exécutif plus tard au cours de la séance.

Approbation de la section Généralités du rapport du Comité exécutif à la Plénière

2. Le Comité exécutif examine et approuve sans changement, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de la section Généralités de son rapport, tel qu'il figure dans la note WP/598.

Point 19 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière (suite)

3. Le Comité exécutif reprend (EX/10) et achève l'examen de son projet de rapport sur le point 19 de l'ordre du jour (WP/582).

4. Le Chef du Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats (H/SPCP) indique que le premier petit groupe de rédaction chargé d'examiner les propositions d'amendement au projet de rapport et au projet de résolution 19/1 s'est réuni ce matin et propose les changements suivants :

- modifier le paragraphe 19.1 comme suit : « Le Comité prend note du contenu de la note A40-WP/48, présentée par le Conseil, et se félicite des résultats que l'OACI a obtenus et de l'esprit d'initiative dont elle a fait preuve dans l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'Organisation au cours du dernier triennat. » ;

- modifier le paragraphe 19.4 en supprimant la première partie de la phrase « Tout en félicitant le Président du Conseil et la Secrétaire générale de l'OACI pour leur rôle moteur et en exprimant son soutien pour les progrès accomplis à ce jour, et » ;

- modifier la première phrase du paragraphe 19.5 comme suit : « Compte tenu du vaste soutien exprimé pour les notes A40-WP/48 et A40-WP/423, le Comité convient de fusionner les deux projets de résolution sous l'intitulé *Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI*. » ;

- modifier la première phrase du paragraphe 19.7 en ajoutant les mots « et appuyée par un grand nombre d'autres États, » avant le mot « concernant » et modifier la deuxième phrase comme suit : « Le Comité reconnaît les avantages de la visibilité accrue des SARP visées par des dates d'application différentes dans les nouvelles pratiques d'édition, mais il est aussi conscient des préoccupations exprimées à propos de la nouvelle présentation et en particulier des complications touchant la notification des différences. » ;

- modifier la deuxième phrase du paragraphe 19.8 en ajoutant les mots « les préoccupations suscitées par le faible taux de réponse aux consultations par lettre aux États et l'absence de rétro-information des États qui ont communiqué des observations. » après « Il reconnaît » ;

- modifier le projet de résolution 19/1 en insérant au paragraphe 3 du dispositif, un nouvel alinéa d) libellé comme suit : « d'éviter toute possibilité de conflit d'intérêts dans la conclusion de partenariats et l'accès aux fonds volontaires ».

5. Le Chef du Bureau de la planification stratégique, de la coordination et des partenariats (H/SPCP) rappelle que la deuxième phrase du paragraphe 19.5 a déjà été modifiée pour se lire comme suit : « Il [le Comité] convient également que le Secrétariat continuera de présenter régulièrement des mises à jour à ce sujet au Conseil et que celui-ci en fera rapport à la 41e session de l'Assemblée ».

6. Sous réserve des modifications ci-dessus, le Comité exécutif approuve, pour soumission à la Plénière, le projet d'éléments de rapport sur le point 19 de l'ordre du jour présenté dans la note WP/582. De plus, il convient de recommander à la Plénière l'adoption du projet de résolution 19/1 : *Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI*, tel qu'amendé ci-dessus.

Point 16 : Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière (suite)

7. Le Comité exécutif reprend l'examen (EX/10) de son projet d'éléments de rapport à la Plénière sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574). En présentant les résultats de l'examen des propositions d'amendement de ce projet réalisé par le second groupe de rédaction, le Directeur adjoint à l'environnement (DD/ENV) indique que le texte ci-après est proposé pour remplacer le chapeau du paragraphe 16.38 :

« Une majorité claire d'États convient que le Conseil devrait recevoir d'autres éclaircissements pour prioriser les travaux sur la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale et présenter des options, accompagnées d'une feuille de route pour leur mise en œuvre, à examiner à la 41e session de l'Assemblée de l'OACI. Les États en question considèrent que ces travaux devraient être effectués avec le soutien technique du CAEP et en consultation avec les États, l'industrie et d'autres parties prenantes concernées, en s'appuyant sur les initiatives et les mesures en cours et prévues, les technologies novatrices et les partenariats entre les États et l'industrie, et tout en fournissant aux États le soutien nécessaire, notamment l'assistance technique et en matière de renforcement des capacités, dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. D'autres États sont contre la priorisation des travaux sur la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme. Ils demandent au Conseil de faire le bilan de la mise en œuvre des plans nationaux du point de vue de leurs visions à long terme respectives, de mieux comprendre les ressources disponibles pour l'assistance aux pays en développement dans les domaines de la technologie, du renforcement des capacités et des finances, et d'assurer l'équité compte tenu des circonstances particulières et des capacités respectives des États. »

8. Le Directeur adjoint à l'environnement note que le groupe de rédaction a également proposé un texte pour les paragraphes 16.9, 16.40 et 16.41 du projet de rapport, mais qu'une partie de ce texte figure entre crochets car il dépend de l'issue des délibérations ultérieures du Comité exécutif sur le projet de résolution 16/1.

9. Le délégué de l'Égypte exprime son appui à la proposition de texte du paragraphe 16.38.

10. Le délégué de la Chine présente alors les modifications ci-après au projet de résolution 16/1 proposées conjointement par la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie (document affiché sur le site Web A40 dans l'onglet Documents de référence, disponible à l'adresse (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_058_en.pdf).

- modifier le paragraphe 10 du préambule en supprimant le membre de phrase « ainsi que les travaux entrepris pour étudier un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2°C et 1,5°C prévus par l'Accord de Paris » et en insérant dans le préambule le nouveau paragraphe suivant :

  « *Reconnaissant également* que certains États ont des préoccupations à l'égard du caractère équitable et de la faisabilité de l'objectif consistant à maintenir au même niveau les émissions nettes de carbone à partir de 2020 et ont inscrit des réserves sur cet objectif » ;

- séparer le paragraphe 12 du préambule en deux paragraphes après les mots « coopération active des États et de l'industrie » et commencer le second paragraphe par les mots « notant les engagements collectifs » ; et, dans ce second paragraphe, supprimer les mots « au nom de l'industrie du transport aérien international » et ajouter à la fin les mots « et notant également que ces engagements nécessitent des recherches solides sur leur caractère équitable, faisable et abordable étant donné les conditions et réalités nationales différentes des États » ;

- modifier les paragraphes 21 et 22 du préambule en remplaçant les mots « *Accueillant avec satisfaction* » et « *Se félicitant de* » par le mot « *Notant* » ;

- modifier le paragraphe 23 du préambule en remplaçant le mot « important » par « possible » ;

- modifier le paragraphe 25 du préambule en supprimant le membre de phrase « en tant que moyen ambitieux évolutif de remplacement d'une proportion importante de carburants d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050 » ;

- modifier le paragraphe 28 du préambule en remplaçant les mots « sont considérées comme faisant partie des activités de » par les mots « apportent une souplesse dans la ».

11. Les changements ci-après à des paragraphes du dispositif du projet de résolution 16/1 sont également proposés conjointement par la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie :

- insérer un nouveau paragraphe 1bis se lisant comme suit : « *Réaffirme* le principe de souveraineté des États dans la coopération internationale pour faire face aux changements climatiques » ;

- modifier l'alinéa a) du paragraphe 2 du dispositif en remplaçant les mots « de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan » par les mots « de continuer à renforcer les synergies entre l'OACI et les autres organisations compétentes des Nations Unies » ;

- modifier le paragraphe 7 du dispositif en remplaçant les mots « des objectifs ambitieux collectifs » par les mots « de la croissance durable de l'aviation internationale » ;

- modifier le paragraphe 8 du dispositif comme suit : « *Reconnaît* que certains États ont des préoccupations à l'égard de l'objectif exposé au paragraphe 6 ci-dessus ; et *demande* au Conseil de faire rapport à la 41e session sur l'équité et la faisabilité de cet objectif à la lumière des efforts collectifs de développement d'une aviation respectueuse de l'environnement et des recherches pertinentes fondées sur les données réalisées par les États et, selon qu'il convient, des études du CAEP concernant la possibilité d'atteindre cet objectif, et des renseignements pertinents fournis par les États ; »

- modifier le début du paragraphe 9 du dispositif comme suit : « *Demande* au Conseil de faire le point sur les visions de croissance à long terme des États énoncées dans leurs plans nationaux respectifs et de continuer à explorer le caractère équitable et la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale… » ;

- modifier le paragraphe 13 du dispositif pour qu'il se lise comme suit: « *Demande* au Conseil de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2021 afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI et *encourage* les États à diffuser des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux » ;

- modifier le début du paragraphe 15 du dispositif comme suit : « *Demande* au Conseil, respectueux de la souveraineté des États, de demander aux États… » ;

- modifier le chapeau du paragraphe 22 du dispositif en remplaçant le mot « *Demande* aux … de » par « *Invite* les … à » ;

- modifier l'alinéa c) du paragraphe 22 du dispositif en supprimant les mots « de concert avec l'OACI » ;

- modifier l'alinéa c) du paragraphe 23 du dispositif comme suit: « continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les États » ;

- modifier l'alinéa d) du paragraphe 23 du dispositif en remplaçant « éléments indicatifs » par « rapports » ;

- modifier l'alinéa c) du paragraphe 25 du dispositif en remplaçant les mots « des objectifs ambitieux mondiaux » par « de la croissance durable de l'aviation civile internationale » ;

- modifier l'alinéa f) du paragraphe 25 du dispositif en supprimant le membre de phrase « en prévision de la tenue de la Conférence CAAF/3 au plus tard en 2025, en vue d'actualiser la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050 afin d'y inclure une proportion quantifiée de carburant d'aviation durable à utiliser d'ici 2050 » ;

- modifier le paragraphe 26 du dispositif pour qu'il se lise comme suit: « *Encourage* les États à déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, à définir des mesures d'adaptation pour y faire face et à collaborer pour s'adapter à l'évaluation des risques liés aux changements climatiques pour l'aviation internationale, en coopération avec les organisations internationales compétentes et l'industrie ; » ;

- modifier le chapeau de l'Annexe à la Résolution 16/1 sur les changements climatiques en insérant les mots « et de l'examen périodique » après le mot « mise en œuvre », pour que le texte se lise comme suit : « Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre et de l'examen périodique de mesures basées sur le marché (MBM) sont les suivants » et déplacer cette Annexe vers le projet de Résolution 17/1 sur le CORSIA.

12. La déléguée de l'Allemagne indique que selon elle, un très fort appui a été exprimé pour la solution de compromis du Président du Conseil (EX/5), selon laquelle aucune autre modification ne serait apportée à la Résolution A39-2 actualisée, c'est-à-dire au projet de résolution 16/1 tel que proposé par le Conseil dans l'Appendice à la note WP/58.

13. S'associant à ce point de vue, le délégué de l'Espagne souligne que cet appui se reflète dans le chapeau du paragraphe 16.38 du projet de rapport figurant dans la note WP/574. Tout en exprimant son appréciation au délégué de la Chine qui a présenté la position des trois États sur le projet de résolution 16/1 et en notant que l'Assemblée doit prendre en compte de façon égale les points de vue de tous les États membres, il souligne que le projet de résolution 16/1 a déjà été examiné et approuvé par le Comité exécutif en vue de le soumettre à la Plénière pour adoption. Ce n'est que le projet de rapport sur les débats qui ont déjà eu lieu au sein du Comité exécutif qui est maintenant à l'examen.

14. Les délégués du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de la Nouvelle-Zélande et des États-Unis font écho aux points de vue exprimés par les délégués de l'Allemagne et de l'Espagne. Ce faisant, le délégué du Royaume-Uni invite le Comité à maintenir la solution de compromis du Président du Conseil et à ne pas rouvrir le débat sur l'une ou l'autre partie du texte du projet de résolution16/1.

15. Le délégué des Pays-Bas relève, à cet égard, le paragraphe 16.39 du projet de rapport (WP/574), où il est dit : « En examinant la résolution A39-2 actualisée, une majorité claire d'États exprime son appui au projet de résolution proposé dans l'Appendice à la note WP/58 sans autre changement, alors que le Comité note les préoccupations exprimées par quelques États y compris celles reflétées dans la note WP/605. ».

16. Soulignant qu'il a été convenu par une majorité claire du Comité exécutif que le projet de résolution 16/1 ne serait pas réexaminé en vue d'autres changements, la déléguée de la Nouvelle-Zélande souligne qu'elle n'appuiera aucun changement à ce texte à ce stade.

17. Le délégué des États-Unis, se disant reconnaissant d'avoir eu la possibilité de participer au petit groupe de rédaction, exprime son appui au résultat de ses travaux. Il rappelle qu'au cours des débats antérieurs du Comité exécutif (EX/5), de nombreux États, dont les États-Unis, ont exprimé leur appui au projet de résolution 16/1 sans changement. Notant qu'il avait dit alors qu'il était prêt à accepter d'autres changements pour rendre l'objectif ambitieux mondial à long terme plus ambitieux, le délégué des États-Unis indique que si le Comité exécutif souhaite continuer de débattre de la question, de nombreux États seront heureux de discuter de ces changements en plus de ceux qui ont été présentés par le délégué de la Chine au nom des trois États. Cependant, il semble rester peu de temps à cette session de l'Assemblée. Le délégué des États-Unis souligne qu'une grande partie du projet de résolution 16/1 a déjà été vue auparavant, notamment par l'Assemblée à ses deux dernières sessions (Résolutions A38-18 et A39-2) et par le Conseil. En outre, les notes de travail A40 pertinentes ont été disponibles bien à l'avance et les délégués ont eu amplement la possibilité de les examiner avant d'en discuter au Comité exécutif. Le délégué des États-Unis déclare que, pour lui, il est très clair que le projet de résolution 16/1 tel que proposé par le Conseil dans la note WP/58 recueille un large appui. Notant qu'appuyer ce texte constitue un compromis, il soutient pleinement cette solution et il recommande au Comité exécutif de passer au point suivant de l'ordre du jour.

18. Donnant son appui aux modifications du projet de résolution 16/1 proposées par le délégué de la Chine au nom de la Chine, de l'Inde et de son État, le délégué de la Fédération de Russie souligne que bien qu'une majorité claire ait estimé qu'aucun changement ne devait être apporté à la Résolution A39 2 actualisée, ces trois États avaient le devoir et le droit d'expliquer leur position à ce sujet.

19. Le Président du Comité exécutif conclut que la majorité appuie le maintien du projet de résolution 16/1 dans la forme présentée dans la note WP/58 et reproduite dans la note WP/574. Il déclare que les observations qui ont été faites ont été notées et seront consignées dans le projet de rapport.

20. À la demande du délégué de la Chine, le Chef, Changements climatiques (C/CC) présente les autres modifications proposées par le groupe de rédaction, comme suit :

- dans la première phrase du paragraphe 16.39, remplacer les mots « alors que le Comité note les préoccupations exprimées par quelques États y compris celles reflétées dans la note WP/605 » par « mais d'autres États soutiennent que le projet de résolution devrait être modifié et présentent leurs propres suggestions d'amendement » ; ajouter, entre crochets, une troisième phrase ainsi libellée : « [Le Comité n'ayant pas le temps de débattre de ces suggestions, décide de soumettre le projet de résolution et les suggestions de modification connexes à l'Assemblée pour qu'elle les examine plus avant.] » ;

- conformément à la suggestion faite antérieurement par le délégué de la Fédération de Russie (EX/10), insérer un nouveau paragraphe 16.40 libellé comme suit : « La Chine et la Fédération de Russie proposent de déplacer l'Annexe intitulée « Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale » du projet de résolution à l'étude au projet de résolution présenté dans la note WP/59. Cette proposition est cependant rejetée. » et renuméroter le paragraphe 16.40 existant, qui devient le paragraphe 16.41 ;

- modifier le paragraphe 16.41 et le placer entre crochets, comme suit : « [Malgré les objections de deux États, le Comité convient, à la majorité, de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante :] ».

21. Le délégué de la Fédération de Russie exprime son appui aux propositions de changement du paragraphe 16.39 étant donné qu'elles sont conformes au texte proposé antérieurement par le délégué de la Chine (EX/10). Il n'estime pas nécessaire de supprimer la troisième phrase figurant entre crochets puisqu'elle reflète les débats du Comité exécutif.

22. Le délégué des États-Unis affirme que cette troisième phrase, si elle était maintenue, serait de nature à semer la confusion.

23. Le Président du Comité exécutif suggère donc, comme autre solution, de modifier la deuxième phrase du paragraphe 16.39 en insérant à la fin de cette phrase les mots « et présentées au Comité », ce qui donnerait le texte suivant : « À la suite de déclarations verbales de quelques États membres, des observations écrites destinées à la réunion sont soumises par trois États membres, affichées sur le site web de l'OACI et présentées au Comité. ».

24. Le délégué de la Chine s'enquiert ensuite de la procédure de prise de décision au sein du Comité exécutif lorsque des États s'opposent vivement au point de vue majoritaire sur une question.

25. Le Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures (D/LEB) précise que, aux termes du Règlement intérieur de l'Assemblée (Doc 7600), l'Assemblée, le Comité exécutif et les Commissions mènent leurs travaux et prennent leurs décisions selon la règle de la majorité. Si la majorité est d'accord, une décision peut être adoptée. Le Directeur note que dans le cadre d'une résolution de l'Assemblée adoptée à la majorité, il existe des précédents où des États ont exprimé ultérieurement des réserves, soit à l'égard de la résolution dans son ensemble soit à l'égard de certaines de ses dispositions. En réponse à une autre question du délégué de la Chine, le Directeur des affaires juridiques et des relations extérieures indique que selon la pratique habituelle de l'Assemblée de l'OACI, le résumé des débats fait par le Président de l'Assemblée ou par le Président du Comité exécutif ou des Commissions constitue la décision de cet organe, à moins d'objection.

26. Exprimant sa préoccupation au sujet de cette règle de la majorité, le délégué de l'Érythrée relève que le point de vue majoritaire du Comité exécutif ne reflète pas nécessairement le point de vue majoritaire de tous les États membres de l'OACI, qui seront tous touchés par la décision du Comité exécutif. Soulignant la nécessité de revoir le projet de résolution 16/1 pour voir la meilleure manière de tenir compte du point de vue de la minorité, il souligne que cette résolution porte sur la question très délicate des changements climatiques, qui auront, selon les prévisions, des conséquences désastreuses pour des générations à venir.

27. Le Représentant de l'Inde appuie cette intervention, ainsi que les interventions des délégués de la Chine et de la Fédération de Russie.

28. Répondant à une autre question du délégué de la Chine, le Président du Conseil précise que la majorité peut être déterminée par un vote, qui, selon l'article 46 du Règlement intérieur de l'Assemblée (Doc 7600), a lieu en principe verbalement, à main levée ou par assis et debout, mais peut également, si la demande en est faite, se faire par appel nominal. Il souligne cependant que l'article 46 n'est pas habituellement utilisé tant que tous les efforts n'ont pas été faits pour dégager le consensus le plus large possible sur une solution de compromis qui tienne compte autant que faire se peut du point de vue de la minorité. Le Président du Conseil note que si de tels efforts demeurent vains dans le cas d'une résolution de l'Assemblée, les États ont toujours la possibilité d'enregistrer des réserves après son adoption par la Plénière.

29. Soulignant que le projet de résolution 16/1 contient le même texte que les deux résolutions antérieures de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques, les Résolutions A38-18 et A39-2, sauf pour de légères mises à jour, comme l'a relevé auparavant le délégué des États-Unis (EX/10), le Président du Conseil affirme qu'il est inutile que le Comité exécutif se mette à en modifier le texte. Il recommande, et le Président du Comité en convient, que le Comité exécutif : prenne acte de la conclusion du Président du Comité selon laquelle la majorité appuie le maintien du projet de résolution 16/1 dans la forme présentée dans la note WP/58 et reproduite dans la note WP/574 (voir paragraphe 19 ci-dessus) ; prenne note des différentes questions soulevées ; autorise la poursuite, encore quelque temps, de consultations informelles avec les États concernés, étant entendu qu'un rapport sur les résultats de ces consultations sera présenté au Comité exécutif à sa prochaine séance.

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière

30. Le Comité entame l'examen de son projet d'éléments de rapport à la Plénière sur le point 17 de l'ordre du jour le (WP/575), et le Directeur adjoint, Environnement (DD/ENV) indique les modifications rédactionnelles à y apporter :

- modifier la première phrase du paragraphe 17.7 en remplaçant « Finlande » par « France » pour indiquer correctement l'État qui a présenté la note WP/102 au nom de l'Union européenne (UE), de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) ;

- modifier le paragraphe 17.9 en ajoutant les îles Marshall et la Papouasie-Nouvelle-Guinée à la liste des co-présentateurs de la note WP/229 ;

- modifier le paragraphe 17.28 pour qu'il se lise comme suit : « Dans la note WP/407, l'IATA partage des renseignements sur FRED+, un système qui facilite la déclaration des émissions entre les exploitants d'avions et les États, et entre les exploitants d'avions et les organismes de vérification ».

31. Se reportant au paragraphe 17.13, le délégué de l'Inde propose de remplacer la première phrase par ce qui suit : « Dans la note WP/228 Révision n° 1, l'Inde propose l'adoption d'un principe « axé sur l'État membre », qui consisterait à évaluer les émissions d'aviation et à attribuer la responsabilité de réduction des émissions aux États membres et non aux exploitants aériens, et qui serait au fondement du CORSIA. ».

32. Appelant l'attention sur le paragraphe 17.10, le délégué du Brésil propose de modifier la première phrase et de la séparer en deux phrases ainsi libellées : « Dans la note WP/289, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le Brésil et le Guatemala soulignent l'importance de l'ensemble des éléments du panier de mesures pour la concrétisation du développement durable de l'aviation civile. Ils soulignent également la pertinence d'une mise en œuvre adéquate du système MRV du CORSIA, et indiquent qu'ils appuient le Programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI et sa poursuite. ».

33. Le délégué de la Fédération de Russie propose de remplacer le paragraphe 17.20 par le texte suivant : « Dans la note WP/529 Révision n° 1, la Fédération de Russie présente une analyse des effets environnementaux et économiques négatifs de l'introduction du CORSIA, notamment pour les économies en développement et émergentes, ce qui remet en cause la pertinence de la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA. Par ailleurs, la Fédération de Russie, dans la variante de projet de résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/529, propose que le Conseil de l'OACI envisage d'élaborer un système mondial des mesures économiques incitatives sous la forme du Mécanisme de développement propre (MDP) pour l'aviation civile internationale. En outre, la Fédération de Russie invite l'Assemblée à envisager, en tant que substitut raisonnable à l'introduction du CORSIA, la possibilité de créer, sous l'égide de l'ONU, des forces aéronautiques mobiles en vue de la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles, qui pourraient pleinement répondre aux Objectifs de développement durable des Nations Unies en ce qu'elles constitueraient une véritable contribution à la réduction des émissions mondiales de CO_2. ».

34. Les délégués de la Fédération de Russie et de la Chine soulignent la nécessité de mieux rendre compte du contenu de la note WP/306 présentée conjointement par leurs États au paragraphe 17.11 et indiquent qu'ils remettront au Secrétariat un texte révisé.

35. Le délégué de la Chine propose alors d'insérer un nouveau paragraphe 17.33bis, ainsi libellé : « Le Comité reconnaît que certains États sont gravement préoccupés par l'éventualité de maintenir les émissions nettes mondiales de CO_2 de l'aviation internationale à compter de 2020 au même niveau que le niveau de référence du CORSIA et s'y opposent. » Le délégué de la Fédération de Russie appuie cette proposition.

36. Le délégué de la France affirme qu'il serait inapproprié d'insérer le paragraphe 17.33bis proposé dans le projet de rapport étant donné que le point 17 de l'ordre du jour concerne le CORSIA et que l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à compter de 2020 (CNG2020) a, selon la pratique habituelle, été examiné au titre du point 16 de l'ordre du jour sur les changements climatiques et qu'il a fait l'objet du projet de résolution 16/1.

37. Soulignant qu'il s'oppose également à cette proposition, le délégué des États-Unis déclare que les délégués peuvent évidemment demander qu'il soit rendu compte dans le rapport des points de vue qu'ils ont exprimés au cours des débats du Comité exécutif, mais il ne se rappelle pas avoir entendu des propos correspondant à la teneur du nouveau paragraphe 17.33*bis*. À son avis, il semble s'agir d'une tentative visant à insérer la position de certains États dans de nombreux paragraphes du rapport, comme cela s'est produit au cours du débat antérieur à propos du projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour.

38. Appuyant les interventions des délégués de la France et des États-Unis, le délégué de l'Allemagne souligne que le rapport du Comité exécutif est un résumé des débats et non pas un procès-verbal et qu'il ne reproduit donc pas chacune des déclarations des délégués.

39. Les délégués du Canada, de la Norvège, de la Suède, de la Nouvelle-Zélande, du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de la Grèce, et du Portugal partagent les points de vue exprimés par les délégués de la France, des États-Unis et de l'Allemagne.

40. Le délégué de la Chine maintient que sa proposition de paragraphe 17.33bis est conforme à la position exprimée par quelques États durant le débat sur le point 17 de l'ordre du jour et doit donc être reflétée dans le rapport du Comité exécutif.

41. Le Directeur du transport aérien (D/ATB) indique que le Secrétariat consultera les délégués de la Chine et des autres États concernés pour voir comment leurs points de vue peuvent être le mieux exprimés dans le rapport.

42. Le délégué de la Fédération de Russie suggère alors d'insérer un nouveau paragraphe 17.42bis ainsi libellé : « Les trois États ne donnent pas leur accord de principe au projet de résolution soumis par le Conseil dans la note WP/59 parce que les modifications qu'ils proposaient d'apporter à cette résolution [adresse du site Web de l'OACI] n'ont pas été examinées et que leurs préoccupations n'ont pas été incorporées. ». Il propose en outre d'insérer les mots « à la majorité » au paragraphe 17.43, de sorte qu'il se lise comme suit : « Le Comité convient à la majorité de recommander à l'Assemblée d'adopter la résolution suivante : » (17/1).

43. Le délégué de la Chine fait les propositions suivantes :

- modifier la première phrase du paragraphe 17.34 en remplaçant le mot « reconnaît » par le mot « note » et en supprimant le mot « réussie », de sorte que la phrase se lise comme suit : « Le Comité note la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au CORSIA et des orientations formulées par l'OACI … » ;

- modifier la première phrase du paragraphe 17.35 en insérant le mot « certains » devant le mot « États » et en ajoutant une nouvelle phrase à la fin du paragraphe : « Le Comité note également les vues et perspectives présentées par certains autres États, selon lesquelles ce devrait être aux États, plutôt qu'au Conseil de l'OACI, de décider de l'admissibilité des unités d'émissions et des carburants d'aviation durables au CORSIA » ;

- modifier le paragraphe 17.42 en insérant à la fin de ce paragraphe une nouvelle phrase ainsi libellée : «Trois États soulignent qu'à leur avis le CORSIA devrait être mis en œuvre selon une approche définie au niveau national, et que chaque État est autorisé à adopter ses propres niveaux de référence et normes pour certifier les unités d'émissions et les carburants d'aviation durables, tout en reconnaissant qu'il est important que le Conseil de l'OACI élabore un mécanisme de dialogue et de consultation au plan international avec

les États afin d'améliorer l'harmonisation entre les plans nationaux des États pour la mise en œuvre du CORSIA ».

44. Le délégué de l'Arabie saoudite propose, étant donné les discussions antérieures du Comité exécutif (EX/5) sur la question de l'examen périodique du CORSIA, de modifier la première phrase du paragraphe 17.41 en insérant à la fin les mots « et la proposition selon laquelle cet examen devrait se faire sur la base des principes directeurs énumérés dans l'Annexe de la Résolution A39-2 ».

45. Le délégué de la Fédération de Russie appuie ces propositions des délégués de la Chine et de l'Arabie saoudite, tandis que la déléguée de l'Allemagne s'y oppose vivement car elles ne reflètent pas, selon elle, le débat du Comité exécutif.

46. Le délégué de l'Égypte exprime son appui à tous les amendements au projet de rapport proposés par les délégués de la Fédération de Russie, de la Chine et de l'Arabie saoudite, en particulier ceux qui concernent les paragraphes 17.41, 17.42 et 17.43.

47. Le délégué de l'Australie partage le point de vue exprimé par les délégués des États européens, du Canada et des États-Unis. Comme il l'a proposé lors de l'examen antérieur par le Comité exécutif de son projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour (EX/10), il suggère que les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie proposent un paragraphe distinct énonçant toutes leurs préoccupations plutôt que de proposer des amendements à différents paragraphes du rapport du Comité sur le point 17 de l'ordre du jour pour faire état de ces préoccupations.

48. Les délégués de la Suède, de la Nouvelle-Zélande, du Royaume-Uni, des Pays-Bas, de la Grèce, de l'Autriche et du Portugal appuient cette suggestion. Ce faisant, le délégué des Pays-Bas souligne que le paragraphe distinct doit seulement faire état des préoccupations déjà soulevées par la Chine et la Fédération de Russie et par les autres États qui les appuient, le cas échéant, car autrement ils rouvriraient le débat, ce qui n'est pas le but. Les délégués de la Grèce et de l'Autriche expriment leur accord.

49. Le Président propose que selon la suggestion du délégué de l'Australie, les délégués de la Fédération de Russie et de la Chine soient invités à soumettre au Secrétariat pour examen un paragraphe distinct énonçant toutes leurs préoccupations telles qu'elles ont été exprimées antérieurement au cours du débat du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour. Il note qu'il sera peut-être nécessaire de demander au petit groupe de rédaction d'examiner le texte proposé.

50. La déléguée du Brésil fait observer qu'il ne reste pas suffisamment de temps à l'Assemblée pour examiner les changements substantiels proposés aux projets de résolution 16/1 et 17/1. Soulignant cependant qu'il est indispensable que l'OACI, en tant qu'organisation multilatérale, soit inclusive et que les préoccupations exprimées par les délégués de la Chine, de la Fédération de Russie et de l'Inde, entre autres, soient prises en considération, elle suggère que le Conseil convoque une réunion ou des réunions de haut niveau pour examiner les points de vue des États membres sur la mise au point des Résolutions A39-2 et A39-3 actualisées de l'Assemblée. La déléguée du Brésil propose d'insérer dans le projet de rapport un nouveau paragraphe 17.41bis indiquant que le Comité exécutif suggère au Conseil de convoquer une réunion ou des réunions de haut niveau pour examiner les points de vue des États membres sur la mise au point des Résolutions A39-2 et A39-3 actualisées de l'Assemblée (c'est-à-dire des Résolutions 16/1 et 17/1) qui seront examinées à la 41e session de l'Assemblée, dans le cadre de l'examen périodique du CORSIA que doit entreprendre le Conseil, en vue d'un examen par l'Assemblée, tous les trois ans à compter de 2022 (voir la Résolution A39-3, paragraphe 18).

51. Se disant d'accord avec le délégué de l'Allemagne sur le fait que le rapport est un résumé des débats du Comité exécutif, le délégué de la Fédération de Russie souligne que lui et les autres délégués qui ont proposé des changements demandent seulement qu'il soit fait état de leurs déclarations dans ce rapport pour que la communauté aéronautique internationale en soit dûment informée. S'il apprécie la suggestion du délégué de l'Australie, il souligne que le paragraphe distinct envisagé doit faire état des préoccupations soulevées non seulement par la Chine et par la Fédération de Russie, mais aussi par d'autres États.

52. Appuyant la proposition du Président, le délégué de l'Égypte note qu'elle traduit le principe fondamental inscrit dans le préambule de la convention de Chicago, à savoir « aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension ». Bien qu'il estime que le projet de résolution 17/1 doit demeurer dans la forme présentée dans la note WP/59 et reproduite dans la note WP/575, il estime nécessaire de faire état dans le rapport des préoccupations exprimées par les délégués qui croient que cette résolution doit être modifiée.

53. Le délégué de la Chine remercie le délégué de l'Australie de sa suggestion pour faire progresser les travaux, qui est appuyée par un certain nombre de délégués. Il pourrait accepter la proposition du Président qui en découle, sous réserve de deux conditions préalables : pour rendre compte des débats du Comité exécutif de façon équilibrée dans le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour, remplacer les mots « Le Comité convient » par « Un grand nombre d'États du Comité convient » et faire également mention des points de vue des autres États du Comité ; indiquer, dans le chapeau du paragraphe distinct envisagé, que les États concernés appliquent une démarche juste, équitable et pratique pour faire face aux problèmes liés aux changements climatiques et qu'ils ont pour objectifs le développement durable de l'aviation civile internationale et la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale et non pas seulement leur compensation. Le délégué de la Chine se réserve le droit de revenir au paragraphe 17.43 du projet de rapport en fonction de l'issue des discussions sur le projet de résolution 17/1.

54. Tout en exprimant son appui à la proposition du Président, le délégué du Canada affirme qu'il ne sera pas nécessaire que le groupe de rédaction examine le paragraphe distinct envisagé étant donné qu'il reflétera les positions des États concernés.

55. Le délégué de la France partage ce point de vue. Il exprime l'espoir que le texte du paragraphe 17.43 portant sur le fait que le Comité recommande à l'Assemblée d'adopter la Résolution 17/1 reprenne le libellé qui sera utilisé pour le paragraphe correspondant 16.40 du projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574), où le Comité recommande à l'Assemblée d'adopter la Résolution 16/1. Au sujet des observations de la déléguée du Brésil, le délégué de la France affirme que le paragraphe 17.41 reflète précisément le débat du Comité exécutif sur l'examen périodique du CORSIA et qu'il est prématuré de commencer à discuter de mise au point des Résolutions A39-2 et A39-3 actualisées de l'Assemblée (c'est-à-dire les Résolutions 16/1 et 17/1). Il souligne que l'essentiel à ce stade est de s'assurer que le CORSIA devienne fonctionnel. Le délégué de la Finlande s'associe à cette intervention.

56. Exprimant lui aussi son plein appui à la proposition du Président, le délégué de l'Afrique du Sud souligne l'importance de dégager un consensus sur le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour pour éviter de rouvrir les questions débattues au cours de la Plénière.

57. Faisant observer que le débat en cours est analogue au débat antérieur du Comité exécutif sur le point 16 de l'ordre du jour, le Président du Conseil envisage, sur la base des observations des délégués de la Fédération de Russie, de la Chine et de la France concernant le paragraphe 17.43 du projet de rapport, d'appliquer également au point 17 de l'ordre du jour l'arrangement déjà convenu pour le point 16. Indiquant qu'il envisage également que les mêmes questions concernant la procédure de prise de décision au sein du

Comité exécutif puissent se poser, il souligne que des consultations officieuses avec les États intéressés doivent être entreprises à la fois pour le point 16 et le point 17. Le Président du Conseil note que, selon la proposition du Président, les délégués de la Fédération de Russie et de la Chine sont invités à soumettre au Secrétariat pour examen un paragraphe distinct exposant toutes leurs préoccupations concernant le point 17 de l'ordre du jour, comme ils ont été invités à le faire pour le point 16. Il suggère que des consultations informelles soient ensuite tenues avec un grand nombre d'autres États au sujet des deux paragraphes distincts proposés, dans le but de dégager un consensus à ce sujet. Faisant écho au point de vue exprimé par le délégué de l'Afrique du Sud, le Président du Conseil rappelle la nécessité d'éviter que des questions soient débattues à nouveau en Plénière.

58. Indiquant que le Comité exécutif procédera de cette manière, le Président note qu'il reviendra au point 17 de l'ordre du jour à la prochaine séance du Comité, au cours de laquelle un rapport sera présenté sur l'issue des consultations informelles.

59. La séance est levée à 17 h 10.

Procès-verbal de la douzième séance
(Jeudi, 3 octobre 2019 à 15 h 30)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière *(suite)*

2. Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

   — Approbation du projet d'éléments de rapport à la Plénière *(suite)*

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 16 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique et normalisation
Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Approbation des projets d'éléments de rapport à la Plénière

1. Le Comité reprend l'examen de son projet de rapport à la Plénière sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574) (EX/10 et /11) et de son projet de rapport à la Plénière sur le point 17 de l'ordre du jour (WP/575) (EX/11). Le Président du Conseil, M. Olumuyiwa Benard Aliu, fait le point sur l'état d'avancement des consultations informelles à ce propos avec les États concernés.

2. En ce qui concerne le projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574), le Président du Conseil rappelle qu'à sa onzième séance (EX/11), le Comité exécutif a approuvé le texte présenté par le deuxième groupe de rédaction pour les paragraphes 16.38, 16.39 (amendés par la suite au vu des débats), 16.40 et 16.41. De surcroît, le Comité exécutif a : pris note de la conclusion du Président selon laquelle la majorité souhaitait conserver le projet de Résolution 16/1 sur les changements climatiques tel qu'il est présenté dans la note WP/58 et reproduit dans la note WP/574 ; pris note des différents sujets évoqués ; accordé davantage de temps pour de plus amples consultations informelles avec les États concernés. Le Président du Conseil a mené ces consultations pour vérifier s'il y avait une convergence de vues.

3. S'agissant du projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour (WP/575), le Président du Conseil note qu'à la onzième séance (EX/11), le Président a proposé, pour donner suite à la suggestion du délégué de l'Australie, que les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie soient invités à soumettre à l'examen du Secrétariat un paragraphe distinct exposant toutes leurs préoccupations, telles qu'elles ont été précédemment exprimées lors des débats du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour, au lieu de déposer des amendements à divers paragraphes du projet de rapport pour indiquer ces préoccupations. Le délégué de la Chine a indiqué qu'il pourrait accepter cette proposition, à deux conditions préalables : que, pour rendre compte de façon équilibrée des débats au sein du Comité exécutif dans le projet de rapport, les références qui y figurent à « Le Comité est convenu » soient remplacées par l'expression « De nombreux États au sein du Comité sont convenus », et qu'il soit également fait référence aux vues des

autres États du Comité ; et que l'introduction du paragraphe distinct qui est envisagé précise bien que les États concernés ont toujours adopté une approche équitable, juste et réaliste dans la lutte contre les changements climatiques et qu'ils avaient pour objectifs le développement durable de l'aviation civile internationale et la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, et pas uniquement leur compensation.

4. Le Président du Conseil indique qu'au cours des consultations informelles, l'existence de malentendus au sujet des conditions préalables mentionnées, en particulier la première d'entre elles, a malheureusement été porté à son attention. Il explique que le délégué de la Chine a demandé en réalité que les références du projet de rapport à « Le Comité est convenu » soient remplacées par l'expression « Certains États sont convenus ». Après examen de la note WP/575, il est apparu clairement au Président du Conseil que cette proposition de changement concernait surtout le paragraphe 17.43, dans lequel le Comité est convenu de recommander à l'Assemblée d'adopter la Résolution 17/1 au sujet du CORSIA. Le Président du Conseil, prenant acte de l'échec partiel de sa tentative de trouver un consensus sur ce sujet pour aider le Président, laisse aux délégués de la Chine et de la Fédération de Russie le soin d'indiquer comment ils souhaitent procéder afin de permettre au Comité exécutif de prendre une décision sur la voie à suivre. Il rappelle l'importance essentielle de conclure l'ensemble des travaux de l'Assemblée le lendemain, vendredi 4 octobre 2019, puisque c'est la dernière journée de la 40e session.

5. Au nom du Comité exécutif, le Président remercie le Président du Conseil pour son action inlassable en faveur d'un consensus sur les points 16 et 17 de l'ordre du jour.

6. Rappelant qu'il y a eu un malentendu au sujet de ses deux conditions préalables, le délégué de la Chine répète les textes (voir les paragraphes 3 et 4 ci-dessus). Il souligne qu'il peut suivre les conseils du Président et du Président du Conseil et faire de son mieux pour qu'un consensus puisse être obtenu au sein du Comité exécutif, sur le point 17 de l'ordre du jour, éventuellement au cours de la séance actuelle.

7. Le délégué de la Fédération de Russie fait remarquer qu'il n'a pas explicitement énoncé son avis au sujet de la proposition du Président à la dernière séance. Bien qu'il ne l'estime pas pleinement acceptable, il se soucie également de clôturer l'examen du point 17 de l'ordre du jour et il suggère qu'un petit groupe de rédaction soit formé pour examiner les amendements au projet de rapport (WP/575) que le délégué de la Chine et lui-même ont proposés à la séance EX/11.

8. Le délégué de la France fait part de sa surprise devant l'emploi du terme « conditions préalables », et souligne que ce n'est pas la meilleure façon de mener des négociations. Rappelant que le Comité exécutif a respectueusement et patiemment écouté les propositions formulées à la séance EX/11 par les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie, il déclare qu'il ne serait pas productif de répéter cet exercice maintenant, à l'avant-veille de la clôture de l'Assemblée. Se référant à la première condition préalable du délégué de la Chine, le délégué de la France souligne que le remplacement de l'expression « Le Comité est convenu » par « Certains États sont convenus » dans le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour ne rendrait pas compte de la réalité des débats. Cela est particulièrement vrai pour le paragraphe 17.43, dans lequel le Comité est convenu de recommander à l'Assemblée d'adopter la résolution 17/1 au sujet du CORSIA, puisque les délégués qui ont pris la parole ont quasiment tous exprimé leur appui en faveur de la Résolution 17/1 telle qu'elle est présentée dans la note WP/59 et reproduite dans la note WP/575. Tout en respectant les différents points de vue exprimés par quelques États à ce propos, le délégué de la France maintient que le remplacement proposé de l'expression « Le Comité est convenu » par « Certains États sont convenus » au paragraphe 17.43 du projet de rapport serait inapproprié.

9. Faisant observer qu'il a accepté la proposition du Président d'ajouter un paragraphe distinct dans le rapport, exposant toutes les préoccupations exprimées précédemment par les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie lors des débats du Comité exécutif autour du point 17 de l'ordre du jour, étant entendu que le texte du projet de résolution 17/1 ne serait pas amendé, le délégué de la France déclare qu'il n'est pas prêt à changer de position car il reste convaincu qu'il s'agit là du meilleur moyen de résoudre cette difficulté. Il suggère, en signe de respect pour l'avis minoritaire, que le paragraphe distinct qui est envisagé soit placé juste avant le paragraphe 17.43, lequel contient la recommandation du Comité adressée à l'Assemblée d'adopter la résolution 17/1 au sujet du CORSIA, telle qu'elle est présentée dans la note WP/59 et reproduite dans la note WP/575.

10. Le délégué de l'Australie fait remarquer que si l'expression « Le Comité » est employée des paragraphes 17.35 à 17.43 du projet de rapport, à l'exception des paragraphes 17.40 et 17.43, la déclaration qui suit est factuelle, le Comité notant ou prenant note des informations fournies, et elle ne peut donc être modifiée. Se rapportant au paragraphe 17.40, qui précise que le « Le Comité convient que le nombre accru d'États ayant annoncé leur participation volontaire au CORISA constitue un signe très positif », il fait valoir que la plupart des délégués estiment que cela est vrai, mais que si les délégués de la Chine et de la Fédération de la Russie n'y adhèrent pas, ils peuvent préciser leurs vues dans le paragraphe distinct qui est envisagé. Le délégué de l'Australie se déclare favorable à la suggestion du délégué de la France consistant à placer ce paragraphe en amont du paragraphe 17.43, et estime comme lui que le projet de résolution 17/1 sur le CORSIA ne devrait pas être modifié.

11. La déléguée du Royaume-Uni appuie fermement l'intervention et la proposition du délégué de la France. Soulignant que les propos du délégué de l'Australie étaient fort avisés, elle déclare que le Royaume-Uni ne peut pas accepter la proposition faite par le délégué de la Chine de remplacer « Le Comité est convenu » par « Certains États sont convenus » dans le projet de rapport. La déléguée du Royaume-Uni rappelle que, lors de la séance EX/11, la vaste majorité des délégués qui se sont exprimés ont clairement appuyé le CORSIA. De plus, il a été clairement convenu que le texte du projet de résolution 17/1 ne serait pas rouvert au débat mais serait au contraire accepté par le Comité exécutif tel qu'il est présenté dans la note WP/59 et reproduit dans la note WP/575, et recommandé à la Plénière pour adoption. Notant que le Comité exécutif semble être parvenu à un bon compromis à la séance EX/11, la déléguée du Royaume-Uni exhorte les délégués à préserver ce compromis et à avancer.

12. Les délégués de la Finlande, de la Suisse, de la Norvège, de la Slovaquie, de l'Espagne, de la Slovénie, du Canada, de l'Islande, du Portugal, de l'Estonie, de la Belgique, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas, de la Bulgarie, du Danemark, de l'Irlande et de la Suède témoignent également de leur ferme appui à l'intervention et à la proposition du délégué de la France, ainsi qu'aux observations formulées par les délégués de l'Australie et du Royaume-Uni.

13. Ce faisant, le délégué de l'Espagne souligne que le texte du projet de résolution 17/1 ne devrait pas être modifié car cela saperait tous les travaux liés au CORSIA que l'OACI a réalisés depuis trois ans. Souscrivant à l'approche du délégué de l'Australie concernant le paragraphe distinct qui est envisagé et qui exposerait toutes les préoccupations exprimées précédemment par les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie lors des débats du Comité exécutif autour du point 17 de l'ordre du jour, il met en évidence les deux options possibles pour régler cette question : entreprendre d'autres négociations de dernière minute avec les États concernés, ou bien procéder conformément au Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600).

14. Soulignant que les émissions de CO_2 de l'aviation internationale n'ont pas de passeport, c'est-à-dire qu'elles ne connaissent pas les frontières, la déléguée de la Slovénie insiste sur la nécessité de regarder vers l'avenir et de ne pas rouvrir le projet de résolution 17/1 au sujet du CORSIA.

15. S'associant aux points de vue exprimés par les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie, le délégué de l'Érythrée insiste sur la nécessité de considérer le problème à sa racine : la destruction en cours de la planète qui est causée par le réchauffement climatique. Il fait remarquer que, si les émissions de gaz à effet de serre des États développés sont le principal facteur de contribution au réchauffement climatique, ce sont les États en développement, et notamment les petits États insulaires en développement (PEID), qui sont lourdement affectés par les dommages causés par les changements climatiques. Le délégué de l'Érythrée souligne que, si les États développés ont les moyens de lutter contre le réchauffement climatique et d'en limiter au minimum les dommages pour eux-mêmes, du moins à court terme, cette approche n'est pas durable. Il rappelle ensuite le manque de moyens dont disposent les États en développement, en particulier les PEID, pour combattre et atténuer les changements climatiques, et que ce ne sont pas simplement des dommages qu'ils risquent de subir, mais la destruction totale. Constatant que, en dernière analyse, les États développés et les États en développement seraient tous perdants dans la lutte contre les changements climatiques, le délégué de l'Érythrée appelle tous les États à s'unir pour parvenir à des conditions avantageuses sur tous les plans, qui sauveraient la planète de la destruction totale tout en assurant le respect des droits de l'homme.

16. En réponse aux observations formulées, le délégué de la Chine souligne que, même si de nombreux délégués ont indiqué qu'il n'existe pas à l'OACI de précédent de remplacement de l'expression « Le Comité est convenu » par « Certains États sont convenus » dans le rapport du Comité exécutif, il croit aussi comprendre qu'il n'y a pas non plus de précédent à l'OACI d'emploi d'un seul paragraphe distinct pour présenter la position d'un groupe d'États dans le rapport. Par conséquent, si sa proposition créant un précédent est inacceptable pour ces délégués, alors la proposition du Président, créant aussi un précédent, est inacceptable à ses yeux. Faisant part de sa consternation devant les commentaires de certains délégués ne se disant pas prêts à négocier le texte du projet de résolution 17/1 au sujet du CORSIA, le délégué de la Chine souligne que son État, qui s'intéresse aux travaux de l'Organisation et qui lit très attentivement chaque document de l'OACI, est disposé à ouvrir le dialogue avec tous les États. Il juge consternant que tous les États n'accordent pas le même soin aux documents de l'OACI.

17. Le délégué de la Chine précise qu'il pourrait suivre les conseils du Président et du Président du Conseil, hormis la proposition d'ajouter un seul paragraphe distinct dans le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour (WP/575). Il fait part de sa volonté de s'engager dans d'autres négociations pour modifier le projet de rapport, dans le cadre du deuxième groupe de rédaction qui a été formé précédemment (EX/10) afin d'examiner les amendements proposés au projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour, pour faire preuve de souplesse et tenir compte des préoccupations de chaque État et tenter d'obtenir un consensus sur le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour lui-même. Cela dit, le délégué de la Chine tient beaucoup à avoir une discussion approfondie sur le projet de résolution 17/1 au sujet du CORSIA.

18. Le délégué de la Fédération de Russie affirme qu'il n'accepte pas lesdites conditions préalables du délégué de la Chine et ne souhaite pas rouvrir le débat sur le projet de résolution 17/1. Il respecte la position exprimée par la majorité des États et souhaite seulement que le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour fasse ressortir la position de la minorité. Le délégué de la Fédération de Russie réitère sa suggestion de former un petit groupe de rédaction pour examiner les amendements au projet de rapport (WP/575) que le délégué de la Chine et lui-même ont proposés à la séance EX/11.

19. Le délégué des États-Unis souligne que dans les nombreux mois et années de préparation de la 40e session de l'Assemblée, et au cours de la session, son État a entretenu un dialogue constructif et ouvert avec l'ensemble des États membres de l'OACI. De plus, lors de cette session, les États-Unis ont fait l'effort de prendre en considération les vues de la Fédération de Russie, de la Chine, de l'Inde et de l'Érythrée, qui étaient importantes et dont il fallait tenir compte. En parallèle, il semble que les objectifs évoluent et on ne sait pas clairement ce qui sera nécessaire pour clore l'examen du point 17 de l'ordre

du jour au sein du Comité exécutif et pour soumettre à la Plénière le rapport et le projet de résolution 17/1 au sujet du CORSIA. Notant que le délégué de la Fédération de Russie venait de déclarer que c'était là ce qu'il souhaitait faire, le délégué des États-Unis indique que, même s'il est pleinement favorable à ce qu'on avance aussi vite que possible, il est nécessaire de savoir comment cela peut être réalisé sans changer à nouveau d'objectifs. Il est préoccupé par certaines remarques formulées par le délégué de la Chine qui semblent laisser entendre qu'une fois le texte du projet de rapport approuvé, le Comité exécutif devra encore toutefois parvenir à un accord sur le texte du projet de résolution 17/1, ce qui semble être un recul.

20. Pour ce qui est de la voie à suivre, et compte tenu des observations formulées par le délégué de la Fédération de Russie et des deux possibilités évoquées par le délégué de l'Espagne, le délégué des États-Unis formule les recommandations suivantes : que le Comité exécutif passe dès maintenant à l'examen du point 16 de l'ordre du jour de la Plénière, qui a été pratiquement conclu à la séance EX/11 après le travail constructif réalisé ; et que, malgré le très peu de temps restant à cette session de l'Assemblée, de plus amples négociations soient menées pour tenir compte des vues des quatre États mentionnés dans le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour. Il déclare que les États-Unis seront ouverts à de telles négociations, sous réserve que : le point 16 de l'ordre de jour soit examiné en Plénière et que, si aucun progrès n'est accompli lors des négociations, l'on procède conformément au Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), ce qui est la deuxième possibilité évoquée par le délégué de l'Espagne.

21. Exprimant le sentiment que l'OACI se trouve dans une mauvaise passe, le délégué des États-Unis exprime sa préoccupation quant à l'issue des débats de l'Assemblée sur le CORSIA et aux réactions de la communauté internationale. Il souligne la grande importance du CORSIA et le soutien continu que lui apporte un grand nombre d'États présents à la 40e session de l'Assemblée.

22. La déléguée de l'Inde remercie le Président pour la sagesse politique dont il fait preuve en donnant à chaque État l'occasion de s'exprimer et d'avoir des amendements portés au projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour et au projet de résolution 17/1 au sujet du CORSIA. Notant qu'il existe un certain nombre de différences d'un État à l'autre s'agissant du CORSIA, elle souligne qu'il serait logique, avant d'achever les projets de rapport et de résolution 17/1, que ces différences soient au moins consignées. La déléguée de l'Inde fait part de son immense satisfaction de voir les délibérations actuelles car elle a assisté aux délibérations de 2016 lorsque la résolution A39-3 de l'Assemblée concernant le CORSIA a été adoptée.

23. Notant qu'il est fait grand cas de l'équité intergénérationnelle dans le cadre des mesures pour le climat qui sont proposées par la génération actuelle, la déléguée de l'Inde souligne qu'il existe aussi des impératifs d'équité intergénérationnelle pour l'élimination de la pauvreté et le développement socio-économique. Rappelant que ces sujets représentent des défis majeurs pour de nombreux États, elle souligne la nécessité pour l'OACI d'adopter un point de vue qui corresponde à l'ensemble de ses États membres. La déléguée de l'Inde suggère que l'OACI suive, dans cette perspective, le bon exemple de l'Organisation maritime internationale (OMI), qui a adopté en 2018 la *Stratégie initiale de l'OMI concernant la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) provenant des navires*, exposant une vision qui confirme l'engagement de l'OMI à réduire les émissions de GES provenant des transports maritimes internationaux et à les éliminer progressivement aussitôt que possible. L'OMI a aussi créé : un fonds volontaire d'affectation spéciale multidonateurs pour les GES, destiné à fournir une source d'appui financier aux activités de coopération technique et de renforcement des capacités afin de faciliter la mise en œuvre de ladite Stratégie initiale de l'OMI et de traiter le sujet des responsabilités communes mais différenciées (RCDM) et des capacités respectives (CR) ; et le projet mondial de technologie maritime (GMN), financé par l'UE, pour aider les États à élaborer des politiques et mesures nationales de rendement énergétique des transports maritimes, à promouvoir l'adoption de technologies et d'activités à faible émission de

carbone dans le secteur des transports maritimes et à créer des systèmes pilotes de collecte et de compte rendu des données.

24. En conclusion, la déléguée de l'Inde se rallie aux avis des quelques États estimant que, bien qu'elles soient minoritaires, leurs vues doivent être intégrées au projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour et au projet de résolution 17/1, afin de refléter leurs grandes préoccupations.

25. La déléguée de la Nouvelle-Zélande rappelle qu'à la séance EX/11, la nécessité de respecter les vues des États a été mis en évidence et le Comité exécutif a écouté les opinions exprimées par les délégués de la Fédération de Russie et de la Chine pendant une bonne partie de cette séance, ainsi que lors de séances précédentes. Des suggestions ont été formulées par le délégué de l'Australie et le Président pour permettre à ces opinions d'être prises en compte convenablement, qu'elle approuve et que le délégué de la Fédération de Russie semble désormais accepter. La déléguée de la Nouvelle-Zélande n'estime pas nécessaire d'avoir un petit groupe de rédaction pour avancer et soumettre le point 17 de l'ordre du jour à la Plénière ; les délégués de la Fédération de Russie et de la Chine, et les délégués de tous les autres États concernés, devraient plutôt exposer leurs vues par écrit et dans les meilleurs délais, pour le paragraphe distinct qui est envisagé dans le projet de rapport. Elle ne croit pas que la teneur du projet de rapport correspondant aux débats du Comité exécutif pourrait être modifié, plus particulièrement, la référence au large appui au CORSIA et le choix concerté d'une vaste majorité des États d'accepter le projet de résolution 17/1 tel qu'il est présenté dans la note WP/59 et reproduit dans la note WP/575, et la décision d'un petit nombre d'États de ne pas l'accepter sans autre changement. La déléguée de la Nouvelle-Zélande signale que, en procédant de la sorte, les vues de la majorité comme celles de la minorité sont toutes deux prises en compte dans le projet de rapport. Réitérant son appui aux observations formulées, entre autres, par les délégués de la France et du Royaume-Uni, elle souscrit à la recommandation du délégué des États-Unis d'examiner à présent le point 16 de l'ordre du jour à la Plénière.

26. Le délégué de l'Égypte indique qu'il appuie sans réserve, en principe, le projet de résolution 17/1, sans aucun amendement. Toutefois, ayant écouté très attentivement les observations formulées à ce sujet par les délégués de la Fédération de Russie et de la Chine, ainsi que celles d'autres délégués, et notant l'impossibilité de connaître les positions des États qui n'ont pas encore pris la parole, il suggère que le paragraphe 17.43 du projet de rapport soit révisé pour qu'il se lise à peu près comme suit : « Le Comité convient de soumettre à la Plénière, pour examen, la recommandation suivante afin qu'elle soit adoptée : ». Rappelant que tous les délégués s'efforcent d'obtenir le consensus le plus large possible, le délégué de l'Égypte demande au Président de prévoir un peu plus de temps afin d'atteindre ce consensus par l'intermédiaire d'un petit groupe de rédaction. Affirmant que la proposition du délégué de l'Australie pourrait aussi être une bonne solution, il indique placer sa confiance dans la sagesse du Président.

27. Le délégué de l'Australie appuie la recommandation du délégué des États-Unis d'examiner le point 16 de l'ordre du jour à la Plénière. Déclarant que les faits sont incontestables, il réaffirme que les déclarations factuelles figurant aux paragraphes 17.35 à 17.41 du projet de rapport ne peuvent pas être modifiées. Le délégué de l'Australie fait observer qu'à l'évidence les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie souhaitent que leurs vues transparaissent davantage au paragraphe 17.42, qui précise que « (…) une nette majorité d'États exprime leur soutien au projet de résolution de l'Assemblée proposé dans la note WP/59, sans autre changement. Le Comité note toutefois les préoccupations formulées par plusieurs États, notamment celles des notes WP/306, WP/228 Révision n° 1 et WP/529 Révision n° 1. … ». Même s'il étudierait cela volontiers, un petit groupe de rédaction n'est pas nécessaire : il suffit que les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie et tous les autres délégués des États concernés soumettent un texte à l'examen du Comité exécutif. Il observe qu'une note de bas de page pourrait aussi être insérée au paragraphe 17.43, pour préciser quels États ne sont pas convenus de recommander que l'Assemblée adopte la résolution 17/1 au sujet du CORSIA sans autre amendement. C'est la voie à suivre qu'il propose.

28. Notant que les délégués de l'Égypte et de la France ont formulé de bonnes suggestions, et rappelant les observations du délégué de la Fédération de Russie au sujet d'un paragraphe distinct, le délégué de l'Arabie saoudite affirme qu'un petit groupe de rédaction chargé d'examiner seulement deux paragraphes du projet de rapport pourrait régler cette question sans modifier le texte du projet de résolution 17/1.

29. La déléguée de Cuba précise qu'elle n'est guère étonnée par les débats actuels car elle a toujours pensé que le consensus obtenu à la 39e session de l'Assemblée au sujet du CORSIA était faible. Par conséquent, elle pense à l'instar des délégués de l'Espagne et des États-Unis que les négociations doivent se poursuivre avec les États concernés. La déléguée de Cuba convient également, avec les délégués de la Fédération de Russie, de l'Égypte et de l'Arabie saoudite, qu'un petit groupe de rédaction devrait examiner les propositions d'amendements au projet de rapport afin que les positions des États concernés y soient clairement consignées, et qu'il recommande tout changement qu'il juge opportun au vu des débats du Comité exécutif sur le CORSIA.

30. Le délégué de l'Italie rappelle que, lors de l'examen par le Comité exécutif, à sa précédente séance (EX/11), du projet de rapport sur le point 17 de l'ordre de jour, une nette majorité d'États n'ont rien trouvé à redire au texte. Prenant note du souhait de certains États que leur point de vue minoritaire soit mieux expliqué dans le projet de rapport, il affirme que cela va dans l'intérêt de tout le monde et souligne qu'il faut tout faire en ce sens. Le délégué de l'Italie estime que former un petit groupe de rédaction ou bien suivre la proposition récente du délégué de l'Australie peuvent être de bons moyens d'avancer. Se référant aux observations du délégué de la Fédération de Russie, il déclare que le Comité exécutif n'est pas loin de trouver une solution et une recommandation pour la Plénière au sujet du projet de résolution 17/1 avant d'envisager la mise en application du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600) pour décision finale par la Plénière. Le délégué de l'Italie recommande par conséquent d'essayer de formuler un texte pour le paragraphe 17.42 afin de tenir compte des préoccupations des États qui trouvent que leur position n'apparaît pas dans la décision de la majorité des États.

31. Les délégués des Pays-Bas, du Danemark, de la Bulgarie et de la Suède approuvent les observations formulées par les délégués des États-Unis et de la Nouvelle-Zélande ainsi que la toute dernière proposition du délégué de l'Australie.

32. Apportant également son appui à la solution proposée par le délégué de l'Australie, le délégué de Singapour propose en plus que le paragraphe 17.43 du projet de rapport soit modifié pour y ajouter, au début, une expression telle que « à l'issue de longues délibérations » afin qu'il se lise comme suit : « À l'issue de longues délibérations, le Comité est convenu de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante : ».

33. S'agissant du point 16 de l'ordre du jour, la déléguée de l'Inde souligne que son État est une nation responsable qui est attachée à la mise en œuvre des politiques et pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement et des changements climatiques. L'Inde rappelle cependant qu'un objectif ambitieux à long terme de zéro émissions nettes d'ici 2050 ne peut pas être un objectif pour les pays en développement. Elle rappelle que, lors du récent Sommet sur l'action climatique des Nations Unies (New York, 23 septembre 2019), l'Inde était d'avis qu'un objectif de zéro émissions nettes devrait être débattu en même temps que la fourniture appropriée de moyens de mise en œuvre pour les pays en développement. Le financement de l'action climatique est un pilier essentiel du renforcement des mesures en faveur du climat mais il faut relever à égalité le niveau d'ambitions et le niveau de soutien avant de fixer des objectifs. Il faut esquisser un nouvel appui financier et technique supplémentaire destiné à la lutte contre les changements climatiques afin de renforcer les capacités. L'appel en faveur d'un nouvel objectif ambitieux de zéro émissions nettes et des cibles quantifiables de carburants d'aviation durables doit être conditionné à la mise à disposition rapide et suffisante de fonds pour les pays en développement.

34. Favorable à la voie à suivre suggérée par de nombreux délégués, la déléguée du Royaume-Uni souligne qu'il faut avancer. Elle déclare qu'un petit groupe de rédaction n'est pas nécessaire car il s'agit simplement de s'entendre sur le texte du projet de rapport qui rend compte des délibérations du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour. En phase avec l'intervention du délégué de l'Érythrée, la déléguée du Royaume-Uni souligne que tous les États présents à la 40e session de l'Assemblée partagent la même ambition d'éviter les conséquences les plus néfastes des changements climatiques par une action mondiale concertée, à l'instar des centaines de milliers de personnes qui ont défilé devant les locaux de l'OACI lors de la marche pour le climat du 27 septembre 2019. Notant que la 39e session de l'Assemblée a adopté le CORSIA comme la première contribution de l'aviation internationale à la lutte contre les changements climatiques, elle tient à rappeler l'urgence manifeste d'agir face aux changements climatiques : il reste dix ans pour opérer des changements fondamentaux de comportement afin d'éviter le genre de répercussions évoquées par le délégué de l'Érythrée. Déclarant que si le texte du projet de résolution 17/1 sur le CORSIA était rouvert, ce serait un recul de dix ans en arrière, et non une avancée, la déléguée du Royaume-Uni souligne que le monde entier a les yeux rivés sur l'OACI et attend de voir ce qu'elle va faire.

35. Exprimant son appui à la récente proposition du délégué de l'Australie, le délégué de la Fédération de Russie souligne qu'à la séance EX/11, il a notamment suggéré : d'ajouter un nouveau paragraphe 17.42 bis, qui se lirait comme suit : « Les trois États ne donnent pas leur accord de principe au projet de Résolution soumis par le Conseil dans la note WP/59 parce qu'il a été refusé de débattre des modifications qu'ils proposaient d'apporter à cette résolution [adresse web de l'OACI] et que leurs préoccupations n'ont pas été prises en compte » ; et d'ajouter les termes « par majorité » au paragraphe 17.43 afin qu'il se lise comme suit : « Le Comité convient à la majorité de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante : » (17/1).

36. Alarmée par le terme « faible » que la déléguée de Cuba a employé pour désigner le consensus obtenu à la 39e session de l'Assemblée, la déléguée de l'Irlande souligne que les débats du Comité exécutif sur ce régime ont été extrêmement positifs et tournés vers l'avenir, et elle rappelle le besoin de rester fidèle à cet esprit pour la séance actuelle. Elle souscrit aux observations formulées par les États-Unis, la France et d'autres pays. Constatant que le délégué de l'Australie a, comme toujours, apporté une aide précieuse en dirigeant l'attention du Comité exécutif sur les points qu'il fallait étudier davantage, la déléguée de l'Irlande est résolument favorable à sa récente proposition, telle qu'elle a été complétée par les délégués de l'Italie et de Singapour. Répétant que les préoccupations des États ayant une position différente de la majorité pouvaient être intégrées dans un paragraphe distinct dans le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour, elle prend note de la remarque positive du délégué de la Fédération de Russie à ce sujet. La déléguée de l'Irlande souligne la nécessité d'avancer sur ce texte et d'accepter le projet de Résolution 17/1 sans aucun autre changement.

37. Affirmant que la proposition récente du délégué de l'Australie était constructive et potentiellement utile, le délégué de la Grèce recommande d'appliquer la solution proposée.

38. Estimant lui aussi que la proposition du délégué de l'Australie est excellente, et prenant note des propositions allant dans la même sens des délégués de l'Italie et de Singapour, le délégué de la Suède se déclare favorable à une solution dans cet esprit.

39. Au vu des nombreuses interventions, le Président propose que le Comité exécutif : accepte le texte révisé de son projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour (EX/11) ; invite la Chine, la Fédération de Russie et tous les autres États concernés à présenter conjointement au Secrétariat un texte exposant leurs points de vue divergents pour qu'ils soient intégrés au projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour ; et accepte le projet de résolution 17/1 sur le CORSIA tel qu'il est présenté dans la note WP/59 et reproduit dans la note WP/575, sans aucun autre changement.

40. Les délégués de l'Allemagne, de l'Ukraine, des Émirats arabes unis, de la France, de la Suisse, de l'Italie, du Canada, de l'Autriche, des États-Unis, du Japon, de la Norvège, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de la Fédération de Russie, de l'Espagne, de la Finlande, de la Suède et de l'Égypte approuvent cette proposition, et les délégués de l'Allemagne, de l'Ukraine, de la Finlande et de l'Égypte précisent qu'ils se prononcent tout à fait contre la réouverture du texte du projet de résolution 17/1.

41. Le délégué de la Chine exprime sa profonde reconnaissance à chacun des délégués pour les efforts qu'ils ont consentis afin de tenir compte des avis minoritaires, et affirme qu'un esprit de coopération et de compromis aidera le Comité exécutif à s'orienter vers un consensus définitif sur ce sujet, ainsi que sur tous les sujets qu'il examine. Remerciant le Président pour la voie à suivre qu'il propose, il exprime le souhait de faire partie du groupe de rédaction afin d'examiner les modifications qu'il a été proposé d'apporter au projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour et de consulter d'autres États intéressés à ce sujet. Rappelant qu'il a présenté les changements proposés par la Chine lors de la séance EX/11 et qu'il les a ensuite communiqués par courriel au Secrétariat, le délégué de la Chine signale qu'il aimerait également les transmettre à toutes les parties intéressées. Il déclare qu'il fera de son mieux pour tenir compte de la proposition du Président de n'apporter aucune modification à la résolution 17/1 au sujet du CORSIA, mais qu'il a une autre condition préalable pour qu'elle soit acceptée : que le Président soumette également à la Plénière la suggestion de la Chine pour ce projet de Résolution.

42. Le Président explique que l'idée est d'ajouter dans le projet de rapport un texte faisant état des points de vue divergents sur le projet de Résolution 17/1 et que les informations à ce propos ont été présenté au Comité exécutif.

43. Le Président du Conseil rappelle que la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie ont présenté conjointement leurs propositions de changement au projet de résolution 17/1 (WP/59) dans une feuille volante publiée sur le site de la 40e session de l'Assemblée, dans la rubrique *Documents de référence*, comme il est clairement précisé au paragraphe 17.42 de la note WP/575 (« Suite aux déclarations de quelques États membres, trois États membres présentent à la séance des textes qui sont placés sur le site web de l'OACI. »). Il souligne que même si ces propositions de changements étaient présentées dans une note d'information, avec une cote A40-WP, et soumises à l'OACI dans les délais, cette note d'information ne serait pas présentée pour examen au Comité exécutif ; conformément à la procédure établie, il serait plutôt indiqué dans le rapport que le Comité exécutif a pris note de la présentation de la note d'information.

44. Compte tenu des contraintes de procédure, le Président du Conseil propose que, pour répondre aux préoccupations du délégué de la Chine, le paragraphe 17.42 du projet de rapport (WP/575) soit étoffé en y ajoutant l'adresse du site Internet de la 40e session de l'Assemblée, où ladite feuille volante a été publiée, et que les points saillants rapportés par la Chine, l'Inde et la Fédération de Russie au sujet du projet de résolution 17/1 sur le CORSIA soient ajoutés dans un paragraphe distinct. Il souligne que, de cette façon, les délégués auront la possibilité de lire cette feuille volante avant l'examen par la Plénière du rapport du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour et du projet de résolution 17/1.

45. Les délégués de l'Espagne, de la Fédération de Russie, de la France, de Singapour, de la Finlande et de la Chine manifestent leur soutien à la proposition du Président du Conseil ci-dessus.

46. Répondant à une question du délégué de la Fédération de Russie, le Chef, Changements climatiques présente les modifications au projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/574) qui ont été approuvées par le Comité exécutif à sa dernière séance (voir A40-Min. EX/11). Il précise que ces modifications seront dûment consignées dans la version définitive du rapport (WP/626) qui sera présentée à la Plénière pour examen et adoption du projet de résolution 16/1.

47. Comme suite aux points évoqués par les délégués de la Chine et de la Fédération de Russie le Président indique que le texte approuvé pour le paragraphe 16.41 (« Malgré les objections de quelques États, le Comité convient, à la majorité, de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante : ») sera transposé dans la version définitive du rapport du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour (voir paragraphe 17.45 de la note WP/627).

48. Le délégué de la Chine indique que, dans le souci de faire preuve de la plus grande souplesse et très sensible aux efforts des délégués, du Président et du Président du Conseil pour tenir compte des avis minoritaires, il pourrait accepter le paragraphe 16.41 et le paragraphe correspondant dans le rapport du Comité exécutif sur le point 17 de l'ordre du jour (voir paragraphe 17.45 de la note WP/627), étant entendu que ces paragraphes n'empêcheront pas les États concernés d'exprimer leurs points de vues sur le projet de résolution 16/1 au sujet du changement climatique et sur le projet de résolution 17/1 au sujet du CORSIA, quand ils seront débattus plus avant en Plénière.

49. Le Président prend note et accepte cela ; il indique que le Comité exécutif est parvenu à un consensus sur la version révisée du texte de son projet de rapport sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/626), qui sera présenté à la Plénière, pour approbation, le lendemain, vendredi 4 octobre 2019.

50. En ce qui a trait au projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour, le Président indique que la Chine, la Fédération de Russie et tous les autres États concernés seront invités à présenter conjointement au Secrétariat un texte exposant leurs points de vue divergents, lequel sera publié sur le site de la 40e session de l'Assemblée, à la rubrique *Documents de référence*. Il approuve la demande faite par la déléguée de l'Inde de s'associer aux délégués de la Chine et de la Fédération de Russie pour rédiger ce texte.

51. Le délégué de la Chine réitère sa condition préalable de faire figurer en introduction au texte distinct qui est envisagé que les États concernés ont toujours adopté une approche équitable, juste et réaliste dans la lutte contre les changements climatiques et qu'ils avaient pour objectifs le développement durable de l'aviation civile internationale et la réduction des émissions de CO_2 de l'aviation internationale, et pas uniquement leur compensation. Il met l'accent sur son désir de consulter d'autres États intéressés sur ce texte.

52. Les délégués des États-Unis et de la France expriment leur crainte qu'une telle consultation ne corresponde pas à la proposition du Président et soulignent la nécessité d'avancer et de conclure les débats sur le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour.

53. Le délégué de la Fédération de Russie suggère que la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde s'entretiennent avec d'autres États intéressés, de façon informelle et en marge du Comité exécutif, afin de se concerter sur ledit texte décrivant leur position sur le projet de Résolution 17/1 au sujet du CORSIA.

54. À la lumière des délibérations, le Président indique que le Comité exécutif convient qu'à l'issue de la présente séance, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde présenteront conjointement au Secrétariat un texte décrivant leur position sur le projet de résolution 17/1, lequel sera publié sur le site de la 40e session de l'Assemblée, dans la rubrique *Documents de référence*. Les délégués souhaitant donner leur point de vue sur cette question ont été invités à rencontrer les délégations des trois États susmentionnés et le Secrétariat dans la Salle de conférence se trouvant à côté du bureau du Président du Conseil, le vendredi 4 octobre 2019 à 8 heures, avant la treizième séance, qui commencera à 9 heures, pendant laquelle le Comité se réunira de nouveau afin de finaliser son projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour, pour présentation à la Plénière plus tard dans la journée.

55. La séance est levée à 17 h 10.

Procès-verbal de la treizième séance
(Vendredi, 4 octobre 2019, 9 h 25)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 17 : Protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

    — Approbation d'éléments de projet de rapport à la Plénière *(suite)*

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 17 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Approbation d'éléments de projet de rapport à la Plénière (suite)

1. Le Comité exécutif reprend (EX/12) et clôt l'examen de son projet de rapport à soumettre à la Plénière sur le point 17 de l'ordre du jour (WP/575).

2. La Directrice adjointe, Environnement (DD/ENV) note que, comme convenu par le Comité exécutif à sa douzième séance le 3 octobre 2019, la Chine, la Fédération de Russie et l'Inde ont présenté conjointement au Secrétariat un document proposant des modifications au projet de rapport (WP/575) afin de faire apparaître leur position, lequel a été publié sur le site de la 40e session de l'Assemblée, à la rubrique *Documents de référence*, à l'intention des délégués. Avant le début de la présente séance, le Secrétariat et les délégués des trois États susmentionnés se sont entretenus avec plusieurs autres délégués intéressés dans la Salle de conférence se trouvant à côté du bureau du Président du Conseil, à 8 heures, afin d'examiner le document publié. Ce petit groupe s'est entendu sur les amendements suivants à la note WP/575, lesquels sont maintenant soumis à l'examen et à l'approbation du Comité exécutif :

- Que le paragraphe 17.20 soit remplacé par le texte suivant (qui comporte de légers changements éditoriaux au texte proposé par les trois États) :

    « Dans la note WP/529 Révision n° 1, la Fédération de Russie présente une analyse des effets environnementaux et économiques négatifs de l'introduction du CORSIA, notamment pour les économies en développement et émergentes, ce qui remet en cause la pertinence de la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA. Par ailleurs, la Fédération de Russie, dans la variante de projet de Résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/529, propose que le Conseil de l'OACI envisage d'élaborer un système mondial des mesures économiques incitatives sous la forme du Mécanisme de développement propre (MDP) pour l'aviation civile internationale. En outre, la Fédération de Russie invite l'Assemblée à envisager, en tant que substitut raisonnable à l'introduction du CORSIA, la possibilité de créer, sous l'égide de l'ONU, des forces aéronautiques mobiles en vue de la lutte contre les incendies de forêt et autres catastrophes naturelles, qui pourraient pleinement répondre aux Objectifs de développement durable des Nations Unies en ce qu'elles constitueraient une véritable contribution à la réduction des émissions mondiales de CO_2. » ;

- Que le paragraphe 17.34 soit amendé, en remplaçant le terme « reconnaît » par le terme « note » dans la première phrase ;

- Qu'un nouveau paragraphe 17.35 soit ajouté et se lise comme suit (en remplacement du paragraphe 17.33 *bis* proposé par les trois États en question)

  « Le Comité note les vues et perspectives de certains États qui ont exprimé de sérieuses préoccupations et objections en ce qui concerne le maintien de l'émission nette mondiale de CO_2 de l'aviation internationale à partir de 2000 au même niveau que le niveau de référence du CORSIA. » ;

- Que le paragraphe 17.35 existant devienne le paragraphe 17.36 et qu'il soit amendé en insérant dans sa première phrase le terme « certains » avant le mot « États » et en ajoutant la nouvelle phrase suivante à la fin du paragraphe :

  « Le Comité note également les vues et perspectives présentées par certains autres États, selon lesquelles ce devrait être aux États, plutôt qu'au Conseil de l'OACI, de décider de l'admissibilité des unités d'émissions et des carburants d'aviation durables au CORSIA. » ;

- Qu'un nouveau paragraphe 17.44 soit ajouté et se lise comme suit (en remplacement du paragraphe 17.42 *bis* proposé par les trois États en question)

  « Trois États soulignent qu'à leur avis le CORSIA devrait être mis en œuvre conformément aux principes de l'Accord de Paris, selon une approche définie au niveau national, fondée sur la contribution des États membres plutôt que sur les obligations de compensation incombant aux exploitants d'aéronefs, et que chaque État est autorisé à adopter ses propres niveaux de référence et normes pour certifier les unités d'émissions et les carburants d'aviation durables. Ces trois États proposent que le Conseil de l'OACI élabore un mécanisme de dialogue et de consultation au plan international avec les États concernés afin d'améliorer l'harmonisation entre les plans nationaux des États pour la mise en œuvre du CORSIA. Ils ne donnent pas leur accord de principe au projet de Résolution soumis par le Conseil dans la note WP/59 parce que les modifications qu'ils proposaient d'apporter à cette résolution (https://www.icao.int/Meetings/a40/Documents/consolidated_statement_continuing_ICAO_policies_practices_wp_059_en.pdf) n'ont pas été incorporées et qu'une nette majorité des États ont indiqué qu'ils ne souhaitaient pas modifier le texte de la résolution proposée en Appendice à la note WP/59. » ;

- Que le paragraphe 17.43 existant devienne le paragraphe 17.45 et qu'il soit amendé afin d'employer la formulation que le Comité exécutif était précédemment convenu (EX/12) d'utiliser pour le paragraphe 16.41 de son rapport à soumettre à la Plénière sur le point 16 de l'ordre du jour (WP/626), comme suit (en remplacement de la formulation proposée par les trois États en question) :

  « Malgré les objections de quelques États, le Comité convient, à la majorité, de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante : ».

3. Les délégués de la Finlande, de la Norvège, de la Suisse, du Portugal, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de la Suède, du Danemark, du Nigéria, de l'Égypte et du Mexique ont exprimé leur soutien aux propositions d'amendements susmentionnées du projet de rapport sur le point 17 de l'ordre

de jour, étant précisé que le texte du projet de résolution 17/1 figurant dans la note WP/575 demeure inchangé. Ils s'associent au Président pour féliciter le petit groupe et le Secrétariat pour l'excellent travail qu'ils ont accompli en très peu de temps.

4. En l'absence d'autres observations, le Président décide en conclusion que le Comité exécutif approuve, pour présentation à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 17 de l'ordre du jour figurant dans la note WP/575, tel qu'amendé lors des débats (EX/11, /12 et /13) ; et convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de résolution 17/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, tel qu'il figure dans la note WP/575.

5. La séance est levée à 9 h 40 pour permettre au Comité de se réunir de nouveau en Plénière et d'examiner ses rapports sur les points 15, 16 et 17 de l'ordre du jour.

APPENDICE

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL EXAMINÉES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF

A40-WP/4 EX/1	RAPPORT SUR LE PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI (20/6/2019)
A40-WP/5 EX/2	RAPPORT SUR LES MESURES DE DÉSINSECTISATION DES AÉRONEFS ET DE LUTTE ANTIVECTORIELLE (19/7/2019)
A40-WP/6 EX/3	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LE RÉPERTOIRE DE CLÉS PUBLIQUES (RCP) DE L'OACI (26/6/2019)
A40-WP/7 EX/4	AVANTAGES DE LA PARTICIPATION AU RÉPERTOIRE DE CLÉS PUBLIQUES (RCP) (5/7/2019) *Note d'information
A40-WP/8 EX/5	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LA STRATÉGIE DU PROGRAMME OACI D'IDENTIFICATION DES VOYAGEURS (TRIP) (17/7/2019)
A40-WP/8 Rectificatif nº 1 EX/5	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LA STRATÉGIE DU PROGRAMME OACI D'IDENTIFICATION DES VOYAGEURS (TRIP) (3/10/2019)
A40-WP/11 EX/6	RAPPORT SUR L'ÉVOLUTION DU PROGRAMME UNIVERSELD'AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP) — MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) (20/8/2019)
A40-WP/14 EX/7	INNOVATION EN AVIATION (27/6/2019)
A40-WP/15 EX/8	RAPPORT SUR LE TRANSPORT SPATIAL COMMERCIAL (CST) (27/6/2019)
A40-WP/23 EX/9	MISE EN ŒUVRE DES PROGRAMMES D'AUDITS — MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) (31/5/2019)
A40-WP/25 EX/10	MISE EN OEUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP) (20/6/2019)
A40-WP/26 EX/11	RÉSULTATS DE LA DEUXIÈME CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS/2) (11/7/2019)
A40-WP/27 EX/12	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI RELATIVE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (5/7/2019)

A40-WP/28 EX/13	STRATÉGIE DE CYBERSÉCURITÉ DE L'OACI (25/6/2019)
A40-WP/28 Rectificatif nº 1 EX/13	STRATÉGIE DE CYBERSÉCURITÉ DE L'OACI (26/9/2019)
A40-WP/32 EX/14	RAPPORT SUR L'EXAMEN DE LA PORTÉE ET DE LA MÉTHODOLOGIE DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ – MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINU (USAP-CMA) (25/6/2019)
A40-WP/45 EX/17	ACTIVITÉS DE L'OACI À L'APPUI DU PROGRAMME DES NATIONS UNIES À L'HORIZON 2030 – OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD) (11/6/2019)
A40-WP/46 EX/15 AD/16	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (26/6/2019)
A40-WP/46 Révision nº 1 EX/15 AD/16	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (19/9/2019)
A40-WP/46 Révision nº 1 Additif nº 1 EX/15 AD/16	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (24/9/2019)
A40-WP/47 EX/16	MISE À JOUR SUR L'ÉTUDE DE LA FAISABILITÉ D'UNE ANALYSE DES BESOINS AÉRONAUTIQUES DES PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT (PEID) DU PACIFIQUE (7/6/2019)
A40-WP/48 EX/18	AMÉLIORATION DE L'EFFICIENCE ET DE L'EFFICACITÉ DE L'OACI (4/7/2019)
A40-WP/49 EX/19	RAPPORT SUR L'INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ (NCLB) DE L'OACI (19/6/2019)
A40-WP/49 Rectificatif nº 1 EX/19	RAPPORT SUR L'INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ (NCLB) DE L'OACI (3/7/2019)
A40-WP/50 EX/20	RAPPORT SUR LA MOBILISATION DE RESSOURCES ET LES FONDS VOLONTAIRES (20/6/2019)
A40-WP/54 EX/21	TENDANCES ENVIRONNEMENTALES MONDIALES DE L'OACI – BRUIT ET ÉMISSIONS DES AÉRONEFS – DONNÉES ACTUELLES ET FUTURES (5/7/2019)

A40-WP/55 EX/22	AVIATION INTERNATIONALE ET CHANGEMENTS CLIMATIQUES (5/7/2019)
A40-WP/56 EX/23	MISE À JOUR SUR LE RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) (18/7/2019)
A40-WP/57 EX/24	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (17/7/2019)
A40-WP/58 EX/25	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT – CHANGEMENTS CLIMATIQUES (18/7/2019)
A40-WP/59 EX/26	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT – RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) (18/7/2019)
A40-WP/60 EX/27	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 — FACILITATION (28/6/2019)
A40-WP/61 EX/28	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI LIÉES À LA FACILITATION (8/7/2019)
A40-WP/62 EX/29	MULTILINGUISME À L'OACI (4/7/2019)
A40-WP/63 EX/30	RAPPORT D'AVANCEMENT SUR LA MISE EN OEUVRE DU PLAN RÉGIONAL DE MISE EN OEUVRE COMPLET POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL) (3/7/2019)
A40-WP/64 EX/31	FORMATION ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AÉRONAUTIQUE CIVILE (21/6/2019)
A40-WP/66 EX/32	ACTIVITÉS ET POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE DURANT LA PÉRIODE 2016 – 2018 (8/7/2019)
A40-WP/67 EX/33	MODÈLE DE GESTION DE L'AÉRONAUTIQUE CIVILE EN AMÉRIQUE CENTRALE (12/7/2019)

A40-WP/77 Révision nº 1 EX/34	RECOGNITION TO THE REGIONAL OFFICE FOR NORTH AMERICA, CENTRAL AMERICA AND THE CARIBBEAN (NACC) (31/7/2019) *Note d'information
A40-WP/79 EX/35	CONTRIBUTIONS DE L'AMÉRIQUE CENTRALE À LA MISE EN ŒUVRE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) (12/7/2019)
A40-WP/79 Révision nº 1 EX/35	CONTRIBUTIONS DE L'AMÉRIQUE CENTRALE À LA MISE EN ŒUVRE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) (29/7/2019)
A40-WP/80 EX/36	MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION DE L'AMÉRIQUE CENTRALE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE L'AVIATION INTERNATIONALE — CAAPER 2.0 (22/7/2019)
A40-WP/80 Révision nº 1 EX/36	MISE À JOUR DU PLAN D'ACTION DE L'AMÉRIQUE CENTRALE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE L'AVIATION INTERNATIONALE — CAAPER 2.0 (29/7/2019)
A40-WP/81 EX/37	GREEN PAPER OF THE CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA) (12/7/2019) *Note d'information
A40-WP/88 EX/38	COORDINATION DE L'ÉCHANGE D'EXPÉRIENCES DANS LA MISE EN ŒUVRE DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES (18/7/2019)
A40-WP/90 EX/39	GLOBAL COOPERATION MECHANISM IN CIVIL AVIATION ON THE PREVENTION AND OVERCOMING OF THREATS TO THE POPULATION HEALTH (CAPSCA) (26/7/2019) *Note d'information
A40-WP/102 EX/40	PERSPECTIVES DE L'AVIATION DURABLE (24/7/2019)
A40-WP/103 EX/41	CRÉATION D'AVIONS SUPERSONIQUES SUJETS À L'ACCEPTATION DU PUBLIC ET FONDÉS SUR DES NORMES SUBSONIQUES (24/7/2019)
A40-WP/104 EX/42	GESTION DES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES AU VOISINAGE DES AÉROPORTS (24/7/2019)
A40-WP/106 EX/43	SOUTIEN À L'INITIATIVE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ » DE L'OACI (LISTE DES PROJETS) (25/7/2019) *Note d'information

A40-WP/107 EX/44	SOUTIEN À L'INITIATIVE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ » DE L'OACI (25/7/2019)
A40-WP/107 Révision nº 1 EX/44	SOUTIEN À L'INITIATIVE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ » DE L'OACI (4/9/2019)
A40-WP/109 EX/45	MAIN RESULTS OF THE ICAO-IAC REGIONAL PROJECT IN THE LAST 20 YEARS (25/7/2019) *Note d'information
A40-WP/112 EX/46	EUROPEAN UNION AVIATION SECURITY OVERSIGHT (26/7/2019) *Note d'information
A40-WP/113 EX/47	UNE NOUVELLE RELATION ENTRE L'OACI ET L'INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE (26/7/2019)
A40-WP/114 EX/48	UN USOAP CMA PERTINENT, ROBUSTE ET ACTUALISÉ (2/8/2019)
A40-WP/115 EX/49	ÉLABORATION D'UNE NOUVELLE STRATÉGIE POUR LE PROGRAMME DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP) (26/7/2019)
A40-WP/126 EX/50	INTÉGRATION DES ACTIVITÉS SPATIALES COMMERCIALES (1/8/2019)
A40-WP/127 EX/51	ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (17/7/2019)
A40-WP/129 EX/52	RENFORCEMENT DES INITIATIVES D'ASSISTANCE TECHNIQUE (2/8/2019)
A40-WP/130 EX/53	NORMALISATION DE LA FORMATION SUR LES RECHERCHES ET LE SAUVETAGE (30/7/2019)
A40-WP/131 EX/54	APPLICATION DE LA TECHNOLOGIE RV/RA À LA FORMATION DU PERSONNEL (30/7/2019)
A40-WP/132 EX/55	POINT DE VUE DE L'IATA SUR LA RÉACTION AUX PANDÉMIES ET AUTRES ÉVÉNEMENTS TOUCHANT LA SANTÉ PUBLIQUE (1/8/2019)
A40-WP/133 EX/56	MISE EN ŒUVRE DES RECOMMANDATIONS PRIORITAIRES DU GROUPE D'EXPERTS CHARGÉ DE L'EXAMEN STRUCTURÉ DU PROGRAMME USOAP-CMA (2/8/2019)

A40-WP/134 EX/57	LE RÔLE DE L'AVIATION DANS LA PRÉVENTION DU TRAFIC DE PERSONNES ET LA NÉCESSITÉ D'UNE COLLABORATION MULTILATÉRALE POUR LE SIGNALEMENT DES CAS SUSPECTS (9/8/2019)
A40-WP/135 EX/58	COHÉRENCE ENTRE LES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE L'OACI (31/7/2019)
A40-WP/136 EX/59	AMENDEMENT DE LA POLITIQUE DE L'OACI SUR LA COOPÉRATION RÉGIONALE (31/7/2019)
A40-WP/139 EX/60	POINT DE VUE DE L'IATA SUR LE SYSTÈME MRV ET LES UNITÉS D'ÉMISSIONS DU CORSIA (31/7/2019)
A40-WP/140 EX/61	PROPOSITION VISANT À CRÉER DES GROUPES RÉGIONAUX DE PLANIFICATION ET DE MISE EN ŒUVRE POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN AVIATION (31/7/2019)
A40-WP/141 EX/62	DIFFÉRENCIATION DE L'INSPECTION-FILTRAGE DE SÛRETÉ DANS LES AÉROPORTS (31/7/2019)
A40-WP/148 EX/63	MÉCANISMES DE COLLABORATION ENTRE ÉTATS POUR RÉDUIRE LES RISQUES DE SÛRETÉ EN AVIATION CIVILE (31/7/2019)
A40-WP/159 EX/64	REASSERTION OF THE ARAB CIVIL AVIATION ORGANIZATION ACKNOWLEDGEMENT THAT THE "CORSIA" PLAN AS THE ONLY GLOBAL MARKET-BASED MEASURE APPLIED TO CO_2 EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (1/8/2019) *Note d'information
A40-WP/163 EX/65	DÉFIS EN MATIÈRE DE FORMATION ET DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AÉRONAUTIQUE CIVILE (1/8/2019)
A40-WP/164 EX/66	HARMONISATION DE LA FORMATION EN AFRIQUE : LA FEUILLE DE ROUTE POUR LA FORMATION AÉRONAUTIQUE (1/8/2019)
A40-WP/165 Révision nº 1 EX/67	DÉFIS AUXQUELS EST CONFRONTÉ LE CONTRÔLE DE LA QUALITÉ EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET CORRECTION DES DÉFICIENCES IDENTIFIÉES (27/8/2019)
A40-WP/167 EX/68	PROMOUVOIR LE RÔLE CRUCIAL DES MEMBRES DE L'ÉQUIPAGE DE CABINE EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ AU MOYEN D'UNE JOURNÉE INTERNATIONALE DES ÉQUIPAGES DE CABINE (6/8/2019)

A40-WP/171 EX/69	TRAVAUX DES ÉTATS ET RÉSULTATS CONNEXES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (AVSEC) ET DE FACILITATION (FAL) EN COOPÉRATION AVEC LE BUREAU EUR/NAT DE l'OACI, ET BESOIN EN PERSONNEL SUPPLÉMENTAIRE ET SUFFISANT POUR LE BUREAU EUR/NAT (1/8/2019)
A40-WP/172 EX/70	CYBERRÉSILIENCE (1/8/2019)
A40-WP/175 EX/71	NORMES ET POLITIQUES ENVIRONNEMENTALES DE L'OACI (2/8/2019)
A40-WP/176 EX/72	AIDE À L'ÉLABORATION ET À LA MISE EN OEUVRE DE PLANS D'ACTION NATIONAUX POUR L'ATTÉNUATION DES ÉMISSIONS DE CO_2 DANS L'AVIATION INTERNATIONALE ET APPROCHE FUTURE (1/8/2019)
A40-WP/177 EX/73	CONTRIBUTION DES ÉTATS AFRICAINS À LA MISE EN OEUVRE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA) ET ASSISTANCE REQUISE (1/8/2019)
A40-WP/178 EX/74	APPROCHE DE GESTION INTÉGRÉE DU RISQUE — CULTURE DE LA SÛRETÉ (1/8/2019)
A40-WP/187 Révision nº 1 EX/75	DE LA NÉCESSITÉ D'AMÉLIORER LE PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ — MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USAP-CMA) (5/9/2019)
A40-WP/189 EX/76	CONTRIBUTION DE L'AVIATION AU PROGRAMME 2030 DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (2/8/2019)
A40-WP/189 Rectificatif nº 1 EX/76	CONTRIBUTION DE L'AVIATION AU PROGRAMME 2030 DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (16/9/2019)
A40-WP/193 EX/77	POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LE CORSIA (2/8/2019)
A40-WP/194 EX/78	POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LE PANIER DE MESURES ET L'OBJECTIF À LONG TERME (2/8/2019)
A40-WP/199 EX/79	PRÉVENTION DU TRAFIC ILLICITE D'ESPÈCES SAUVAGES AU MOYEN DE L'AVIATION COMMERCIALE (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/206 EX/80	RENFORCER LES COMPÉTENCES EN AÉRONAUTIQUE POUR L'AVENIR (2/8/2019)

A40-WP/210 EX/81	GROS PLAN SUR LE PACIFIQUE (2/8/2019)
A40-WP/219 EX/82	PROPOSITION RELATIVE À LA STRUCTURE DE GOUVERNANCE DE L'OACI SUR LA CYBERSÉCURITÉ (5/8/2019)
A40-WP/220 EX/83	COOPÉRATION RÉGIONALE (5/8/2019)
A40-WP/221 EX/84	CYBERSÉCURITÉ (5/8/2019)
A40-WP/225 EX/85	POINT DE VUE DE L'ACI SUR LA RÉINTRODUCTION DES AVIONS SUPERSONIQUES ET ÉLABORATION DE SARP APPROPRIÉES (2/8/2019)
A40-WP/226 EX/86	BRUIT DES AÉRONEFS — AÉRONEF TÉLÉPILOTÉ (RPA) (2/8/2019)
A40-WP/227 EX/87	POINT DE VUE CANADIEN SUR LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA ET LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (2/8/2019)
A40-WP/228 EX/88	CORSIA – DÉFIS DE MISE EN ŒUVRE (2/8/2019)
A40-WP/228 Révision nº 1 EX/88	CORSIA – DÉFIS DE MISE EN ŒUVRE ET NÉCESSITÉ DE REVOIR LES CRITÈRES RÉGISSANT LES ÉMISSIONS (6/9/2019)
A40-WP/229 EX/89	ASSURER LE SUCCÈS DE LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA (2/8/2019)
A40-WP/233 EX/90	SHARING OF INFORMATION AND LESSONS LEARNT AMONGST ARCHIPELAGIC STATES (8/8/2019) *Note d'information
A40-WP/237 EX/91	STRATÉGIES DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AÉRONAUTIQUE (1/8/2019)
A40-WP/237 Révision nº 1 EX/91	STRATÉGIES DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AÉRONAUTIQUE (11/9/2019)
A40-WP/238 EX/92	INTÉGRATION DES PROCESSUS DE FORMATION : NOUVELLE STRATÉGIE POUR RENDRE LA FORMATION PLUS EFFICACE (1/8/2019)
A40-WP/239 EX/93	REMÉDIER À LA PÉNURIE DE PILOTES ET DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION – UNE APPROCHE MONDIALE D'UN PROBLÈME MONDIAL (5/8/2019)

A40-WP/240 EX/109	MISE EN ŒUVRE DE LA GESTION DU CHANGEMENT DANS LE DÉVELOPPEMENT DE PROJETS RELATIFS AUX SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (1/8/2019)
A40-WP/243 EX/95	CYBERSÉCURITÉ (5/8/2019)
A40-WP/245 EX/97	EXPLORER DE NOUVELLES MÉTHODES DE TRAVAIL POUR L'OACI (6/8/2019)
A40-WP/248 EX/98	RENFORCER LA SÛRETÉ DE L'AVIATION MONDIALE PAR UN PROCESSUS DÉCISIONNEL EN FONCTION DU RISQUE FONDÉ SUR DES FAITS AVÉRÉS (6/8/2019)
A40-WP/250 EX/99	FAVORISER L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ PAR UNE POLITIQUE DE RÉGLEMENTATION EFFICACE (2/8/2019)
A40-WP/251 EX/100	MISE EN ŒUVRE DE LA SÛRETÉ À GUICHET UNIQUE – RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE DES MESURES DE SÛRETÉ (5/8/2019)
A40-WP/253 EX/101	DES CAMPAGNES PRATIQUES POUR TRANSFORMER LA CULTURE DE LA SÛRETÉ (5/8/2019)
A40-WP/254 EX/102	COLLABORATION ENTRE ORGANISMES DE SÛRETÉ (5/8/2019)
A40-WP/259 EX/103	SUIVI ET CONTRÔLE DES ÉVÉNEMENTS DE L'AVIATION LIÉS À L'ATS ET AUX TRAVAUX AÉRIENS (AVIATION AGRICOLE) PRÉSENTÉ À L'ECCAIRS, CONTRIBUANT AUX AUDITS DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'USOAP (2/8/2019)
A40-WP/260 EX/104	LA GESTION DU BRUIT (2/8/2019)
A40-WP/261 EX/105	POINTS DE VUE DES ÉTATS-UNIS CONCERNANT LES VOLS SUPERSONIQUES (2/8/2019)
A40-WP/265 EX/106	PROGRÈS ACCOMPLIS DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN AVIATION PAR LA RÉPUBLIQUE COOPÉRATIVE DU GUYANA (2/8/2019)
A40-WP/266 EX/107	RÉCENTS DÉVELOPPEMENTS EN MATIÈRE DE COLLECTE, DE SUIVI ET DE COMPTE RENDU DES ÉMISSIONS DE CO_2 DUES À L'AVIATION INTERNATIONALE (2/8/2019)

A40-WP/267 EX/108	MISE EN ŒUVRE DU CORSIA (2/8/2019)
A40-WP/268 EX/111	INTELLIGENCE ARTIFICIELLE ET NUMERISATION DANS L'AVIATION (1/8/2019)
A40-WP/269 EX/110	AVIATION INTERNATIONALE ET CHANGEMENT CLIMATIQUE (2/8/2019)
A40-WP/270 TE/110	CURRENT STATUS AND FURTHER DEVELOPMENT OF THE GLONASS ORBITAL CONSTELLATION (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/273 EX/111	ACTIVITÉS DE L'AVIATION D'AFFAIRES RELATIVES À L'UTILISATION DE CARBURANTS AVIATION DURABLES (6/8/2019)
A40-WP/274 EX/112	IMPORTANCIA PARA LOS ESTADOS INTEGRAR DESDE LA PLANIFICACIÓN ESTRATÉGICA LA PROTECCIÓN AL MEDIO AMBIENTE (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/277 EX/113	SETTING A LONG-TERM CLIMATE CHANGE GOAL FOR INTERNATIONAL AVIATION (6/8/2019) *Note d'information
A40-WP/283 EX/114	APPROCHE STRATÉGIQUE DE LA CYBERSÉCURITÉ DE L'AVIATION (5/8/2019)
A40-WP/284 EX/115	PROMOTION DE L'ACCESSIBILITÉ EN AVIATION (6/8/2019)
A40-WP/285 EX/116	GASEP : AVANTAGES D'UN PLAN MONDIAL ET NÉCESSITÉ DE SURVEILLER EN CONTINU SA MISE EN ŒUVRE (7/8/2019)
A40-WP/286 EX/117	POURSUITE DE LA MISE EN ŒUVRE DE LA RÉSOLUTION 2309 (2016) DU CONSEIL DE SÉCURITÉ DES NATIONS UNIES (2016) (5/8/2019)
A40-WP/288 EX/118	APPUI À LA POURSUITE DU PLAN RÉGIONAL DÉTAILLÉ DE MISE EN ŒUVRE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ ET DE FACILITATION DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL) (2/8/2019)
A40-WP/288 Révision nº 1 EX/118	APPUI À LA POURSUITE DU PLAN RÉGIONAL DÉTAILLÉ DE MISE EN ŒUVRE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ ET DE FACILITATION DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL) (28/8/2019)
A40-WP/289 EX/119	POINT DE VUE DES ÉTATS DE LA CLAC SUR LES MESURES DE L'OACI RELATIVES À L'AVIATION ET AUX CHANGEMENTS CLIMATIQUES (2/8/2019)

A40-WP/290 EX/120	CORSIA : TRAVAUX FUTURS NÉCESSAIRES (2/8/2019)
A40-WP/291 EX/121	NÉCESSITÉ D'ASSURER UNE TRANSITION HARMONIEUSE DES MBM DU CORSIA AUX SAF : PROPOSITION SUR LA VOIE À SUIVRE (2/8/2019)
A40-WP/292 EX/122	MOBILITÉ URBAINE AÉRIENNE (27/7/2019)
A40-WP/297 EX/123	ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS AÉRIENS ET À LEURS FAMILLES (5/8/2019)
A40-WP/301 EX/124	ONE ID ET STANDARDISATION DES SOLUTIONS DE GESTION DE L'IDENTITÉ (7/8/2019)
A40-WP/305 EX/125	NÉCESSITÉ CRUCIALE DE COMBATTRE LA TRAITE DES PERSONNES EN AVIATION (9/8/2019)
A40-WP/305 Révision nº 1 EX/125	NÉCESSITÉ CRUCIALE DE COMBATTRE LA TRAITE DES PERSONNES EN AVIATION (20/9/2019)
A40-WP/306 EX/126	PERSPECTIVES SUR LA VOIE DE MISE EN OEUVRE JUSTE ET ÉQUITABLE DU RÉGIME CORSIA (2/8/2019)
A40-WP/310 EX/127	ÉTUDE SUR L'ANALYSE DES BESOINS AÉRONAUTIQUES DANS LE PACIFIQUE (9/8/2019)
A40-WP/315 EX/128	PROMOTION DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (2/8/2019)
A40-WP/317 EX/129	VOL EN FORMATION AUTOMATISÉ (9/8/2019)
A40-WP/318 EX/130	PRÉPARER LES AÉROPORTS EN CAS DE CATASTROPHE (8/8/2019)
A40-WP/319 EX/131	APPUI À LA POURSUITE DU PLAN RÉGIONAL GLOBAL DE MISE EN ŒUVRE POUR LA SÉCURITÉ AÉRIENNE EN AFRIQUE (PLAN AFI) (9/8/2019)
A40-WP/320 EX/132	UNE AVIATION UNIQUE FACE AUX PROGRÈS TECHNOLOGIQUES (9/8/2019)

A40-WP/322 EX/133	ACCÈS DES PERSONNES HANDICAPÉES AU TRANSPORT AÉRIEN — PROMOUVOIR L'APPLICATION DU DOCUMENT 9984 (9/8/2019)
A40-WP/323 EX/134	ASSISTANCE ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO_2 PRODUITES PAR L'AVIATION INTERNATIONALE (2/8/2019)
A40-WP/324 EX/135	RENFORCEMENT DES QUESTIONS DE PROTOCOLE AU TITRE DU PROGRAMME USOAP (28/7/2019)
A40-WP/326 EX/136	PROGRAMME DE PRÉPARATION À L'USOAP-CMA (2/8/2019)
A40-WP/327 EX/137	NOUVEAUX CONCEPTS OPÉRATIONNELS IMPLIQUANT DES SYSTÈMES AUTONOMES (19/8/2019)
A40-WP/328 EX/138	PROMOTION DE LA SENSIBILISATION DES AUTRES ORGANISMES ET ORGANISATIONS À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (12/8/2019)
A40-WP/328 Rectificatif n° 1 EX/138	PROMOTION DE LA SENSIBILISATION DES AUTRES ORGANISMES ET ORGANISATIONS À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (6/9/2019)
A40-WP/337 EX/139	ÉTABLISSEMENT D'UN POURCENTAGE MINIMAL D'AÉRODROMES CERTIFIÉS POUR QUE L'ÉTAT VISÉ PAR LES QUESTIONS DE PROTOCOLE RELATIVES À LA CERTIFICATION DES AÉRODROMES SOIT JUGÉ SATISFAISANT (2/8/2019)
A40-WP/338 EX/140	CORSIA IMPLEMENTATION IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/339 EX/141	ICAO ACT-CORSIA PROGRAMME IN MEMBER STATES OF THE CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/340 EX/142	(RETIRÉE) (13/8/2019)
A40-WP/342 EX/143	INTÉGRATION SÛRE ET EFFICACE DES UAS À L'ESPACE AÉRIEN (8/8/2019)
A40-WP/344 EX/145	RENFORCER LA CULTURE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS L'USAP-CMA ET DANS LE PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE DE L'OACI (2/8/2019)
A40-WP/346 EX/146	ACCESSIBILITÉ DE L'AVIATION POUR LES PASSAGERS HANDICAPÉS (13/8/2019)

A40-WP/348 EX/147	PROPOSITION CONCERNANT LA CRÉATION DE POINTS DE CONTACT (POC) EN MATIÈRE DE CYBERSÉCURITÉ (2/8/2019)
A40-WP/354 EX/148	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/355 EX/149	MESURES D'AMÉLIORATION DU STATUT DES EFFECTIFS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION AU BUREAU EUR/NAT (16/8/2019)
A40-WP/357 EX/150	PROPOSITION DE SUIVI DE LA MISE EN ŒUVRE DU PLAN OACI POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP) (2/8/2019)
A40-WP/372 EX/151	NATIONAL GREEN AVIATION POLICY (15/8/2019) *Note d'information
A40-WP/373 EX/152	PROMOUVOIR L'ÉLABORATION DE PLANS NATIONAUX POUR LA MISE EN ŒUVRE DU GASEP ET LE PARTAGE DES MEILLEURES PRATIQUES (2/8/2019)
A40-WP/374 EX/153	POSITION DE LA FÉDÉRATION DE RUSSIE CONCERNANT LE PROBLÈME DE L'ÉLABORATION DE NORMES DE L'OACI POUR LES AVIONS DE LIGNE SUPERSONIQUES PROMETTEURS (2/8/2019)
A40-WP/383 EX/154	POTENTIEL OFFERT PAR LES LOGICIELS À CODE SOURCE OUVERT POUR LA MISE EN OEUVRE DU SYSTÈME MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (19/8/2019)
A40-WP/385 EX/155	ASSISTANCE DE LA NOUVELLE-ZÉLANDE POUR L'AMÉLIORATION DE LA SÉCURITÉ ET LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LES ÉTATS INSULAIRES DU PACIFIQUE (2/8/2019)
A40-WP/386 EX/156	ON THE COURSE OF THE IMPLEMENTATION OF THE PROVISIONS OF THE ICAO GLOBAL AVIATION SECURITY PLAN IN THE MEMBER STATES OF THE AGREEMENT ON CIVIL AVIATION AND USE OF AIRSPACE (20/8/2019) *Note d'information
A40-WP/389 EX/157	PROGRÈS ACCOMPLIS PAR LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE EN MATIÈRE DE FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN (14/8/2019)
A40-WP/390 EX/158	RÉFLEXIONS DE L'ÉTAT CUBAIN AU SUJET DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ — MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USAP-CMA) À LA SUITE DE L'AUDIT DONT IL A FAIT L'OBJET EN MARS 2019 (2/8/2019)

A40-WP/394 EX/160	ÉLABORATION D'ORIENTATIONS TECHNIQUES AUX FINS DE LA MISE EN OEUVRE DES EXIGENCES DE L'OACI EN MATIÈRE DE CYBERSÉCURITÉ (2/8/2019)
A40-WP/395 EX/161	CYBERSÉCURITÉ DE L'AVIATION — ALLER DE L'AVANT (30/7/2019) *Note d'information
A40-WP/399 EX/162	FAVORISER L'INNOVATION DANS LE DOMAINE DE LA FACILITATION PAR UNE POLITIQUE DE RÉGLEMENTATION EFFICACE (2/8/2019)
A40-WP/400 EX/163	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/405 EX/164	PROPOSITION POUR LA MISE EN ŒUVRE DE MATRICES AFIN DE DÉTERMINER LA PRIORITÉ ET LA FRÉQUENCE DES ACTIVITÉS DE SURVEILLANCE DE L'ÉTAT (2/8/2019)
A40-WP/407 EX/166	SOUTIEN DE L'IATA À LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA AU MOYEN DE FRED+ (30/7/2019) *Note d'information
A40-WP/408 EX/167	EDUCATION AND PERFORMANCE IN AVIATION: REALISING AND SUSTAINING BENEFITS (31/7/2019) *Note d'information
A40-WP/409 EX/168	CONTRIBUTION AND VIEWS OF SOUTH AFRICA ON THE ENVIRONMENTAL PROTECTION WORK DONE BY ICAO (21/8/2019) *Note d'information
A40-WP/411 EX/169	CONTRIBUTIONS DE LA RÉGION AMÉRIQUE LATINE AUX QUESTIONS DE CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET À LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA (2/8/2019)
A40-WP/412 EX/170	CONTRIBUTIONS ET PROGRÉS EN AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE DANS LES DOMAINES DU BRUIT ET DE LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (2/8/2019)
A40-WP/413 EX/171	ANALYSE DE L'ÉTABLISSEMENT D'AÉROPORTS DURABLES DANS LES ÉTATS INSULAIRES (2/8/2019)
A40-WP/414 EX/172	APPUI AUX ÉTATS DANS L'ÉLABORATION DE FEUILLES DE ROUTE RELATIVE AU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AVIATION (1/8/2019)
A40-WP/423 EX/173	INNOVER À L'OACI POUR FAIRE FACE PLUS EFFICACEMENT AUX QUESTIONS ÉMERGENTES, MOBILISER DES RESSOURCES ET S'ASSURER QU'AUCUN PAYS N'EST LAISSÉ DE CÔTÉ (23/8/2019)

A40-WP/424 EX/174	TECHNICAL COOPERATION WITH THE CIVIL AVIATION ORGANIZATION AND CIVIL AVIATION INTERNATIONAL AND REGIONAL ORGANIZATIONS (23/8/2019) *Note d'information
A40-WP/427 EX/176	PROPOSITION RELATIVE À LA GOUVERNANCE DE LA CYBERSÉCURITÉ ET DE LA RÉSILIENCE À L'OACI (2/8/2019)
A40-WP/433 EX/177	AUDITS PROPRES AU SYSTÈME D'ENQUÊTE SUR LES ACCIDENTS ET PRÉSENTATION DES RÉSULTATS DISTINCTE DES AUTRES DOMAINES DE L'USOAP (30/7/2019)
A40-WP/435 EX/178	ESTABLISHMENT OF WORKING GROUPS TO SUPPORT USOAP CMA ACTIVITIES (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/437 EX/179	PROGRAMME D'ASSISTANCE SYSTÉMIQUE DU BUREAU RÉGIONAL DE L'OACI POUR L'AMÉRIQUE DU NORD, l'AMÉRIQUE CENTRALE ET LES CARAÏBES (NACC) (6/9/2019)
A40-WP/438 EX/180	PERFORMANCE DE SÉCURITÉ DE LA RÉGION SAM DANS LE CADRE DE L'USOAP CMA (2/8/2019)
A40-WP/439 EX/181	COMPÉTENCES REQUISES DES ENTITÉS DÉLÉGUÉES (2/8/2019)
A40-WP/440 EX/182	FAIRE DE LA DURABILITÉ D'UN SYSTÈME NATIONAL DE SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ EFFICACE UN OBJECTIF DES ÉTATS ET DE L'USOAP-CMA (2/8/2019)
A40-WP/441 EX/183	ASSISTANCE SUR MESURE À HAÏTI (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/442 EX/184	FACILITATION DE LA PARTICIPATION AUX RÉUNIONS DE L'OACI (2/8/2019)
A40-WP/444 EX/185	FORMATION À LA GESTION DE LA NAVIGATION FONDÉE SUR LES PERFORMANCES (1/8/2019)
A40-WP/447 EX/186	CONSIDERATIONS FOR THE EVOLUTION OF THE UNIVERSAL SAFETY OVERSIGHT AUDIT PROGRAMME – CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USOAP-CMA) ENSUED FROM THE INTRODUCTION OF ANNEX 19 – SAFETY MANAGEMENT (7/8/2019) *Note d'information

A40-WP/448 EX/187	PROPOSITION DE L'ÉTAT PÉRUVIEN CONCERNANT UN EXAMEN POST-AUDIT DE LA SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ DE L'USOAP (2/8/2019)
A40-WP/451 EX/188	POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE SERVICES LINGUISTIQUES (27/8/2019)
A40-WP/452 EX/189	LA EXPERIENCIA DE URUGUAY CON LA INICIATIVA NINGÚN PAÍS SE QUEDA ATRÁS (7/8/2019) *Note d'information
A40-WP/459 EX/190	INNOVATION DANS L'AVIATION (28/8/2019)
A40-WP/461 EX/191	STRUCTURE RECOMMANDÉE POUR LE TEXTE DES AMENDEMENTS DE SARP INDIQUANT DIFFÉRENTES DATES D'APPLICATION DU CONTENU, ADOPTÉS PAR LE CONSEIL DE L'OACI (2/8/2019)
A40-WP/462 EX/192	ACCOMMODATING MORE PASSENGER TRAFFIC THROUGH MORE EFFICIENT FACILITATION (9/9/2019) *Note d'information
A40-WP/463 EX/193	LANCEMENT DU CYCLE D'AUDIT BASÉ SUR LES PQ DES PNS/SGS (2/8/2019)
A40-WP/464 EX/194	LE MULTILINGUISME, L'UN DES PRINCIPES FONDAMENTAUX POUR RÉALISER LES OBJECTIFS DE L'OACI EN TANT QU'INSTITUTION SPÉCIALISÉE DES NATIONS UNIES (30/8/2019)
A40-WP/466 EX/195	INCORPORATION OF SECURITY OVERSIGHT EIGHT CRITICAL ELEMENTS (CE) INTO ANNEX 17 (30/8/2019) *Note d'information
A40-WP/467 EX/196	AMÉLIORATION DES OUTILS DE RÉPONSE AUX LETTRES RELATIVES AUX AMENDEMENTS DES ANNEXES ET DES PANS ENVOYÉES PAR L'OACI AUX ÉTATS MEMBRES (29/8/2019)
A40-WP/471 EX/197	MISE EN ŒUVRE DE MESURES RELATIVES À L'ACCESSIBILITÉ ET À LA CONCEPTION UNIVERSELLE (29/8/2019)
A40-WP/472 EX/198	ACT-CORSIA AND THE PACIFIC (29/8/2019) *Note d'information
A40-WP/473 EX/199	NECESSITY TO ANTICIPATE STRATEGIES TO TACKLE THE SECURITY CHALLENGES AND DANGERS OF DRONE USE IN ANNEX 17 (30/8/2019) *Note d'information

A40-WP/474 EX/200	PROMOTION OF GREEN AIRPORTS (26/8/2019) *Note d'information
A40-WP/477 EX/201	QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS DANS LES SPÉCIALITÉS LIÉES À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (1/8/2019)
A40-WP/477 Révision nº 1 EX/201	QUALIFICATION DES INSTRUCTEURS DANS LES SPÉCIALITÉS LIÉES À LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (9/9/2019)
A40-WP/480 EX/202	STATE OF THE AIRPORT INDUSTRY: WORKING FOR A MORE SUSTAINABLE AIRPORT BUSINESS (3/9/2019) *Note d'information
A40-WP/482 EX/203	JAPAN'S EXPERIENCE OF CORSIA IMPLEMENTATION (3/9/2019) *Note d'information
A40-WP/483 EX/204	CENTRAL AMERICAN CORPORATION FOR AIR NAVIGATION SERVICES (COCESNA) 60 YEARS OF SERVICE TO INTERNATIONAL AIR TRANSPORT (3/9/2019) *Note d'information
A40-WP/488 EX/205	AIRPORTS' EFFORTS AGAINST WILDLIFE TRAFFICKING (5/9/2019) *Note d'information
A40-WP/489 EX/206	MODERNIZACIÓN DEL SISTEMA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN DEL ESTADO VENEZOLANO (5/9/2019) *Note d'information
A40-WP/490 EX/207	EXPERIENCIA EN LA IMPLEMENTACIÓN DE MEDIDAS DE CIBERSEGURIDAD EN LA AVIACIÓN CIVIL (5/9/2019) *Note d'information
A40-WP/491 EX/208	PROMOTION DE LA CULTURE DE SÛRETÉ EN MILIEU AÉROPORTUAIRE (5/9/2019) *Note d'information
A40-WP/493 EX/209	EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (5/9/2019) *Note d'information
A40-WP/493 Revisión núm. 1 EX/209	EXPERIENCIA DE ASISTENCIA TÉCNICA A ESTADOS DE LA REGIÓN SURAMERICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (23/9/2019) *Note d'information
A40-WP/494 EX/210	LICENCIAS DEL PERSONAL CERTIFICADO EN SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINCANA (6/9/2019) *Note d'information
A40-WP/495 EX/211	LEY 188-11, QUE REGULA LA SEGURIDAD AEROPORTUARIA Y DE LA AVIACIÓN CIVIL EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (6/9/2019) *Note d'information

A40-WP/497 EX/212	LATEST PROGRESS OF CHINA'S AVIATION SECURITY TRAINING (2/8/2019) *Note d'information
A40-WP/500 EX/213	INTERNATIONAL AIR CRASH VICTIMS AND THEIR FAMILIES DAY (9/9/2019) *Note d'information
A40-WP/501 EX/214	CREATION OF A FORMAL INTERNATIONAL CABIN CREW DAY (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/509 EX/215	CONCEPT OF "MINOR" IN ANNEX 9 — FACILITATION OF THE CONVENTION ON INTERNATIONAL CIVIL AVIATION (9/9/2019) *Note d'information
A40-WP/510 EX/216	INDONESIA ENVIRONMENTAL PROTECTION PROGRAM (9/9/2019) *Note d'information
A40-WP/511 EX/217	INDONESIA FUNDING OF AVIATION TRAINING (6/9/2019) *Note d'information
A40-WP/512 EX/218	TRAINING ON AIR TRANSPORT ECONOMICS AND REGULATIONS (09/9/2019) *Note d'information
A40-WP/517 EX/219	AVIATION SECURITY IN INDONESIA (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/524 EX/220	AIR TRANSPORT FOR PERSONS WITH DISABILITIES BY CHINESE CIVIL AVIATION (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/525 EX/221	ADAPTATION PLANS AT JAPANESE AIRPORTS AGAINST CLIMATE CHANGE (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/526 EX/222	POWER-TO-LIQUIDS (PTL): SUSTAINABLE FUELS FOR AVIATION (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/527 EX/223	EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA) (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/527 Revisión núm. 1 EX/223	EXPERIENCIA DE LA REPUBLICA ARGENTINA EN LA IMPLEMENTACIÓN DEL (CORSIA) (16/9/2019) *Note d'information
A40-WP/528 Révision nº 1 EX/224	DECLARATION ON AVIATION SECURITY (12/9/2019) *Note d'information

A40-WP/529 EX/225	L'IMPACT DE LA MISE EN OEUVRE DU CORSIA SUR L'AUGMENTATION DES TAUX DE CROISSANCE DES ÉMISSIONS DE CO_2 DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET SUR LA RÉDUCTION DE LA SÉCURITÉ GÉNÉRALE DES VOLS. SCÉNARIOS ALTERNATIFS D'ACTION CLIMATIQUE DE L'OACI DANS LE CONTEXTE DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU (10/9/2019)
A40-WP/529 Révision nº 1 EX/225	L'IMPACT DE LA MISE EN OEUVRE DU CORSIA SUR L'AUGMENTATION DES TAUX DE CROISSANCE DES ÉMISSIONS DE CO_2 DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE ET SUR LA RÉDUCTION DE LA SÉCURITÉ GÉNÉRALE DES VOLS. SCÉNARIOS ALTERNATIFS D'ACTION CLIMATIQUE DE L'OACI DANS LE CONTEXTE DES OBJECTIFS DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DE L'ONU (18/9/2019)
A40-WP/530 EX/226	STANDARDS AND PRINCIPLES ON THE COLLECTION, USE, PROCESSING AND PROTECTION OF PASSENGER NAME RECORD (PNR) DATA (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/531 EX/227	UNITED STATES EFFORTS TO ADDRESS AVIATION'S CLIMATE IMPACT (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/532 EX/228	AVIATION CYBER SECURITY (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/533 EX/229	BI-NATIONAL COOPERATION ON THE WORLD ECONOMIC FORUM KNOWN TRAVELLER DIGITAL IDENTITY (11/9/2019) *Note d'information
A40-WP/541 EX/231	GLOBAL AVIATION SUMMIT, 2019 (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/543 EX/232	آلية نظام تحديث وتعديل البرامج والنشرات الوطنية لأمن الطيران المدني والتسهيلات (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/546 EX/233	INTERNATIONAL TRAVELLERS COULD BE CARRIERS OF AFRICAN SWINE FEVER (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/547 EX/234	POTENTIAL CONTRIBUTION OF LOWER CARBON AVIATION FUEL TO GHG EMISSIONS REDUCTIONS (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/548 EX/235	INDONESIA'S PRIORITY MEASURES IN REDUCING CARBON EMISSIONS IN AVIATION SECTOR (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/550 EX/236	PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (13/9/2019) *Information Paper

A40-WP/550 Révision nº 1 EX/236	PASSENGER NAME RECORD DATA IN SECURITY AND FACILITATION (19/9/2019) *Note d'information
A40-WP/560 EX/237	CO_2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/560 Révision nº 1 EX/237	CO_2 EMISSIONS FROM COMMERCIAL AVIATION, 2018 (20/9/2019) *Note d'information
A40-WP/561 EX/238	ENVISIONING A "ZERO CLIMATE IMPACT" INTERNATIONAL AVIATION PATHWAY TOWARDS 2050: HOW GOVERNMENTS AND THE AVIATION INDUSTRY CAN STEP-UP AMIDST THE CLIMATE EMERGENCY FOR A SUSTAINABLE AVIATION FUTURE (10/9/2019) *Note d'information
A40-WP/565 EX/239	EXPERIMENTAL DRONE BUILDERS AND INNOVATION LABS IN RWANDA (9/9/2019) *Note d'information
A40-WP/567 EX/240	REMOTELY PILOTED AIRCRAFT – SECURITY PROGRAMME (13/9/2019) *Note d'information
A40-WP/569 EX/242	BIOMETRIC ACCESS CONTROL SYSTEM FOR STAFF WORKING AT AIRPORTS (13/9/2019) *Note d'information
A40-WP/572 EX/243	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 23 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/573 EX/244	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/574 EX/245	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/575 EX/246	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/581 EX/247	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 20 DE L'ORDRE DU JOUR (28/9/2019)
A40-WP/582 EX/248	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 19 DE L'ORDRE DU JOUR (1/10/2019)

A40-WP/584 EX/249	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR (28/9/2019)
A40-WP/585 EX/250	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 21 DE L'ORDRE DU JOUR (28/9/2019)
A40-WP/586 EX/251	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR (28/9/2019)
A40-WP/587 EX/252	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 26 DE L'ORDRE DU JOUR (1/10/2019)
A40-WP/594 EX/254	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/595 EX/255	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 13 DE L'ORDRE DU JOUR (30/09/2019)
A40-WP/596 EX/256	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2019)
A40-WP/596 Additif nº 1 EX/256	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/598 EX/257	PROJET DE TEXTE POUR LA PARTIE « GÉNÉRALITÉS » DU RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF (1/10/2019)
A40-WP/599 EX/258	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 18 DE L'ORDRE DU JOUR (26/9/2019)
A40-WP/599 Révision nº 1 EX/258	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 18 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/605 EX/259	THE JOINT STATEMENT OF THE MINISTRY OF TRANSPORT OF THE RUSSIAN FEDERATION AND CIVIL AVIATION ADMINISTRATION OF CHINA ON THE ESTABLISHMENT OF AN EQUITABLE AND EFFECTIVE GLOBAL MECHANISM ON INTERNATIONAL AVIATION AND CLIMATE CHANGE (26/9/2019) *Note d'information

A40-WP/616 EX/260	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)
A40-WP/624 EX/261	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 24 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2019)

— FIN —

ISBN 978-92-9265-639-3

