



## RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE SUR LES ACTIVITÉS DE L'ORGANISATION AU COURS DU PREMIER SEMESTRE DE 2019 ET EXAMEN DES MESURES PRISES POUR DONNER SUITE AUX RÉOLUTIONS DE LA 39<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

### Nouveaux enjeux de l'aviation

#### Utilisation accrue des systèmes d'aéronefs non habités (UAS) et des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS)

L'utilisation de petits aéronefs sans pilote (UA) continue d'augmenter rapidement dans le monde entier, ce qui pousse les organismes de réglementation à élaborer des règlements appropriés qui assurent la sécurité et la sûreté tout en permettant à l'industrie de prospérer. Les États membres ont demandé l'aide de l'OACI pour concevoir un cadre réglementaire harmonisé soutenant les opérations nationales et internationales. Cette mission est menée par le Groupe consultatif sur les UAS et un nouveau groupe de travail sur les UAS pour l'aide et le développement humanitaires (TF-UHAD) et par l'entremise des symposiums DRONE ENABLE.

Le Groupe consultatif sur les UAS a préparé et publié en ligne des orientations initiales sur un cadre de gestion du trafic des systèmes d'aéronefs non habités (UTM). Le TF-UHAD est en train d'élaborer des documents d'orientation qui aideront les États, les organisations des Nations Unies et les organisations non gouvernementales (ONG) auxquelles les Nations Unies font appel à approuver et à mener en toute sécurité et efficacement des opérations dans des situations exigeant une intervention immédiate. Ces travaux déboucheront sur un cadre réglementaire national de base pour les petits UAS ainsi qu'un processus d'approbation accéléré pour les opérations humanitaires.

Les normes proposées et les pratiques recommandées sur la navigabilité et la liaison de commande et de contrôle (C2) entament le processus d'approbation, tandis que les travaux sur d'autres sujets se poursuivent.

L'OACI a aussi conçu une nouvelle application numérique qui sera mise à la disposition des États pour l'immatriculation des aéronefs non habités. Cette application, qui peut être adoptée sans frais par n'importe quel État pour la gestion des tâches quotidiennes liées à l'immatriculation, fournit un processus intégral de bout en bout dans le domaine numérique. Le prototype a été présenté à Drone Enable 2 en Chine, et l'OACI recherche actuellement des États qui pourraient être intéressés à implanter l'application sur leur territoire.



## Cadre de confiance

Le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) a tenu sa sixième réunion du 19 au 21 mars 2019 à Tel-Aviv (Israël). À l'issue de cette réunion, le SSGC et ses groupes de travail ont élaboré une stratégie de cybersécurité qui sera présentée à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. En outre, le SSGC a émis une série de recommandations pour la création d'un répertoire « Cybersécurité » de l'OACI et d'une plate-forme pour le partage de renseignements pertinents sur la cybersécurité entre les experts en cybersécurité de l'aviation des États.

## Environnement numérique

La treizième Conférence de navigation aérienne a recommandé que l'OACI commence à élaborer une politique, des orientations et des procédures afin de garantir la disponibilité et l'intégrité de l'information partagée dans un environnement numérique pouvant subir des interruptions ou des perturbations dues à des cyberincidents.

À cette fin, un groupe d'experts est en voie d'être constitué afin de définir un cadre de confiance pour le partage d'information entre toutes les parties prenantes dans un environnement numérique.

Le cadre de confiance devrait comprendre des exigences en matière de gouvernance, politique, procédures et performances techniques globales pour la connectivité et l'interopérabilité du système. Il vise à améliorer la résilience du système de l'aviation, en tenant compte des menaces relevées par les études sur la sûreté.

Les travaux sur le cadre de confiance porteront sur l'échange d'information fiable sol-sol, air-sol et air-air entre les parties prenantes de l'aviation. Le cadre de confiance aidera à atteindre le niveau de résilience et d'interopérabilité nécessaire pour que le système de l'aviation civile continue à fonctionner sans danger.

Les travaux consisteront à examiner et intégrer les besoins futurs de l'industrie pour les utilisateurs existants de l'espace aérien et les nouveaux venus dans le système de l'aviation, en tenant compte des technologies pertinentes, notamment Internet, pour l'échange d'information visant à soutenir la gestion du trafic aérien et les opérations de vol.

Des experts de l'aviation et d'autres secteurs possédant des compétences spécialisées dans les domaines technique, opérationnel et en matière de politiques participeront aux travaux. Cela montre que des technologies qui n'ont pas été développées à l'origine pour servir dans l'industrie de l'aviation sont actuellement utilisées dans le monde de l'aviation pour améliorer la sécurité et l'efficacité des vols. À cette fin, un protocole d'entente (MOU) conclu entre l'OACI et l'*Internet Corporation for Assigned Names and Numbers* (ICANN), l'organe directeur d'Internet, a permis de mettre en place un mécanisme de coopération entre le milieu de l'aviation et celui d'Internet.



## Commerce électronique

Étant donné que 90 % du commerce électronique transfrontalier entre entreprises et consommateurs (B2C) est actuellement acheminé par voie aérienne, il est essentiel d'avoir des services de fret aérien rapides et fiables pour répondre à la croissance prévue du commerce électronique. L'OACI et l'Union postale universelle (UPU) ont lancé un projet conjoint utilisant les données Comtrade et les données sur le commerce électronique de l'ONU pour déterminer et quantifier les contraintes logistiques pesant sur les activités liées au commerce électronique. Les données Comtrade de l'ONU contiennent des milliards de dossiers sur les mouvements de marchandises, notamment les pays d'origine et de destination, le coût, l'assurance, le mode de transport et le type de transaction, tandis que le commerce électronique enregistre les transactions de colis par date, heure, classe, poids, nombre et paire de villes d'origine et de destination.

## Financement des infrastructures et des systèmes aéronautiques

La croissance rapide du trafic aérien exercera une pression accrue sur les infrastructures aéronautiques existantes. L'OACI travaille donc avec les États membres sur le financement du développement d'une infrastructure aéronautique de qualité, en particulier par l'intermédiaire du Forum aéronautique mondial (IWAF) de l'OACI, plate-forme qui rassemble des décideurs nationaux, des partenaires du développement, et des institutions de placement et de financement. L'objectif de l'OACI est d'encourager et de promouvoir la diversification des sources de financement, en renforçant le rôle du secteur privé, ainsi que l'utilisation efficace des ressources nationales et du financement international du développement, en vue de concevoir et de moderniser une infrastructure/un système aéronautique de qualité, adaptés au niveau de croissance prévu du trafic et basés sur les plans mondiaux de l'Organisation.



## Progrès dans la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI

### Sécurité

#### *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)*

En juin 2019, le Conseil a approuvé, en prévision de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, l'édition 2020-2022 du GASP, en tenant compte de toutes les modifications introduites par le Groupe d'étude du GASP en réponse à la treizième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/13).

### Surveillance de la sécurité

#### *Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP CMA)*

Les activités suivantes ont été menées au cours de la première moitié de 2019, dans le cadre de l'USOAP CMA :

- a) Quatre audits ;
- b) Dix missions de validation coordonnées de l'OACI (ICVM) ;
- c) Six activités de validation hors site.

En outre, deux demandes d'information obligatoires (MIR) ont été envoyées afin d'obtenir des États des informations détaillées sur des questions spécifiques liées à la sécurité de l'aviation.

Un autre jalon a été franchi en février 2019 avec la publication du premier rapport non confidentiel faisant suite à une évaluation de la mise en œuvre de Programmes nationaux de sécurité (SSPIA). Deux autres SSPIA sont prévues pour le second semestre de 2019.

En ce qui concerne le renforcement des capacités et la normalisation, quatre ateliers de familiarisation à l'USOAP CMA ont été organisés à Paris, Bangkok, Nairobi et Johannesburg. Pendant la même période, cinq séances de formation en cours d'emploi pour devenir membre ou chef d'équipe de l'USOAP CMA ont été offertes.

Les travaux se sont poursuivis pour élaborer un plan d'action en réponse aux recommandations du Groupe d'experts chargé de l'examen structuré de l'USOAP CMA (GEUSR).



## Capacité et efficacité de la navigation aérienne

### *Priorités mondiales en matière de navigation aérienne (GANP)*

En prévision de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée, le Conseil a approuvé en juin 2019 la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), lequel est appelé à devenir une plate-forme web qui donnera une meilleure visibilité et facilitera la communication du contenu du GANP à toutes les parties prenantes des secteurs aéronautique et non aéronautique. Le Secrétariat a préparé des mises à jour du GANP avec l'aide d'experts des États et des organisations internationales représentant différents groupes d'experts de l'OACI. Des experts des secteurs pertinents de l'industrie ont aussi été associés à cette démarche.

### *Format de compte rendu mondial (GRF) 2019*

Un symposium sur la mise en œuvre du nouveau format de compte rendu mondial pour l'état de la surface des pistes (GRF2019) a eu lieu au siège de l'OACI du 26 au 28 mars 2019 en prévision de l'entrée en vigueur, en novembre 2020, des normes et des pratiques et procédures recommandées connexes. Le symposium a attiré 325 experts et cadres supérieurs représentant 48 États membres et sept organisations internationales. Il avait pour objectifs de sensibiliser davantage les parties prenantes et de les aider à se préparer en vue de la mise en œuvre. Le format de compte rendu mondial marque un important progrès en matière de sécurité, car il va non seulement réduire le nombre de sorties de piste, mais aussi contribuer à améliorer l'efficacité des pistes. Fort de son succès, le symposium GRF2019 sera suivi d'une série de séminaires régionaux qui seront organisés par les bureaux régionaux de l'OACI et se tiendront d'ici la fin de 2019 et en 2020.

## Sûreté et facilitation

### **Sûreté**

La Résolution A39-19 — Cybersécurité dans l'aviation civile établit les mesures que les États et autres parties prenantes doivent prendre pour lutter contre les cybermenaces visant l'aviation civile en adoptant une approche transversale, horizontale et fonctionnelle.

En outre, l'Assemblée, à sa 39<sup>e</sup> session, a chargé l'OACI de prendre l'initiative et de s'employer à établir un plan de travail et une structure de gouvernance exhaustifs en matière de cybersécurité avec toutes les parties prenantes pertinentes. À cette fin, l'Organisation a mis sur pied le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) relevant du Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation. Le SSGC s'est réuni cinq fois et a créé un sous-groupe de recherche sur les aspects juridiques, ainsi que des groupes de travail sur les aérodromes, la navigabilité, et les systèmes de navigation aérienne existants et à venir. Les groupes de travail progressent de façon remarquable dans leur réflexion visant à cerner les enjeux liés à la cybersécurité et l'élaboration de recommandations appropriées sur la façon de maîtriser ces enjeux. Les travaux du SSGC, y compris de ses groupes de travail, consistent à préparer une ébauche de stratégie de cybersécurité et à élaborer des mécanismes importants pour partager et



échanger des renseignements pertinents sur la cybersécurité. Le SSGC a aussi commencé à travailler sur une méthode de gestion des risques axée sur les données pour l'ensemble des domaines fonctionnels, qui incorpore diverses technologies de collecte et de fusion des données.

La treizième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/30) a examiné la proposition d'Amendement 17 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, qui inclut des dispositions nouvelles et/ou révisées sur les vérifications des antécédents, les évaluations de vulnérabilité, le partage d'information et l'inspection-filtrage de personnes autres que des passagers. Ces révisions ont été recommandées par le Groupe de travail sur l'Annexe 17, à partir de suggestions préconisant un examen exhaustif des mesures de l'Annexe 17 concernant les menaces actuelles qui ont été discutées lors de la réunion AVSECP/29. À sa 217<sup>e</sup> session, le Conseil de l'OACI a pris en considération ces propositions et est convenu que l'Amendement 17 proposé serait diffusé par la Secrétaire générale auprès des États et des organisations internationales concernées pour qu'ils le commentent d'ici la fin de septembre 2019. L'Amendement 17 proposé devrait être présenté au Conseil en vue de son adoption pendant sa 218<sup>e</sup> session, en novembre 2019, et il pourrait prendre effet en juillet 2020.

Des éléments indicatifs nouveaux et actualisés ont été sanctionnés par la réunion AVSECP/30 et approuvés par la suite par le Conseil en vue d'être diffusés auprès des parties prenantes pertinentes. Ils portaient notamment sur l'inspection-filtrage effectuée à l'aide d'un équipement de détection de traces d'explosifs ; les incidents chimiques, biologiques et radiologiques ; l'évaluation de la menace posée par des personnes grâce à la détection des comportements ; les provisions de bord et d'aéroport ; et l'information sensible pour la sûreté de l'aviation. La onzième édition du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte), qui doit être publiée au quatrième trimestre de 2019, intégrera ces pratiques exemplaires nouvelles et actualisées.

Une deuxième édition mise à jour de *l'État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108 — Diffusion restreinte), qui prend en compte les menaces potentielles pour la sûreté et la situation mondiale en matière de risques, a été diffusée en juin 2019.

#### *Programme universel d'audits de sûreté (USAP)*

Quatorze audits ont été réalisés en 2019 en date du 30 juin dans le cadre de l'approche de surveillance continue de l'USAP (USAP-CMA) de l'OACI, ce qui porte le nombre total d'audits USAP-CMA à 24 audits fondés sur la documentation et à 95 audits sur site. Au cours des six premiers mois de 2019, un séminaire-atelier régional a été organisé à Bangkok (Thaïlande) et un cours de formation des auditeurs de l'USAP-CMA a été donné avec le soutien de l'Administration de l'aviation civile du Cameroun, afin que le programme puisse compter sur un nombre suffisant d'auditeurs qualifiés.

Une mission de validation de l'OACI a été exécutée en 2019, sur les mesures prises par un État pour répondre à la préoccupation significative de sûreté (SSeC) le concernant. En 2019, une nouvelle SSeC a été publiée sur le site web sécurité de l'USAP et quatre SSeC dans un autre État ont été supprimées. En date du 30 juin 2019, il y avait encore quatre SSeC non résolues dans cinq États.



## Facilitation

### *Faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation et orientations connexes*

La dixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/10) s'est tenue au siège de l'OACI, à Montréal (Canada), du 10 au 13 septembre 2018. Le Groupe d'experts a été informé de l'évolution de la situation en matière de facilitation à l'OACI depuis sa neuvième réunion (en 2016), ainsi que de nouvelles évolutions similaires aux Nations Unies et dans d'autres organisations internationales. Le Groupe d'experts a examiné des propositions de normes et pratiques recommandées (SARP) nouvelles ou révisées pour l'Amendement 27 de l'Annexe 9 sur des questions telles que l'échange de données sur les passagers, la double nationalité et les documents de voyage. Il a également examiné les rapports de son Groupe de travail sur les éléments indicatifs (WGGM) et de son Groupe de travail sur le Plan mondial de facilitation de l'aviation (WG/GAFP). Les États participant au Groupe d'experts ont été invités à fournir des idées sur la manière dont l'OACI pourrait intensifier ses efforts pour aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'Annexe 9, et à discuter d'approches et d'outils potentiels, y compris la formation, comme la liste de vérification de conformité (CC) de l'Annexe 9 dans le Système électronique de notification des différences (EFOD), afin d'améliorer la conformité aux SARP de l'Annexe 9.

La documentation sur la réunion FALP/10 peut être consultée à : <https://www.icao.int/Meetings/FALP/Pages/FALP10-2018.aspx>

À la suite de la dixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/10, 10-13 septembre 2018), le Comité du transport aérien a mis sur pied, le 23 janvier 2019, un groupe de travail FALP chargé d'examiner des propositions de normes et pratiques recommandées (SARP) sur la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des données contenues dans les dossiers passagers (PNR) conformément à la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies. Un rapport sur les recommandations de ce groupe — le Groupe de travail sur les PNR (PNR-TF) — doit être présenté au Comité du transport aérien en octobre 2019. Le Comité est aussi convenu de mettre sur pied un groupe de travail du Groupe d'experts de la facilitation afin d'examiner les travaux sur la traite des personnes liés à la facilitation. La lettre aux États EC 6/3-19/15 demandant de commenter les propositions sur l'Amendement 27 de l'Annexe 9 a été diffusée en février 2019. Le Conseil a examiné l'amendement proposé en juin 2019.

Des séminaires régionaux sur la mise en œuvre de la facilitation, qui visaient à soutenir l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, relativement à l'Annexe 9 — *Facilitation*, se sont tenus à Bangkok (Thaïlande) en 2019 pour les États de la Région Asie/Pacifique (APAC), et à Dakar (Sénégal), au Caire (Égypte) et à Lima (Pérou) en 2018 pour les États des Régions Afrique occidentale et centrale (WACAF) et Afrique orientale et australe (ESAF), Moyen-Orient (MID) et Amérique du Sud (SAM) et Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC), respectivement. Cette série de séminaires a porté sur le Système de notification électronique des différences (EFOD) et l'élaboration de programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA).



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

La deuxième réunion du Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP/2) a eu lieu au siège de l'OACI, à Montréal (Canada), du 24 au 26 avril 2018. La TAG/TRIP/2 a été informée du large éventail d'initiatives coordonnées par le Secrétariat dans les domaines de l'élaboration des politiques, de l'assistance financée par les donateurs et des projets de renforcement des capacités. Elle a approuvé des propositions, rapports techniques et éléments indicatifs, ainsi que le futur programme de travail sur le TRIP coordonné entre le Secrétariat, le Groupe de travail sur les nouvelles technologies (NTWG) et le Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG).

Un certain nombre d'éléments indicatifs relatifs au TRIP, nouveaux ou mis à jour, approuvés par la TAG/TRIP/2, ont été mis en ligne sur le site web public de l'OACI. Il s'agit notamment du Guide OACI sur la preuve de l'identité, du Guide OACI des meilleures pratiques pour l'authentification par lecture optique, des étapes de mise en œuvre d'un système de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), de la brochure d'information sur les dossiers passagers (PNR) et d'une série d'amendements aux spécifications des *Documents de voyage lisibles à la machine* (Doc 9303). Ces éléments indicatifs ont été élaborés avec le soutien des experts techniques des groupes de travail TAG/TRIP et sont disponibles à : <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>.

Avec le concours de l'ICBWG, 11 lettres ont été envoyées aux États dont les documents de voyage avaient été jugés non conformes aux spécifications du Doc 9303. Certains États ont déjà répondu, en indiquant que des mesures ont été prises pour corriger ces lacunes. Quatre autres lettres ont été envoyées au cours du premier semestre de 2019.

### *Répertoire OACI de clés publiques (RCP)*

Afin d'encourager la participation au RCP de l'OACI, le Secrétariat a envoyé, en juillet 2018, des lettres aux 73 États membres qui délivrent des passeports électroniques sans participer au RCP. En date du 31 décembre 2018, huit d'entre eux avaient répondu en signalant leur intention d'adhérer au RCP dans un avenir proche et avaient demandé un complément d'information sur les démarches administratives à entreprendre pour devenir membres. En 2018, trois nouveaux participants — la Côte d'Ivoire, le Mali et la Serbie — ont adhéré au RCP de l'OACI et deux nouveaux participants — l'Italie et la Croatie — en ont fait autant au premier trimestre de 2019, portant ainsi à 65 le nombre total de participants au RCP.

## **Développement économique du transport aérien**

### **Politique et réglementation du transport aérien**

Pour faire suite aux recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6, 18-22 mars 2013), de nombreuses tâches ont été entreprises par l'intermédiaire du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, dont certaines se poursuivent encore.



- a) Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien : l'OACI a continué de promouvoir et de surveiller l'utilisation de sa vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien international adoptée lors de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. Un sondage a été effectué récemment afin de déterminer dans quelle mesure les États intègrent cette vision dans leurs pratiques en matière d'élaboration de politiques et de réglementation. Les réponses obtenues des États sont assez encourageantes, et les résultats du sondage sont en cours de compilation et d'analyse.
- b) Accès au marché, fret aérien et propriété et contrôle des transporteurs aériens : lors de sa quinzième réunion tenue en avril 2019, le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/15) a examiné les progrès des travaux qu'il avait menés depuis la dernière réunion (ATRP/14) sur l'élaboration d'une convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, la préparation d'une ébauche d'Accord supplémentaire sur la libéralisation des services de fret aérien dans le transport aérien international, ainsi que sur les enjeux des mécanismes de protection et des garanties dans le contexte de l'examen d'un accord international qui permettrait aux États de libéraliser l'accès au marché. Les résultats de la réunion se résument comme suit :
- 1) Examen d'un accord international qui permettrait aux États de libéraliser l'accès au marché : l'ATRP a terminé l'examen d'un accord international qui permettrait aux États de libéraliser l'accès au marché, avec des perspectives limitées de parvenir à un consensus quant à la voie à suivre à court terme en ce qui concerne les droits de trafic, les mécanismes de protection et garanties, la main-d'œuvre et les questions sociales. Néanmoins, le Groupe d'experts était d'avis qu'il fallait poursuivre les travaux afin de mieux comprendre les avantages de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché.
  - 2) Élaboration d'un accord international pour libéraliser la propriété et le contrôle des transporteurs aériens : le Groupe d'experts a examiné une ébauche de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, qui prévoit le recours à une « dérogation » devant permettre que des ressortissants de n'importe quelle autre partie à la Convention « détiennent majoritairement et contrôlent effectivement » les transporteurs des parties à la Convention. La question des « profiteurs » et celle de la surveillance réglementaire demeurent des sujets de préoccupation ; le Groupe d'experts est toutefois convenu de poursuivre ses travaux sur la Convention en vue d'arrêter le texte définitif du document.
  - 3) Élaboration d'un accord international spécifique pour faciliter une libéralisation plus poussée des services de fret aérien : les avis du Groupe d'experts étaient partagés sur une ébauche d'accord supplémentaire sur la libéralisation des services de fret aérien international, lequel prévoit un régime libéral en ce qui concerne les droits de trafic jusqu'à la 7<sup>e</sup> liberté de l'air, la capacité et la souplesse d'exploitation. Étant donné la divergence de vues, il n'a pas été possible de donner à l'ébauche d'accord supplémentaire sa forme définitive à ce stade.



Les futurs travaux de l'ATRP sur ces tâches seront déterminés par le Comité du transport aérien.

## Réunion sur le transport aérien

*Première conférence ministérielle de l'OACI et de l'OMT sur le tourisme et le transport aérien en Afrique :* la conférence, accueillie par le Gouvernement de Cabo Verde et organisée par l'OACI et l'Organisation mondiale du tourisme (OMT), s'est déroulée du 27 au 29 mars 2019. Reconnaissant l'étroite interdépendance du transport aérien et du tourisme, les deux organisations ont réuni des ministres de ces deux secteurs pour débattre des mesures à prendre afin de poursuivre le développement de ces secteurs économiques clés. La conférence a adopté une *Déclaration ministérielle* et le *Cadre d'un plan d'action pour le développement du transport aérien et du tourisme en Afrique (2019-2021)*.

## Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

L'OACI a poursuivi ses travaux sur l'élaboration et la mise à jour de ses politiques et orientations dans les domaines de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, ainsi que de la gestion et du financement des infrastructures aéronautiques. Les travaux ont été centrés sur les enjeux liés aux aéroports non viables du point de vue économique, la mise à jour des politiques et orientations existantes, la modernisation de la publication *Tarifs d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 7100), et l'élaboration d'orientations et d'outils nouveaux pour étayer les décisions d'investir dans le financement des infrastructures aéronautiques. L'Organisation poursuit également l'examen d'autres orientations sur le recouvrement des coûts des services d'aéroport et de navigation aérienne.

Le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) ont tenu leur septième réunion conjointe (AEP-ANSEP/7) du 26 au 28 mars 2019, conformément au nouveau mandat approuvé par le Comité du transport aérien, qui a fait siennes les recommandations de la réunion.

La réunion a permis de mettre en forme définitive :

- a) les orientations concernant la gestion et l'exploitation des aéroports non viables sur le plan économique (réseaux d'aéroports) ;
- b) la quatrième édition du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) ;
- c) des éléments indicatifs distincts sur le bilan de rentabilité, l'analyse coûts-avantages, l'analyse d'impact économique et l'analyse coût-efficacité ;
- d) une nouvelle demande d'analyse coûts-avantages en ligne pour analyser les investissements relatifs aux projets d'infrastructures aéronautiques identifiés ;



- e) l'amélioration de l'application Aero Tariff en ligne, qui aide les États et d'autres utilisateurs à formuler et à comparer les politiques en matière de redevances d'aéroport et de navigation aérienne.

Les deux groupes d'experts vont également s'employer à examiner d'éventuels mécanismes et/ou approches de recouvrement des coûts des services de navigation aérienne fournis pour l'exploitation de systèmes d'aéronefs non habités (UAS), ainsi que des services météorologiques aéronautiques.

L'OACI a aussi examiné avec les États membres le financement du développement d'infrastructures aéronautiques de qualité, en particulier par l'intermédiaire de son Forum aéronautique mondial (IWAF), qui rassemble décideurs nationaux, partenaires de développement, et institutions de placement et de financement.

### **Données sur l'aviation et analyse économique**

- a) Plate-forme statistique en ligne de l'OACI

La nouvelle plate-forme web ICAO DATA+ (<https://www4.icao.int/newdataplus>) a été enrichie de fonctions d'analyse visuelles qui permettent aux utilisateurs de visualiser rapidement les tendances, les différences et les similitudes dans les données sélectionnées, et de faire des analyses comparatives. La plate-forme e-Tools a également été améliorée grâce à de nouveaux outils. Le Secrétariat a aussi perfectionné la version en ligne de la publication *Tarifs d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 7100) (en collaboration avec l'ACI) en y ajoutant de nouveaux outils d'aide à la décision pour le renforcement des capacités et le développement des infrastructures, ainsi qu'une application d'analyse coûts-avantages devant permettre aux utilisateurs d'évaluer différentes options d'investissement pour des projets d'infrastructure aéronautique en comparant des scénarios d'avantages et de coûts. Le Secrétariat a fourni des séances de formation aux États.

- b) Activités de prévision

Le Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme (MDWG-LTF) a élaboré une série unique de prévisions de trafic à long terme. Les prévisions ont été actualisées par rapport à la référence de 2016, à la demande du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Le Secrétariat a enrichi l'application de prévision en y ajoutant des prévisions sur le matériel volant et le personnel aéronautique (pilotes, contrôleurs de la circulation aérienne et le personnel de maintenance).

- c) Compte satellite de l'aviation (ASA)

Le Groupe consultatif d'experts sur le compte satellite de l'aviation a élaboré un cadre méthodologique de l'ASA pour mesurer la contribution de l'aviation civile à l'économie d'un pays, notamment au produit intérieur brut (PIB) et au nombre d'emplois. Le cadre méthodologique de l'ASA s'aligne sur la norme internationale du Système de comptabilité nationale 2008 (SCN 2008) adoptée par la Commission de statistique des Nations Unies, et il permettra aux États d'élaborer des politiques et de faire des évaluations axées sur les données pour planifier le développement aéronautique.



#### d) Collaboration avec les Nations Unies

L'OACI a fourni des indices de transport pour suivre les progrès accomplis en vue d'atteindre la cible 9.1 de l'Objectif de développement durable (ODR) 9 (<https://www.icao.int/about-icao/aviation-development/Pages/SDG.aspx> — Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, y compris une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être de l'être humain, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité).

## Protection de l'environnement

### Onzième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP/11)

La onzième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation de l'OACI (CAEP/11) s'est tenue du 4 au 15 février 2019 à Montréal (Canada). Deux cent cinquante experts du CAEP, provenant de 31 États membres et de 10 organisations internationales, y ont participé et y ont approuvé 29 recommandations techniques portant sur le bruit des aéronefs, ainsi que sur les effets de l'aviation sur la qualité de l'air locale et le climat mondial.

Ces recommandations incluent des propositions d'amendements à l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation* et Volume III — *Émissions de CO<sub>2</sub> des avions*, notamment la recommandation d'une nouvelle norme pour les émissions de particules non volatiles (nvPM) des moteurs en masse et en nombre devant être intégrée dans le Volume II de l'Annexe 16. En outre, la réunion est convenue de recommander les amendements aux quatre volumes du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501) afin de faciliter la mise en application des SARP contenues dans l'Annexe 16.

Le CAEP a aussi fait un certain nombre de recommandations concernant les aéroports et l'exploitation, notamment un ensemble d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement, la première analyse mondiale de l'efficacité horizontale (HFE), et des rapports sur la situation en ce qui concerne la fin de vie et le recyclage des aéronefs, ainsi que sur la navigation fondée sur les performances et l'engagement de la communauté. Des progrès considérables ont été réalisés dans le domaine de la protection de l'environnement et de l'exploitation, avec la recommandation d'utiliser les résultats de l'analyse environnementale combinée B0/B1 de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) pour faciliter la prise de décisions sur la mise en œuvre du bloc 0 et du bloc 1 de l'ASBU. L'approbation d'une synthèse relative à l'adaptation au climat a aussi été recommandée afin de mieux préparer le secteur de l'aviation internationale à faire face aux conséquences des changements climatiques.

Le CAEP est convenu lors de sa onzième réunion de recommander la première évaluation intégrée des objectifs technologiques par des experts indépendants et, partant, a recommandé de nouveaux objectifs en termes de bruit des aéronefs, d'émissions d'oxyde nitreux (NOx) et de technologies d'amélioration du rendement du carburant pour le secteur de l'aviation. Il a aussi recommandé une évaluation actualisée des tendances environnementales concernant le bruit des aéronefs, et les émissions qui affectent la qualité de l'air locale et le climat mondial, pour appuyer d'autres décisions de l'OACI sur l'environnement.



Le CAEP a poursuivi ses travaux sur le transport supersonique (SST) et est convenu de réaliser une étude exploratoire sur les aéronefs supersoniques pendant le cycle CAEP/12, dans le but de mieux comprendre l'incidence du bruit des aéronefs aux aéroports. En ce qui concerne le bang sonique, le CAEP a recommandé de poursuivre l'élaboration d'une norme, tout en suivant les évolutions de la technologie des moteurs supersoniques et en évaluant les conséquences pour les normes de certification-émissions.

Le CAEP a recommandé la publication d'un « Livre blanc sur l'incidence du bruit des aéronefs » qui rassemble les tout derniers renseignements scientifiques consensuels sur l'incidence du bruit des aéronefs. Il a aussi discuté des progrès accomplis et de la voie à suivre pour déterminer la faisabilité d'un éventuel objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale. La réunion CAEP/11 a progressé sur les éléments de mise en œuvre du CORSIA. Un accord a été conclu sur les moyens de calculer et de faire valoir les avantages liés à l'utilisation de carburants d'aviation durables dans le contexte du CORSIA. L'accord inclut les valeurs par défaut et les méthodes de calcul des valeurs réelles nécessaires pour déterminer, pour différentes matières premières, les gains à attendre en matière de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> sur l'ensemble du cycle de vie. Le CAEP s'est aussi accordé sur les exigences des programmes de certification de la durabilité et sur un processus destiné à évaluer et recommander une liste de programmes admissibles, qui certifieront les carburants d'après les critères de durabilité du CORSIA. Enfin, le CAEP a formulé une recommandation sur les règles et les procédures à l'intention de l'Organe consultatif technique (TAB) du Conseil de l'OACI, qui va évaluer l'admissibilité des unités d'émissions à utiliser dans le CORSIA.

Le rapport intégral de la réunion CAEP/11 sera présenté au Conseil à sa 217<sup>e</sup> session, en juin 2019.

### **Plans d'action des États sur les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> pour l'aviation internationale**

En date d'avril 2019, 111 États membres avaient volontairement établi et soumis des plans d'action à l'OACI. Ce chiffre concluant démontre le haut niveau d'intérêt et d'engagement que cette initiative suscite chez les États membres, ainsi que l'impact des activités d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI. Lors de la dernière session de l'Assemblée, en octobre 2016, les États ont été invités à actualiser leurs plans d'ici juin 2018 et tous les trois ans par la suite. Il est en effet nécessaire de soumettre un plan d'action et ses mises à jour subséquentes pour assurer la validité dans la durée des renseignements qu'il contient.

En ce qui concerne le programme de parrainage des plans d'action nationaux de l'OACI, la Résolution A39-2 de l'Assemblée encourage en outre les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les informations qui y sont contenues et à forger des partenariats avec d'autres États membres afin de prêter leur concours à ceux qui n'ont pas encore préparé de plan d'action. À ce jour, sept partenariats ont été établis dans le cadre du Programme de plans d'action nationaux de l'OACI.



## Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

En date du 25 avril 2019, 79 États avaient annoncé leur intention de participer volontairement au CORSIA dès sa création.

Après que le Conseil a adopté la première édition du Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, qui contient les normes et pratiques recommandées (SARP) pour la mise en œuvre du CORSIA, celui-ci est entré en vigueur le 22 octobre 2018 et a pris effet le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

La création du Registre central du CORSIA (RCC) a été entreprise en mars 2019 par un fournisseur sélectionné, qui devrait remettre le RCC d'ici la fin de 2019 pour qu'il soit utilisable début 2020. En attendant, l'OACI a préparé un tableur en ligne pour aider les États à communiquer les données en 2018 et 2019. En date du 30 avril 2019, 99 États avaient utilisé ce tableur en ligne pour soumettre de l'information sur les exploitants d'avions qui leur étaient attribués. À la même date, six États avaient aussi fourni de l'information sur 13 organes de vérification qu'ils avaient accrédités.

Le Conseil de l'OACI a établi l'Organe consultatif technique (TAB) afin que celui-ci lui fasse des recommandations sur les unités d'émissions à utiliser dans le cadre du CORSIA. Le Conseil est convenu d'une liste de 19 membres du TAB et a approuvé le mandat du TAB. Il a également approuvé les critères des unités d'émissions (EUC) selon lesquels le TAB évaluera les programmes d'unités d'émissions.

L'OACI a organisé des ateliers régionaux sur le CORSIA en mars et avril 2019 dans cinq endroits :

- Asunción (Paraguay) (du 21 au 22 mars 2019) pour les régions NACC et SAM ;
- Helsinki (Finlande) (du 26 au 27 mars 2019) pour la région EUR-NAT ;
- Séoul (République de Corée) (du 1<sup>er</sup> au 2 avril 2019) pour la région APAC ;
- Le Caire (Égypte) (du 7 au 8 avril 2019) pour la région MID ;
- Dakar (Sénégal) (du 11 au 12 avril 2019) pour les régions ESAF et WACAF.

Ces ateliers ont mis tout particulièrement l'accent sur les questions en suspens à propos de la surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> en 2019, notamment l'approbation des plans de surveillance des émissions par les États d'ici le 30 avril 2019, ainsi que sur la communication et la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation internationale afin d'aider les États à se conformer aux dispositions connexes des SARP du CORSIA d'ici le début de 2020<sup>1</sup>.

---

<sup>1</sup> [www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/default.aspx](http://www.icao.int/Meetings/RS2019/Pages/default.aspx)



## **Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA)**

Afin de mieux appuyer les États membres, l'OACI a élaboré un programme de renforcement des capacités appelé AGIR pour le CORSIA (Assistance, renforcement des capacités et formation pour le CORSIA), qui a été approuvé par le Conseil en juin 2018. Le Conseil a insisté sur l'importance d'une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI afin d'harmoniser et de regrouper toutes les mesures pertinentes, et de promouvoir la cohérence des efforts de renforcement des capacités. Le Conseil a aussi demandé que tous les partenariats bilatéraux ou multilatéraux conclus entre les États soient coordonnés avec l'OACI, ce qui permettrait de surveiller les progrès mondiaux de ces efforts coordonnés.

Des partenariats de parrainage entre les États ont été établis dans les différentes régions dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI. Pendant la première phase de ce programme, des experts techniques fournis par les États donateurs ont collaboré avec les coordonnateurs CORSIA des États bénéficiaires afin de dispenser une formation sur place, et ont suivi de près la préparation et la mise en place du système de surveillance, déclaration et vérification (MRV) du CORSIA dans les États bénéficiaires (en particulier l'élaboration et l'approbation de plans de surveillance des émissions, ainsi que l'établissement de cadres réglementaires nationaux et/ou régionaux).

En date d'avril 2019, des partenariats de parrainage du CORSIA associant 15 États donateurs et 98 États bénéficiaires ont été mis en place dans les différentes régions de l'OACI. Les toutes dernières informations sur la formation sur place offerte par les experts des États donateurs aux États bénéficiaires sont disponibles sur le site web du CORSIA de l'OACI, ce qui permet de suivre en toute transparence les progrès de l'assistance fournie sous l'égide de l'OACI<sup>2</sup>.

Tirant parti de cette approche probante et coordonnée relevant de l'OACI, la deuxième phase des partenariats de parrainage du CORSIA a été mise en place au milieu de 2019, en mettant l'accent sur la reddition de comptes et la vérification en vertu de l'Annexe 16, Volume IV. L'OACI a préparé des experts techniques des États, les 13 et 14 mai 2019, à dispenser à partir de juillet 2019 une formation sur place dans les États bénéficiaires pendant la deuxième phase des partenariats de parrainage du CORSIA.

### **Autres activités de l'OACI axées sur le renforcement des capacités**

Le projet OACI-UE financé par l'UE et mis en œuvre par l'OACI, achevé en 2019, a aidé 14 États sélectionnés en Afrique et dans les Caraïbes à élaborer et à mettre en application leur plan d'action, ainsi qu'à établir des systèmes de surveillance des émissions de CO<sub>2</sub> pour l'aviation internationale.

---

<sup>2</sup> [www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Buddy-Partnerships.aspx](http://www.icao.int/environmental-protection/CORSIA/Pages/CORSIA-Buddy-Partnerships.aspx)



Les objectifs du projet ont été atteints au-delà des attentes. Les 14 États sélectionnés ont préparé et soumis des plans d'action entièrement quantifiés, et mis sur pied des équipes nationales des plans d'action avec des parties prenantes pertinentes du secteur de l'aviation pour superviser leur mise en œuvre. Un système environnemental en aviation (AES) a été mis en place dans chaque État pour surveiller les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale.

Dans le cadre du projet OACI-UE, deux projets pilotes d'énergie solaire aux portes d'embarquement consistant à installer un système solaire photovoltaïque et un équipement d'électrification aux portes d'embarquement pour alimenter les aéronefs pendant les opérations au sol, ont été menés aux aéroports internationaux de Douala (Cameroun) et de Mombasa (Kenya). Ces projets pilotes, qui mettent à disposition une puissance installée de 1,25 MWp et 500 kWp, respectivement, devraient permettre d'éliminer plus de 4 000 tonnes de CO<sub>2</sub> par année et couvrir plus de 7 500 vols par année.

Le projet OACI-UE a aussi financé quatre études de faisabilité portant sur l'utilisation de carburants d'aviation durables (République dominicaine, Trinité-et-Tobago, Kenya et Burkina Faso) et une sur l'utilisation de l'énergie solaire dans un aéroport (Trinité-et-Tobago)<sup>3</sup>.

Le projet OACI-Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD)/Fonds pour l'environnement mondial (FEM) mis en œuvre par l'OACI, achevé en 2019, a aidé des États, en particulier des petits États insulaires en développement (PEID), à mettre en place des mesures de réduction des émissions. Le projet, qui était financé par le Fonds pour l'environnement mondial, consistait notamment à mener deux projets pilotes d'énergie solaire aux portes d'embarquement dans deux aéroports internationaux en Jamaïque, dont d'autres aéroports se sont inspirés pour leur stratégie d'atténuation des émissions. L'OACI a aussi produit dans le cadre de ce projet une série de quatre documents d'orientation sur le financement ; les énergies renouvelables ; les carburants d'aviation durables ; et les mesures réglementaires et organisationnelles<sup>4</sup>. Un outil de calcul de la courbe des coûts marginaux de réduction des émissions (MAC) a également été mis au point pour comparer le rapport coût-efficacité des mesures de réduction des émissions.

## Événements et sensibilisation de l'OACI en 2019

Le premier séminaire-bilan de l'OACI concernant la Vision sur les carburants d'aviation durables pour 2050 a eu lieu les 30 avril et 1<sup>er</sup> mai 2019 au siège de l'OACI<sup>5</sup>. Ce séminaire découle de l'approbation, par la deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/2)<sup>6</sup>, de la Vision de l'OACI sur des carburants d'aviation durables (SAF) pour 2050. La CAAF/2 a souligné que la Vision 2050 se fonde sur une hypothétique augmentation progressive des SAF, et que cette vision devrait faire périodiquement l'objet d'un bilan afin d'évaluer les progrès accomplis dans le développement et la distribution de carburants d'aviation durables. Le bilan consisterait notamment à organiser

<sup>3</sup> [https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO\\_EU.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_EU.aspx)

<sup>4</sup> [https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO\\_UNDP.aspx](https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/ICAO_UNDP.aspx)

<sup>5</sup> <https://www.icao.int/Meetings/SAFStocktaking/Pages/default.aspx>

<sup>6</sup> <https://www.icao.int/meetings/caaf2/pages/default.aspx>



régulièrement des ateliers et des séminaires d'ici à la CAAF/3, au plus tard en 2025. Dans ce contexte, le premier séminaire-bilan de l'OACI a offert une tribune pour l'échange d'informations entre les États et les parties prenantes pertinentes, et a préparé la CAAF/3 en mettant en place de précieux éléments constitutifs pour quantifier la Vision 2050 de l'OACI.

Après le succès du premier séminaire de l'OACI sur les aéroports verts<sup>7</sup>, en 2017, un deuxième séminaire, tenu sur le même thème à Lima (Pérou) les 8 et 9 mai 2019<sup>8</sup>, avec la coopération du bureau régional de l'OACI pour l'Amérique du Sud et du Conseil international des aéroports (ACI), a permis d'échanger sur la gestion environnementale, de mettre en commun les pratiques exemplaires et de faire le point sur les évolutions les plus récentes dans ce domaine.

Le Symposium 2019 de l'OACI sur l'environnement<sup>9</sup> s'est tenu du 14 au 16 mai 2019 à Montréal (Canada). Il a été l'occasion d'acquérir des connaissances et de partager des informations sur des aspects essentiels des activités de l'OACI en matière de protection de l'environnement, portant sur le bruit, la qualité de l'air locale et les changements climatiques, en prévision de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. Le Symposium a aussi présenté les résultats des principaux événements de l'OACI liés à l'environnement, notamment de la onzième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/11), et des ateliers régionaux 2019 du CORSIA de l'OACI, ainsi que les faits nouveaux intervenus dans le prolongement du premier séminaire-bilan de l'OACI concernant la Vision sur les carburants d'aviation durables pour 2050 et du deuxième Séminaire de l'OACI sur les aéroports verts.

En 2019, l'OACI a lancé la cinquième édition de son Rapport sur l'environnement afin de partager des informations sur les progrès accomplis au cours du dernier triennat dans les principaux domaines d'activité de l'OACI liés à la protection de l'environnement. Cette cinquième édition, qui fait fond sur le succès des éditions précédentes, informe le public des travaux du Secrétariat de l'OACI, des États membres et des nombreuses autres parties prenantes concernées. Considéré comme le plus important document de référence dans le domaine de l'aviation internationale et de l'environnement, il couvre toutes les principales évolutions intervenues dans le domaine, en prévision de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

---

<sup>7</sup> <https://www.icao.int/Meetings/greenairports/Pages/default.aspx>

<sup>8</sup> <https://www.icao.int/Meetings/GREENAIRPORTS2019/Pages/default.aspx>

<sup>9</sup> <https://www.icao.int/meetings/ENVSymposium/Pages/default.aspx>



## Soutien à la mise en œuvre

### Amendements et manuels

#### Amendements adoptés en 2019

##### Amendement 17 à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*

Cet amendement porte sur une définition amendée du « représentant accrédité » ; l'harmonisation des dispositions sur la notification pour tenir compte des incidents et de la diffusion des rapports finaux ; les enquêtes en temps opportun sur les accidents et les incidents graves, et la diffusion des rapports finaux ; la facilitation de l'accès aux enquêteurs ; la consultation des ébauches de recommandations en matière de sécurité ; la modification de la liste d'exemples d'incidents graves et de nouvelles orientations dans le Supplément C ; et un nouveau Supplément F sur la délégation des enquêtes.

#### Manuels (y compris les versions préliminaires et non édités)

- Doc 10003 — *Manuel sur l'échange numérique des informations météorologiques aéronautiques* (non édité)
- Doc 10103 — *Orientations relatives à l'application des normes et pratiques recommandées de l'OACI aux aéronefs à rotors basculants* (non édité)
- Doc 9859 — *Manuel de gestion de la sécurité*, 4<sup>e</sup> édition

### Initiative *Aucun pays laissé de côté*

#### Sécurité

Pour faire suite aux symposiums et aux ateliers régionaux sur la gestion de la sécurité tenus au siège de l'OACI en 2018, trois ateliers sur le renforcement des compétences en gestion de la sécurité ont été donnés au cours du premier semestre de 2019 (Bangkok, 11-15 février ; Le Caire, 24-28 mars ; Paris, 2-5 avril).

Les ateliers avaient pour objectif d'aider les États, l'industrie et le personnel de l'OACI ayant une mission d'assistance aux États à acquérir la connaissance et les compétences nécessaires à la mise en œuvre efficace du PNS afin de soutenir les objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, des parrainages ont permis de couvrir les frais de participation aux ateliers de 300 USD. Les États avaient été sélectionnés à partir d'une analyse utilisant l'outil d'établissement des priorités du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP) qui se trouve dans le Système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI : <https://portal.icao.int/space/Pages/ASIAP.aspx>.



## Sûreté et facilitation

Pour mettre en œuvre l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, les bureaux régionaux, en coordination avec le Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC) et d'autres partenaires fournissant une assistance, élaborent des plans d'amélioration de la sûreté en aviation (ASIP), qui s'articulent sur plusieurs phases, à court et à moyen terme, pour renforcer les capacités des États, sur la base d'une évaluation des besoins et de l'engagement des États à améliorer leurs capacités AVSEC. En 2019, 26 États poursuivaient activement la mise en œuvre d'un ASIP. Au 30 juin 2019, on comptait 13 prestations d'assistance ciblées et 12 autres activités d'assistance menées sur la base du recouvrement des coûts.

Le réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) compte actuellement 35 membres. En 2019, au 30 juin, 14 activités de formation parrainées par l'OACI ont été menées et une autre, également parrainée par l'OACI, est prévue pour chaque CFSA pendant l'année.

Conformément au premier objectif prioritaire du GASeP, l'atelier actualisé de l'OACI sur la gestion des risques en matière de sûreté de l'aviation a été tenu huit fois en 2019, en date du 30 juin.

L'OACI s'est associée aux États, aux organisations internationales et au monde universitaire pour promouvoir la sûreté de l'aviation. Elle a notamment fait équipe avec le ministère britannique des Transports et le département d'État américain pour fournir une assistance ciblée. L'OACI a aussi poursuivi son partenariat avec l'Université Concordia pour offrir le Cours en gestion de la sûreté de l'aviation (PMC), dont trois sessions débutant en 2019 ont été tenues en date du 30 juin. L'OACI s'est entendue avec la Singapore Aviation Academy (SAA) pour élaborer et offrir le Programme sur la sûreté de l'aviation à l'intention des Directeurs généraux de l'aviation civile, qui développe la connaissance et la compréhension du cadre de sûreté de l'aviation civile internationale et de ses exigences de conformité. La Singapore Aviation Academy (SAA) a été l'hôte, en avril 2019, de la deuxième session.

## Facilitation

L'OACI poursuit son action en vue d'établir une approche plus systématique pour aider les États à mettre en œuvre la stratégie TRIP de l'OACI, notamment en promouvant la feuille de route TRIP de l'OACI qui a été élaborée pour soutenir les efforts des États dans ce domaine. En janvier 2019, à sa 216<sup>e</sup> session, le Comité du transport aérien a approuvé la feuille de route TRIP révisée de l'OACI en vue de sa mise en œuvre par les États participant à la Stratégie TRIP de l'OACI, en intégrant notamment 16 dispositions nouvelles et/ou révisées de l'Annexe 9 — *Facilitation* (15<sup>e</sup> édition) se rapportant à la Stratégie TRIP de l'OACI.

Des séminaires régionaux sur le Programme d'identification des voyageurs (TRIP), accueillis par le Gouvernement du Bénin, se sont tenus en février 2019.

La plate-forme TRIP sécurisée de l'OACI compte maintenant plus de 124 utilisateurs représentant les coordonnateurs nationaux pour les questions de facilitation et plus de 220 autres utilisateurs provenant d'États, d'organisations internationales et de la communauté TRIP en général.



Dans le cadre de son engagement permanent à mettre en œuvre la stratégie TRIP de l'OACI et de sa contribution à la réalisation des objectifs plus larges des Nations Unies en matière de gestion et de sécurité des contrôles aux frontières, le Secrétariat de l'OACI a intensifié ses efforts pour aider les États membres à mettre en place des systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des systèmes RPCV interactifs (RPCVi), ainsi que les normes et pratiques recommandées (SARP) connexes de l'Annexe 9. Pour ce faire, il a principalement participé à des événements de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) et à l'atelier national sur la mise en place d'un système de RPCV en République de Moldova et au Turkménistan, il a co-organisé avec l'Organisation internationale pour les migrations (OIM) un séminaire sur les échanges de données sur les passagers en Autriche, et a organisé les séminaires régionaux sur la mise en œuvre de la facilitation au Sénégal (pour les Régions ESAF et WACAF), en Égypte (pour la Région MID) et au Pérou (pour les Régions NACC et SAM).

À la suite de l'adoption, par le Conseil de sécurité des Nations Unies, de la Résolution 2396 (2017), l'OACI a noué un partenariat avec le Bureau des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNBLT) et d'autres organisations sur l'ancien projet « goTravel » qui vise à aider les États à mettre en place des programmes RPCV et/ou PNR, au besoin. Le programme conjoint des Nations Unies pour lutter contre les déplacements des terroristes a été lancé officiellement le 7 mai 2019 au siège des Nations Unies.

## **Partenariats mondiaux pour le développement durable**

### **Promotion et sensibilisation du public**

Les 17 et 18 janvier 2019, le Groupe de la Banque mondiale (WBG), de concert avec l'Institut des ressources mondiales (WRI) — Centre Ross pour les villes durables, a invité l'OACI à organiser une session pendant la conférence Transformer les transports (TT) pour montrer comment l'aviation adopte l'innovation et fait la promotion du nouveau discours sur la mobilité. Étant donné que c'était la première fois que l'aviation figurait dans le programme TT principal, le débat « Innovation dans l'aviation = une valeur ajoutée pour la nouvelle mobilité » a démontré que les progrès technologiques aux frontières comme les systèmes d'aéronefs non habités (UAS) dans le secteur de l'aviation ont une incidence sur l'ensemble des industries et des moyens de transport. L'OACI a aussi fait valoir que la mise en œuvre de moyens de mobilité novateurs se ferait idéalement d'une façon coordonnée, et indiqué qu'elle accueillerait avec intérêt des évaluations conjointes de l'incidence de cette évolution sur la capacité du secteur des transports à mieux soutenir et promouvoir le développement.

En 2019, les activités de sensibilisation du public ont été centrées sur les célébrations du 75<sup>e</sup> anniversaire en vue de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI (A40). Elles ont consisté notamment à parachever le site web OACI75 dédié à « l'aviation de demain », à diffuser de la documentation à l'intention des jeunes et des orientations destinées aux États pour soutenir les concours d'innovation 2019 de l'OACI, et à préparer un large éventail de ressources connexes en marketing.



La planification stratégique de la sensibilisation du public concernant les activités et les résultats attendus de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée a aussi été amorcée. Elle consiste notamment à préparer de la documentation, à prévoir les rencontres avec les médias, et à coordonner les événements et les activités entourant les célébrations.

L'OACI a continué de renforcer sa présence dans les médias pendant la première moitié de 2019. Un total de 25 communiqués de presse et synthèses ont été diffusés par le Groupe des communications (COM) au cours des six premiers mois de l'année et près de 2 000 messages ont été diffusés sur les réseaux sociaux. Cela a donné lieu à plus de 10 000 mentions de l'Organisation par des médias électroniques et des organes de presse institutionnels reconnus et à plus de 45 000 mentions sur Twitter. L'OACI a été le plus souvent associée, tant par les journalistes que d'autres sources de contenu, aux enquêtes sur les accidents, à la résolution des problèmes d'accès à l'espace aérien et à l'intégration des drones.

Pour ce qui est du soutien du Secrétariat, le Groupe des communications a produit ou coordonné et mis en forme définitive 15 allocutions pour le Président du Conseil et 11 pour la Secrétaire générale.

## Développement des ressources humaines

### Formation

#### *Évaluations et reconnaissance des organismes de formation*

Les évaluations du Programme TRAINAIR PLUS (TPP) donnent une idée précise et indépendante du fonctionnement d'un organisme de formation, et mettent en évidence les aspects essentiels à améliorer. Neuf évaluations ont été effectuées depuis le 1<sup>er</sup> janvier 2019 et deux autres étaient prévues d'ici la fin juin 2019.

Plus de 100 organismes de formation sont membres de TRAINAIR PLUS.

#### *Élaboration des cours de formation et méthodologie de formation*

Dix mallettes pédagogiques reconnues par l'OACI ont été élaborées ou mises à jour en 2018.

#### *Mallettes pédagogiques de l'OACI (ITP)*

Une nouvelle mallette pédagogique de l'OACI, le « cours de vérification CORSIA », a été lancée par le GAT en 2019.

Le cours vise à vérifier les rapports sur les émissions de CO<sub>2</sub> qui ont été établis par les exploitants d'avions, conformément aux dispositions des normes et pratiques recommandées (SARP) du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).



Quatre cours existants ont été mis à jour : il s'agit des versions anglaise et espagnole du cours pour les concepteurs de formations (TDC) et du cours de validation de la formation axée sur les compétences (VCT).

Deux mallettes pédagogiques en partenariat (PTP) élaborées par le Conseil international des aéroports (ACI) ont été validées : Mise en œuvre de l'Annexe 14 — Conception et exploitation avancées des aérodomes ; et cours en ligne sur le Format de compte rendu mondial (GRF).

#### *Mallettes pédagogiques normalisées (MPN)*

Trois MPN ont été élaborées en 2018.

#### *Participation des stagiaires aux cours de l'OACI*

Neuf cent soixante-quinze participants avaient suivi des cours de formation en date de la fin avril 2019.

#### *Mallettes pédagogiques élaborées en partenariat (PTP)*

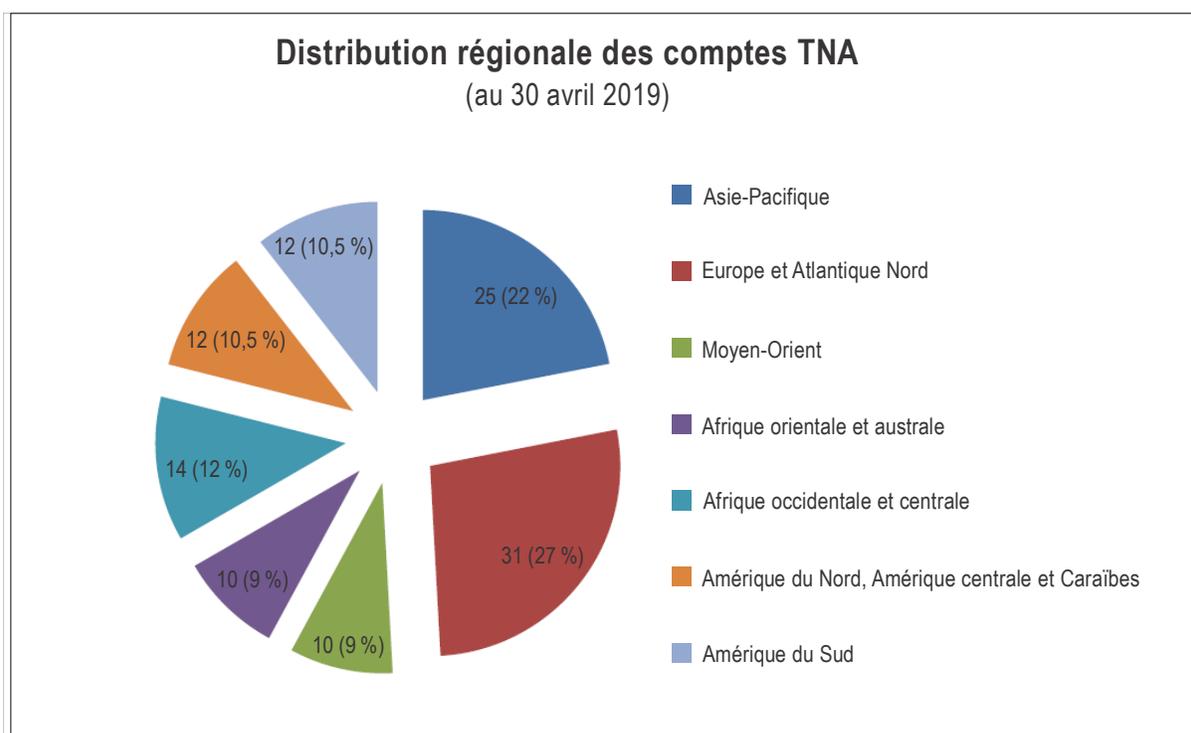
Les PTP élaborées en partenariat avec le Conseil international des aéroports (ACI), l'Université de Waterloo, l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) de France et l'École de gestion John-Molson (JMSB) de l'Université Concordia ont vu le jour en 2018.

#### *Lignes directrices pour l'élaboration de cours en ligne*

Les *Lignes directrices pour l'élaboration de cours en ligne* ont été transmises à tous les membres du TPP en février 2019 afin de les aider à élaborer des cours en ligne. Ces lignes directrices ont aussi été intégrées dans la version récemment diffusée du matériel de cours TDC.

### *Analyse des besoins de formation*

En date du 30 avril 2019, 114 utilisateurs actifs au total ont accédé à l'outil d'analyse des besoins de formation (TNA) pour évaluer les besoins de formation et améliorer la planification des formations en aviation.



### *Partenariats de formation*

Un nouveau partenariat de formation a été signé avec l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL).

Le partenariat porte sur l'élaboration et la prestation de formations liées à la navigation aérienne par l'Institut de la navigation aérienne (INA) d'EUROCONTROL, et plus particulièrement sur le cours de gestion de la sécurité dans l'ATM.



### *Projet chinois de formation*

Le Gouvernement de la République populaire de Chine a financé le cours de formation des cadres supérieurs et intermédiaires des Autorités de l'aviation civile dans le but de renforcer les compétences des cadres supérieurs et intermédiaires des Autorités de l'aviation civile, afin de gérer efficacement la mise en œuvre des SARP de l'OACI dans les domaines de la sécurité, de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation.

En date du 30 avril 2019, 604 candidats au total provenant de 121 États et de six organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) avaient reçu des bourses pour 25 sessions tenues en 2018 et 2019.

### **Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP)**

Le Groupe de travail sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAPTF) s'est réuni pour la première fois au cours du premier semestre de 2019. Il s'emploie à élaborer un cadre pour la NGAP qui servira à définir des stratégies en vue de maîtriser les enjeux de la NGAP. Ce cadre sera utilisé pour structurer un manuel de mise en œuvre pour la NGAP, destiné à aider les États à élaborer des plans nationaux et régionaux afin de répondre à leurs besoins liés à la NGAP. Toujours pendant la première moitié de 2019, des prévisions actualisées du trafic à long terme ont été intégrées dans une interface électronique nouvellement développée, ce qui permet aux États et à d'autres utilisateurs d'obtenir des prévisions sur mesure du trafic et de l'exploitation à différents niveaux de granularité (par route, paire de villes et paire d'aéroports). Cette application prévoit les exigences d'un État en termes de personnel titulaire d'une licence, notamment les pilotes, les contrôleurs de la circulation aérienne, le personnel de maintenance et les équipages de cabine. En outre, un processus a été établi pour suivre les évolutions dans la représentation des sexes parmi le personnel titulaire d'une licence. Enfin, la coordination d'un événement NGAP axé sur les jeunes, « Du rêve à la réalité », est en cours dans le cadre du Salon de l'innovation de l'OACI qui se tient en septembre.

### **Égalité des sexes**

La Journée internationale des femmes, qui a été célébrée le 8 mars 2019, avait pour thème « Penser équitablement, bâtir intelligemment, innover pour le changement ». Il s'agissait d'une collaboration entre l'OACI, l'Association internationale du transport aérien (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI). L'événement a réuni des employés de ces organisations au siège de l'OACI à Montréal, et a mis à l'honneur des dirigeantes de ces trois organisations et de l'industrie de l'aviation, qui ont donné un éclairage unique sur l'égalité des sexes dans le secteur de l'aviation.



## Programme de coopération technique

Au 30 juin 2019, la valeur totale des activités du Programme de coopération technique mises en œuvre par l'OACI s'établissait à 28,5 millions USD. Dans le cadre de diverses dispositions relatives à des fonds d'affectation spéciale, la Direction de la coopération technique exécute actuellement un total de 90 projets de coopération techniques financés par les États bénéficiaires eux-mêmes, ainsi que deux projets d'assistance technique et trois projets du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) dans 141 pays. La valeur totale des activités du Programme mises en œuvre en 2019 est estimée à 92,3 millions USD.

### Programme de coopération technique par région (en millions USD)

Région	Au 30 juin 2018	Au 30 juin 2019
Afrique	5,44	5,49
Amériques	29,39	18,71
Asie et Pacifique	1,23	1,40
Europe	0,18	0,23
Moyen-Orient	3,43	2,65
<b>Total</b>	<b>39,67</b>	<b>28,48</b>

### Projets nouvellement approuvés et révisions

Les projets de coopération technique de grande envergure et les révisions importantes des projets en cours ayant été approuvés au cours des six premiers mois de 2019 sont notamment les suivants :

- Somalie — Assistance pour améliorer le réseau de l'aviation civile du pays (SOM18801)
- Éthiopie — Accord CAPS avec Ethiopian Airlines Group (ETH19701)
- Projet régional — Programme coopératif de sûreté de l'aviation (RAS04901)

De nouveaux projets dans le cadre du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) ont aussi été approuvés pendant cette période :

- projet régional — assistance IPAV à une étude PSIDS (RAS19301).

### Contributions des donateurs

Des contributions de donateurs ont été reçues pour les projets de coopération technique suivants :



- Projet régional — Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité — Asie du Nord (COSCAP-NA) (RAS02901) — don d’AIRBUS au montant de 50 000 USD ;
- Projet régional — Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité — Asie du Sud (COSCAP-SA) (RAS97902) — don d’AIRBUS au montant de 50 000 USD ;
- Projet régional — Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité — Asie du Sud-Est (COSCAP-SEA) (RAS97903) — dons d’AIRBUS au montant de 100 000 USD et de BOEING au montant de 3 750 USD.

### **Fonds volontaires de l’OACI**

Aucune contribution supplémentaire provenant des fonds volontaires de l’OACI n’a été versée pour des projets d’assistance technique menés par l’entremise de la Direction de la coopération technique en 2018. Toutefois, des fonds s’élevant à 20 000 USD ont été transférés du projet RAS18801 (TA) pour la mise en œuvre du projet RAS19301 de l’IPAV.

### **Recrutement d’experts**

Le nombre total d’experts et de consultants internationaux recrutés au 30 juin 2019 s’établissait à 167, dont 161 (6 femmes et 155 hommes) ont été déployés sur le terrain, en plus de 743 agents de projets nationaux, soit un total de 983 agents en service, y compris 79 experts et consultants internationaux (8 femmes et 71 hommes) qui étaient déjà en activité sur le terrain dans le cadre de projets en cours.

### **Formation en aviation civile**

Pendant cette période, 323 bourses ont été attribuées (à 52 femmes et 271 hommes) pour une durée totale de 89,6 mois unitaires, dont 156 bourses dans le cadre de protocoles d’accord signés par l’OACI avec la République de Corée et Singapour pour la prestation de formations financées par ces pays et administrées par l’OACI.

En outre, 1 748 fonctionnaires (367 femmes et 1 381 hommes) de l’administration de l’aviation civile ont pu bénéficier de programmes de formation dans les pays, donnés par des instructeurs dans le cadre de projets de coopération technique, et 243 membres du personnel (37 femmes et 206 hommes) ont reçu une formation dispensée par des fournisseurs dans le cadre du volet « acquisition » des projets de coopération technique.



### **Matériel et sous-traitance**

Cent cinquante-neuf commandes et contrats de sous-traitance ont été passés et le montant total des achats pour les services extérieurs s'est élevé à 13,5 millions USD.

### **Budget des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC)**

Au 30 juin 2019, les recettes estimatives du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) s'élevaient à 5,4 millions USD et les dépenses à 5,1 millions USD, soit un excédent estimatif des recettes sur les dépenses de 0,3 million USD.

## Stratégies de soutien

### Affaires juridiques et relations extérieures

#### Règlement des différends

##### Brésil et États-Unis (2016)

À ses 213<sup>e</sup>, 214<sup>e</sup> et 215<sup>e</sup> sessions, le Conseil a été saisi de rapports sur l'état d'avancement des négociations entre le demandeur (Brésil) et le défendeur (États-Unis). Il a été informé que deux réunions de fond avaient eu lieu entre les représentants des Parties en 2018, que les Parties avaient bien progressé dans le règlement de leur différend et qu'elles poursuivraient leurs discussions en vue de conclure les négociations dès que possible. Compte tenu de ce qui précède, le Conseil a encouragé les Parties à poursuivre leurs négociations en vue de parvenir rapidement à un règlement satisfaisant de leur désaccord. Le Conseil a réaffirmé le maintien de la décision prise à la huitième séance de sa 212<sup>e</sup> session concernant la suspension du dépôt d'une réponse du demandeur au contre-mémoire déposé par le défendeur le 31 août 2017.

Lors de sa 216<sup>e</sup> session, le Conseil a été saisi d'un rapport sur l'état d'avancement des négociations entre le demandeur (Brésil) et le défendeur (États-Unis), qui indiquait, entre autres, que les Parties avaient récemment pris des mesures pour former un groupe de travail composé d'experts techniques du Brésil et des États-Unis en vue d'élaborer un projet coopératif destiné à définir les meilleures pratiques à suivre pour la mise en œuvre de l'article 12 de la Convention de Chicago, conformément aux délibérations de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Le rapport indiquait en outre que les Parties poursuivraient les discussions sur le règlement de leur différend dans le but de conclure les négociations dès que possible. Le Conseil a décidé de rester saisi de la question, étant entendu que la Secrétaire générale ferait le point, à une session ultérieure, sur d'éventuels faits nouveaux.

##### Requête présentée au titre de l'article 54, alinéa n), de la Convention de Chicago

À la première séance de sa 214<sup>e</sup> session, tenue le 17 mai 2018, le Conseil a examiné une requête des Émirats arabes unis (É.A.U.) présentée au titre de l'article 54, alinéa n), de la Convention de Chicago, concernant trois « graves incidents de sécurité » mettant en cause des avions de combat qatariens et des aéronefs civils immatriculés aux É.A.U. survenus les 15 janvier 2018 et 26 mars 2018. À la suite de son examen de cette requête, le Conseil a pressé les États membres concernés de maintenir leur collaboration à cet égard, en particulier afin de promouvoir la sécurité, la sûreté, l'efficacité et la durabilité de l'aviation civile internationale.

##### Qatar et Bahreïn, Égypte, Arabie saoudite et Émirats arabes unis (2017) — Requête (A); Qatar et Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis (2017) — Requête (B)

Le 19 mars 2018, les défendeurs dans la Requête (A) et dans la Requête (B) ont soulevé conjointement des exceptions préliminaires mettant en cause la compétence du Conseil pour traiter les questions soulevées par le demandeur (le Qatar). Le 1<sup>er</sup> mai 2018, le demandeur a présenté des observations en réponse aux exceptions préliminaires soulevées dans les Requêtes (A) et (B). De plus, le 12 juin 2018, les défendeurs ont conjointement soumis des répliques aux réponses du demandeur dans les Requêtes (A) et (B). Après avoir entendu les arguments oraux des Parties respectives sur les exceptions préliminaires,



le Conseil, à la huitième réunion de sa 214<sup>e</sup> session, tenue le 26 juin 2018, a décidé de ne pas accepter les exceptions préliminaires des défendeurs dans les deux affaires. À la première séance de sa 215<sup>e</sup> session, le Conseil a été informé que le Greffier de la Cour internationale de Justice (CIJ) avait officiellement notifié à l'OACI que les défendeurs respectifs dans les Requêtes (A) et (B) avaient, le 4 juillet 2018, déposé auprès de la CIJ des requêtes introduisant une procédure dans l'affaire concernant l'appel relatif à la compétence du Conseil de l'OACI au titre de l'article 84 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Bahreïn, Égypte, Arabie saoudite et Émirats arabes unis c. Qatar) ainsi que dans l'affaire relative à l'appel concernant la compétence du Conseil de l'OACI en vertu de l'article II, section 2, de l'Accord international de 1944 relatif au transit des services aériens (Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis c. Qatar).

Lors de sa 216<sup>e</sup> session, le Conseil a reçu un rapport oral sur l'état d'avancement des deux affaires présentées par le Qatar en octobre 2017 conformément à l'article 84 de la Convention de Chicago. Il a été rappelé que les défendeurs respectifs dans les deux affaires — Requêtes (A) et (B) — avaient fait appel auprès de la Cour internationale de justice (CIJ) des décisions du Conseil datées du 29 juin 2018. Étant donné que lesdits appels devaient encore être examinés par la CIJ et que les décisions du Conseil demeuraient suspendues conformément à l'article 86 de la Convention de Chicago, le Conseil est convenu que, nonobstant sa précédente décision de rester saisi de ces affaires, il suspendrait leur examen jusqu'à ce que la CIJ rende sa décision sur les deux appels.

### **Aspects juridiques des vols d'aéronefs non habités (sans pilote)**

Le Conseil, à la cinquième séance de sa 215<sup>e</sup> session, tenue le 7 novembre 2018, a approuvé l'inscription de ce point au programme de travail du Comité juridique. Sur la base des réponses des États au questionnaire de 2016 (lettre aux États LE 4/63 – 16/77) concernant la législation nationale et les questions juridiques internationales pertinentes relatives aux systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), le Comité a conclu que les aspects juridiques des opérations RPAS méritaient un examen continu et a créé un groupe de travail chargé de traiter des aspects juridiques internationaux de l'exploitation d'aéronefs sans pilote et de leur intégration dans l'aviation civile. Les réunions du Groupe coïncideront avec les réunions du Groupe d'experts sur les systèmes d'aéronef télépiloté (RPASP), de manière à favoriser l'harmonisation et la synergie avec les travaux techniques et juridiques en cours au sein de l'Organisation.

### **Orientations sur les conflits d'intérêts**

Conformément à la Résolution A39-8 de l'Assemblée, qui définit les travaux futurs de l'Organisation sur la question des conflits d'intérêts dans l'aviation civile, le Secrétariat a élaboré une compilation des dispositions de l'OACI (*Orientations de l'OACI sur les conflits d'intérêts en aviation civile*) qui a été présentée à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique. Cette compilation comprend les dispositions de l'OACI sur les conflits d'intérêts concernant la sécurité et la sûreté de l'aviation, les enquêtes sur les accidents et les incidents, ainsi que la politique du transport aérien qui figurent dans les Annexes 13, 17 et 19 de l'OACI et dans une douzaine de manuels de l'OACI. Cette compilation sera mise à disposition sous une forme permanente dans toutes les langues de travail de l'OACI, conformément à la demande du Comité juridique.



## **Cybermenaces contre l'aviation civile**

À la suite de l'inclusion dans le programme de travail du Comité juridique du point « examen de l'adéquation des instruments existants du droit aérien international pour faire face aux cybermenaces contre l'aviation civile », la LEB a participé à la première réunion du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) — Sous-groupe de recherche sur les aspects juridiques (RSGLEG) le 22 novembre 2018 et a aidé le RSGLEG à élargir son champ de travail, à effectuer une analyse préliminaire des réponses de 61 États et territoires à une enquête sur les dispositions juridiques nationales applicables à la cybersécurité et à s'entendre sur une méthodologie pour analyser les réponses plus en détail. La LEB a également présenté les traités de droit aérien applicables aux cyberattaques contre l'aviation civile, avec la conclusion que la ratification de la Convention de Beijing de 2010 est un pas en avant dans la création d'un cadre juridique approprié pour faire face aux cybermenaces. Le RSGLEG est convenu de continuer à étudier si, et sous quelle forme, de nouveaux instruments internationaux sur la cybersécurité doivent être élaborés et de renvoyer ses conclusions au Comité juridique. Le SSGC, lors de sa cinquième réunion, tenue le 23 novembre 2018, est convenu d'inclure des mesures législatives et réglementaires et de promouvoir la ratification des instruments de Beijing dans le cadre de la stratégie sur la cybersécurité.

## **Mise en œuvre de l'article 21**

L'Équipe spéciale sur la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago (A21TF) a tenu sa deuxième réunion à Montréal les 10 et 11 avril 2018. À l'issue de ses délibérations, l'Équipe spéciale est convenue de recommander au Comité juridique d'appuyer les travaux en cours du Secrétariat pour la mise en place du Réseau d'immatriculation des aéronefs (ARN) en tant que solution possible à long terme pour aider les États membres à remplir leurs obligations au titre de l'article 21. Conformément à ce qui précède, l'Équipe spéciale a créé le Sous-groupe du Réseau d'immatriculation des aéronefs (ARNSG) pour aider le Secrétariat à élaborer l'ARN. À titre de solution provisoire, l'Équipe spéciale est en outre convenue de recommander un modèle de certificat de radiation de l'immatriculation des aéronefs, qui a reçu l'approbation de principe du Comité juridique. L'Équipe spéciale a souligné la nécessité de travailler en collaboration avec d'autres organes compétents de l'OACI, tels que le Groupe de travail sur la cessibilité transfrontalière (XBT) et le Groupe d'experts de la navigabilité.

Pour faire suite aux recommandations de la deuxième réunion de l'Équipe spéciale sur la mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago (A21TF), tenue les 10 et 11 avril 2018, qui ont été ensuite approuvées par le Comité juridique à sa 37<sup>e</sup> session, le Secrétariat a soumis le modèle de certificat de radiation de l'immatriculation des aéronefs proposé par l'A21TF au Groupe de travail sur la cessibilité transfrontalière (XBT-TF) pour qu'il l'examine pendant sa troisième réunion, qui s'est tenue à Montréal du 29 janvier au 1<sup>er</sup> février 2019.

## **Questions juridiques liées aux passagers indisciplinés**

L'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés a achevé ses travaux de mise à jour de la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, à la suite de l'adoption du *Protocole portant*



*amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Protocole de Montréal de 2014), conformément à la résolution de la Conférence diplomatique. Un projet de Manuel mettant à jour la Circulaire 288, accompagné d'un rapport sur les travaux de l'Équipe spéciale au cours de quatre réunions, a été présenté à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique (4-7 septembre 2018). Le Comité juridique a appuyé et apprécié le travail de l'Équipe spéciale et a souscrit à ses recommandations, à savoir : que les éléments d'orientation mettant à jour la Circulaire 288 de l'OACI prennent la forme d'un manuel ; que l'Organisation établisse un répertoire des législations pénales des États en matière d'infractions commises par des passagers indisciplinés et perturbateurs (avec des liens vers les sites web pertinents des États membres) ; que le Secrétariat mène une enquête auprès des États membres pour savoir quelles sanctions administratives ou quels régimes comparables ils ont établis pour les passagers indisciplinés et perturbateurs ; que l'Organisation examine la manière dont les termes « indiscipliné » et « perturbateur » sont utilisés afin d'en uniformiser l'interprétation dans l'ensemble de ses publications. Le 7 novembre 2018, le Conseil a pris note du rapport du Comité juridique sans commentaire sur le projet de manuel, qui sera publié en 2019.

Une version préliminaire du *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) a été publiée en anglais le 6 mai 2019. Ce manuel met à jour la Circulaire 288 de l'OACI — *Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*, à la suite de l'adoption du *Protocole portant amendement de la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Protocole de Montréal de 2014). Au 1<sup>er</sup> mai 2019, on comptait huit ratifications et 11 adhésions au Protocole. Il ne manque que trois autres ratifications ou adhésions pour que le Protocole entre en vigueur.

### **Aspects de la libéralisation économique relatifs à la sécurité et article 83 bis**

Le *Manuel sur la mise en œuvre de l'article 83 bis de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 10059) de l'OACI a été publié le 21 mars 2018. Les travaux se sont poursuivis sur la base des recommandations de l'Équipe spéciale sur l'article 83 bis, telles qu'approuvées par le Conseil à la septième séance de sa 207<sup>e</sup> session, des progrès étant enregistrés dans la préparation de la mise en place d'un système interactif d'enregistrement et de publication en ligne pour l'article 83 bis et d'autres accords et arrangements aéronautiques, notamment les travaux préliminaires sur la conception du système. Des amendements connexes à l'Annexe 6 de la Convention de Chicago ont été approuvés par la Commission de navigation aérienne à sa 208<sup>e</sup> session, en juin 2018, et ont été transmis aux États membres et aux organisations internationales compétentes, pour observations.

Les amendements à l'Annexe 6 de la Convention de Chicago ont fait l'objet d'un examen final de la part de la Commission de navigation aérienne à sa 210<sup>e</sup> session, en mars 2019. La Commission a alors approuvé que leur adoption soit recommandée au Conseil, et ils prendraient effet le 5 novembre 2020.



## Détermination du statut d'un aéronef — civil/d'État

Sur la base des réponses des États au questionnaire de 2016 (lettre aux États LE 4/50 – 16/86) relatif aux problèmes pratiques auxquels les États sont confrontés en raison de la classification des aéronefs en « aéronefs civils/d'État », le Comité juridique a décidé à sa 37<sup>e</sup> session de :

- a) noter que les avis et recommandations de l'Étude du Secrétariat de 1993 sur les aéronefs civils et d'État relative à la question de la détermination du statut d'un aéronef en tant qu'aéronef civil ou d'État restaient pertinents et qu'ils seront mis à la disposition des États d'une manière plus accessible ;
- b) recommander au Conseil que les États soient encouragés à coopérer entre eux pour traiter les questions opérationnelles liées au statut des aéronefs civils ou d'État et/ou à partager les pratiques exemplaires pour la mise en œuvre de l'article 3, alinéa b), de la Convention de Chicago, soit par des consultations directes, soit par le recours aux forums appropriés de l'OACI ou aux groupes régionaux ;
- c) supprimer le point « Détermination du statut d'un aéronef – civil/d'État » du programme de travail général du Comité juridique.

## Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)

En juin 2018, à sa 214<sup>e</sup> session, le Conseil a approuvé le renouvellement du mandat d'Aviareto Ltd. en tant que Conservateur du Registre international des garanties portant sur du matériel d'équipement aéronautique, pour un quatrième mandat commençant le 1<sup>er</sup> mars 2021. Le mandat de trois ans de la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) prenant fin le 1<sup>er</sup> juillet 2018, le Conseil a nommé quinze membres désignés par l'Afrique du Sud, le Brésil, le Canada, la Chine, les Émirats arabes unis, les États-Unis, la Fédération de Russie, la France, l'Irlande, le Kenya, le Koweït, le Mexique, le Nigéria, le Royaume-Uni et Singapour. La huitième réunion de la CESAIR s'est tenue au siège de l'OACI à Montréal, du 29 au 31 août 2018, principalement dans le but d'examiner les modifications proposées par le Conservateur au *Règlement et règles de procédure du Registre international* (Doc 9864). Les modifications recommandées seront présentées au Conseil à sa 216<sup>e</sup> session en février/mars 2019. La CESAIR a élu M<sup>me</sup> Y. Yang (Chine) Présidente et réélu M<sup>me</sup> S.H. Tan (Singapour) Vice-Présidente pour le triennat suivant. Au 31 décembre 2018, il y avait 74 Parties à la *Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles* (Convention du Cap) et au *Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques* (Protocole aéronautique).

Lors de sa 216<sup>e</sup> session, en mars 2019, le Conseil a approuvé les modifications au *Règlement et règles de procédure du Registre international* (Doc 9864) recommandées par la Commission d'experts de l'Autorité de surveillance du Registre international (CESAIR) à sa huitième réunion, tenue en août 2018. Au 1<sup>er</sup> mai 2019, il y avait 76 Parties à la Convention du Cap et au Protocole aéronautique.



## **Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international**

Le Président du Conseil et la Secrétaire générale ont continué de promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international au cours de leurs visites auprès des États membres et de réunions avec de hauts fonctionnaires.

Un séminaire juridique dans la Région Asie-Pacifique a été accueilli par la République de Corée les 24 et 25 mai 2018, afin de promouvoir les instruments de Beijing, le Protocole de Montréal de 2014, la Convention de Montréal de 1999, la Convention du Cap et son Protocole aéronautique de 2001, et les Protocoles modifiant les articles 50, alinéa a), et 56 de la Convention de Chicago. Près de 600 participants de plus de 30 États membres y ont assisté.

La LEB a aidé le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) à élaborer et dispenser le cours de droit aérien international de l'OACI, qui encourage, entre autres, la ratification des instruments de droit aérien international. Près de 150 participants ont bénéficié de ce cours en 2018, qui a été dispensé au siège de l'OACI et dans les Régions.

Les États membres ont été invités par l'entremise de la lettre aux États LE 4/75.1 – 19/37, du 18 avril 2019, à participer à l'événement inaugural de l'OACI sur les traités ayant pour thème « Un siècle de traités de droit aérien international », qui se tiendra les 24 et 25 septembre 2019, pendant la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée. L'événement a pour but de promouvoir la ratification de traités multilatéraux de droit aérien en mettant à la disposition des représentants des États membres, en marge de la session de l'Assemblée, des installations spéciales pour déposer des instruments de ratification ou d'adhésion liés à des traités de droit aérien international dont l'OACI est le dépositaire.

### **Dominique — 193<sup>e</sup> État membre de l'OACI**

Le 14 mars 2019, le Commonwealth de Dominique a déposé auprès du Gouvernement des États-Unis sa notification d'adhésion à la Convention relative à l'aviation civile internationale. L'adhésion a pris effet le 13 avril 2019, faisant de la Dominique le 193<sup>e</sup> État membre de l'OACI.

### **Examen des limites de responsabilité en vertu de la Convention de Montréal de 1999**

Les limites de responsabilité établies en vertu de la Convention de Montréal de 1999 sont assujetties à un mécanisme intégré d'examen périodique, qui est destiné à empêcher l'érosion des limites de responsabilité due aux conditions inflationnistes qui se manifestent avec le temps. En sa qualité de dépositaire de cette convention, l'OACI a donc mené le troisième examen des limites de responsabilité conformément à l'article 24 de la Convention.

Ces limites sont exprimées en droits de tirage spéciaux (DTS). Selon les données obtenues du Fonds monétaire international, l'entité chargée d'administrer les DTS, il a été conclu que le seuil établi dans la Convention pour ajuster les limites à la hausse a été atteint. Le coefficient d'ajustement fixé s'élève à 14 %. Comme le prévoit l'article 24 (2) de la Convention, ledit ajustement liera tous les États qui sont parties à la



Convention, sauf s'ils ont majoritairement exprimé leur désaccord à l'OACI dans un délai établi par l'Organisation. Une lettre aux États décrivant le processus ci-dessus sera envoyée prochainement.

### **Examen des règles de l'OACI pour le règlement des différends**

À la suite de la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique (4-7 septembre 2018), un Groupe de travail chargé d'examiner le Règlement de l'OACI pour la solution des différends (WG-RRSD) a été établi en 2019 afin d'entreprendre la révision dudit règlement, en tenant compte notamment des pratiques exemplaires, des documents comparables qui sont utilisés à des fins similaires ailleurs dans le système des Nations Unies et par d'autres organisations gouvernementales internationales, et en particulier le Règlement de la Cour internationale de justice. Le Groupe de travail s'est réuni pour la première fois à Montréal du 7 au 9 mai 2019 afin de convenir de ses méthodes de travail et d'établir une feuille de route pour l'exécution de sa mission.

### **Gestion des ressources humaines**

À la fin de juin 2019, il y avait 597 postes inscrits au tableau de l'effectif de l'Organisation, dont 309 dans les catégories des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur et 288 dans la catégorie des services généraux. La représentation globale des femmes au Secrétariat dans les catégories des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur s'est maintenue à 30 %.

Les travaux menés sur l'élaboration de la première Stratégie de gestion du personnel de l'OACI se sont poursuivis, inspirés des pratiques exemplaires en vigueur dans le système des Nations Unies par l'entremise d'un processus consultatif poussé associant la haute direction et d'autres membres clés du personnel, ainsi qu'un groupe de discussion composé de membres du personnel de tous les secteurs de l'Organisation. L'élaboration de la Stratégie de gestion du personnel sera menée à terme en 2019 afin d'assurer une harmonisation optimale avec le plan d'activités 2020-2022 et le nouveau budget triennal. La Stratégie présente les grandes lignes de la façon dont l'OACI entend trouver, former, renforcer et retenir son personnel, créer une organisation plus axée sur la personne, qui s'attache à développer les capacités de son personnel pour mener à bien son mandat avec efficacité et efficience.

Un changement de forme a été apporté au Code du personnel de l'OACI ; il a consisté à rendre le texte non sexiste afin de poursuivre le plan de mise en œuvre dans le cadre du Programme d'égalité des sexes approuvé par le Conseil, qui exige que toutes les communications officielles de l'OACI utilisent un langage non sexiste.



## Services linguistiques

Dans le cadre du projet de Système de gestion des services linguistiques (SGSL), le cahier des charges est en train d'être achevé en vue de l'appel d'offres ; les réponses seront analysées au cours du second semestre de 2019. Parallèlement à cela, les outils utilisés aux Nations Unies sont en cours d'évaluation à des fins d'analyse comparative. Une décision sera ensuite prise quant à la meilleure solution de gestion des documents pour l'OACI.

L'OACI a participé à la Réunion interinstitutions sur les arrangements relatifs aux services linguistiques, la documentation et les publications (IAMLADP), qui s'est tenue à Bruxelles du 27 au 29 mai 2019. La réunion, accueillie par l'Union européenne, a rassemblé plus de 50 organisations internationales. De nombreux sujets ont été discutés et des pratiques exemplaires ont été partagées sur la gestion des services de traduction, d'interprétation, de conférence et de publication. Dans le monde complexe du multilatéralisme et de la coopération internationale, les participants se sont engagés à : respecter le principe du multilinguisme ; encourager le partage des connaissances sur les nouvelles technologies langagières ; et saisir les occasions offertes par les innovations axées sur la personne et l'intelligence artificielle.

L'OACI a aussi assisté à la Réunion annuelle internationale conjointe sur la traduction et la terminologie assistées par ordinateur (JIAMCATT) qui s'est tenue au Luxembourg du 13 au 15 mai 2019. La JIAMCATT est un forum pour la coopération et le partage d'expertise en traduction, interprétation, terminologie et documentation assistées par ordinateur. La réunion a exploré les changements que les technologies et l'innovation induisent dans l'exercice des professions langagières. Elle a insisté sur la collaboration entre les organisations et avec les universités pour faciliter le partage de connaissances et de compétences afin de mobiliser le potentiel de ces technologies tout en concevant des stratégies globales qui tirent parti des atouts essentiels de tout service linguistique : les linguistes.

## Gestion de l'information

La mise à niveau du système de planification des ressources (ERP), qui soutient toutes les activités liées aux finances, aux approvisionnements et aux ressources humaines à l'échelle de l'Organisation, a été effectuée plus tôt en 2019. Le système est passé à la version la plus récente entièrement soutenue par le fournisseur du produit. La nouvelle version intègre une interface utilisateur modernisée et de nouvelles fonctionnalités. Un projet de suivi a été lancé pour examiner, rationaliser et automatiser les processus de travail à l'échelle de l'Organisation. La mise à niveau devrait accroître la productivité et aider à maintenir la continuité du service. Le service SharePoint, qui soutient le contenu et les applications du portail dans toute l'Organisation, est aussi passé à une version récente entièrement soutenue par son éditeur pour les cinq prochaines années. En plus de permettre le déploiement de nouvelles fonctionnalités pour tous les utilisateurs, cette mise à niveau va elle aussi assurer la continuité du service.

Toutes les activités nécessaires sont en place pour la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée : solution de vote électronique, webdiffusion des sessions et publication de contenu spécifique. Les efforts visant à améliorer la résilience de la cybersécurité de l'Organisation par le déploiement de solutions de sécurité



informatique se sont poursuivis. Outre un pare-feu de nouvelle génération, une solution avancée de protection au point terminal a été déployée pour chaque serveur et poste de travail.

L'évaluation et la refonte du réseau, qui tiennent compte de plusieurs recommandations de l'industrie et des experts des Nations Unies, tel que prévu dans le plan d'action sur la sécurité de l'information, sont en cours. Une rénovation graduelle de l'infrastructure informatique et de stockage au siège et dans les bureaux régionaux est en cours afin de maintenir la capacité et la disponibilité du réseau.

Un nouveau bureau de gestion de projets pour tous les projets liés aux technologies de l'information et de la communication (TIC) à l'échelle de l'Organisation a été mis en place dans le but d'améliorer la supervision et la gouvernance des projets TIC indépendamment de l'unité organisationnelle responsable de l'origine ou de l'appartenance des projets. Les services et le personnel connexes seront gérés par une nouvelle unité créée pour superviser l'architecture et la gestion des projets d'entreprise.

### Activités génératrices de produits

Pour les six premiers mois de 2019, les résultats du Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF) montrent que les ventes de publications, les événements, les licences de produits et la formation sont à la hauteur des attentes budgétées. On s'attache actuellement à découvrir de nouvelles sources de recettes tout en veillant à ce que les produits de base tirés des publications et des événements continuent de contribuer au financement de l'Organisation.

Un nouveau logiciel permet de vendre et de distribuer les publications et documents de l'OACI en format numérique tout en protégeant la propriété intellectuelle de l'Organisation. La tenue de nouveaux événements au siège et dans les régions, la diffusion en direct des événements et les présentations SkyTalks compensent le besoin de générer des produits tout en soutenant les objectifs stratégiques de l'Organisation. L'imprimerie de l'OACI continue de gagner en efficacité à mesure que le personnel améliore sa maîtrise des processus d'impression numérique et connexes. En outre, les nouvelles publications commerciales et le renforcement des capacités y afférentes devraient contribuer aux futures sources de produits.



## EXAMEN DES MESURES PRISES AU 30 JUIN 2019 POUR DONNER SUITE AUX RÉSOLUTIONS DE LA 39<sup>e</sup> SESSION DE L'ASSEMBLÉE

### **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**

Afin de continuer à diffuser de l'information sur les politiques et les éléments indicatifs de l'OACI, des articles traitant des travaux de l'OACI sur l'environnement ont été publiés dans diverses éditions du Journal de l'OACI, sur le site web Uniting Aviation et celui de l'OACI, ainsi que dans les rapports sur l'environnement de 2016 et 2019 et plusieurs publications externes. Divers symposiums, ateliers et séminaires ayant trait à l'environnement ont été organisés sur l'aviation et l'environnement (<https://www.icao.int/environmental-protection/Pages/Meetings-Events.aspx>) au siège et dans toutes les régions de l'OACI.

Des projections actualisées pour le bruit et les émissions des avions et les tendances environnementales mondiales de l'OACI ont été élaborées. Elles seront recommandées pour servir de base à la prise de décisions sur les questions ayant trait à l'environnement lors de la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. Les tendances mises à jour montrent des projections à long terme inférieures à celles présentées à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée pour ce qui est de la consommation de carburant, du bruit et des oxydes d'azote (NOx), ce qui peut être attribué aux aéronefs équipés d'une meilleure technologie qui intègrent la flotte combinés à une réduction de la demande de trafic à long terme. Les tendances montrent aussi que le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation devraient continuer d'augmenter à l'avenir, mais moins vite que la croissance du trafic.

La norme initiale pour la masse de particules non volatiles (nvPM) et ses méthodes de mesure ont été recommandées lors de la 10<sup>e</sup> réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et adoptées par le Conseil en mars 2017 dans le cadre de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement, Volume II — Émissions des moteurs d'aviation*. Pour l'étape suivante, la réunion CAEP/11 a recommandé que les premières normes concernant « la masse et le nombre » de nvPM pour les moteurs d'aviation soient supérieures à 26,7 kN. Les normes proposées incluaient des limites quant à la masse et au nombre d'émissions de nvPM qui seraient appliquées aux nouveaux types de moteurs à partir du 1<sup>er</sup> janvier 2023, ce qui donnerait un certain répit aux moteurs ayant une poussée nominale inférieure à 150 kN. Ces nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) de type s'accompagnent d'une norme applicable aux aéronefs en production concernant la masse et le nombre de nvPM, qui sera applicable à compter du 1<sup>er</sup> janvier 2023. Les nouvelles normes concernant la masse et le nombre de nvPM sont recommandées comme amendement à l'Annexe 16, Volume II.

D'autres amendements à l'Annexe 16, Volume II, ont été recommandés afin de garder les SARP environnementales à jour et pertinentes. Les amendements à l'Annexe 16, Volume II, notamment la nouvelle norme concernant la masse et la quantité de nvPM, suivent actuellement le processus



d'adoption des SARP. En outre, le *Manuel technique environnemental* (ETM) (Doc 9501), Volume II — *Procédures de certification-émissions des moteurs d'aviation* a été mis à jour.

Des mises à jour au *Manuel sur la qualité de l'air aux aéroports* de l'OACI (Doc 9889) ont aussi été convenues et incluent, entre autres, des renseignements reliés aux émissions de nvPM.

### **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**

L'OACI et ses États membres se sont résolument attaqués aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale en élaborant et en facilitant la mise en place d'un ensemble de mesures d'atténuation afin de réaliser les objectifs mondiaux auxquels aspire l'OACI pour le secteur de l'aviation internationale en vue d'améliorer de 2 % par an le rendement du carburant et de maintenir au même niveau les émissions de CO<sub>2</sub> à partir de 2020 (croissance neutre en carbone à partir de 2020).

La nouvelle norme pour les émissions de CO<sub>2</sub> a été adoptée par le Conseil et incluse dans un nouveau Volume de l'Annexe 16 (Volume III — *Émissions de CO<sub>2</sub> des avions*) à la Convention relative à l'aviation civile internationale. Il s'agit de la première norme de conception mondiale pour les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de n'importe quel secteur, qui s'applique aux nouveaux types d'avions à partir de 2020 et aux types d'avions déjà en production en 2023. Cela signifie que si un modèle d'avion en production est modifié après 2023, il devra se conformer à la norme pour les émissions de CO<sub>2</sub>. Étant donné que la production s'arrête en 2028, les avions en production qui ne respecteront pas la norme à partir de 2028 ne pourront plus être produits, sauf si les modèles sont modifiés afin de se conformer à la norme.

Reconnaissant que bon nombre des améliorations opérationnelles définies dans le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) offrent la possibilité de réduire la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, l'analyse des avantages pour l'environnement découlant de la mise en œuvre de telles mesures s'est poursuivie pendant le 11<sup>e</sup> cycle du CAEP. L'OACI a aussi continué à soutenir les États et les parties prenantes dans leurs efforts pour développer et déployer des carburants d'aviation durables, notamment des mises à jour régulières au Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) et la projection de la production future de tels carburants et de leurs avantages pour l'environnement pendant le cycle de vie. La deuxième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants de remplacement (CAAF/2) a sanctionné la vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050 en vue de l'actualiser de façon à inclure une proportion quantifiée de carburants à remplacer par du carburant d'aviation durable (SAF) d'ici 2050 et les réductions d'émissions de carbone qui en découleront.

La coopération s'est poursuivie avec d'autres organisations internationales intervenant dans l'élaboration de politiques dans le domaine des changements climatiques, notamment avec la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Pendant les réunions de la Conférence des Parties (COP), l'OACI a fait des déclarations et des interventions liées aux récents faits nouveaux dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, et a organisé des événements parallèles et des kiosques d'exposition en partenariat avec plusieurs États et organisations. Une coopération sur les enjeux liés à l'environnement et aux changements climatiques a aussi été entreprise en partenariat avec les Nations Unies et d'autres organisations internationales



comme l'Organisation maritime internationale (OMI), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), le Groupe de la gestion de l'environnement, la Banque mondiale, l'Initiative Mobilité Durable Pour Tous (SUM4All) et l'Organisation mondiale de la Santé (OMS).

Une synthèse relative à l'adaptation au client a été préparée ; ce rapport contient de l'information sur la série d'incidences climatiques projetées sur le secteur de l'aviation et les points de vue de parties prenantes de l'aviation internationale sur les répercussions que cela pourrait avoir sur leurs opérations, leur niveau de préparation et leurs attentes.

Une « collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement », qui inclut des sections sur l'énergie renouvelable dans les aéroports, la gestion des déchets, les systèmes de gestion de l'environnement et la conception des bâtiments d'aéroport respectueuse de l'environnement a été préparée. Cette collection fournit à la communauté aéronautique internationale des renseignements pratiques et prêts à l'emploi.

Le Secrétariat a poursuivi la mise à jour du calculateur d'émissions de carbone de l'OACI et a conçu une interface de programme d'applications pour qu'il soit facile d'intégrer le calculateur dans des sites web et des services externes.

Le Secrétariat a aussi continué à concevoir des outils associés à l'initiative OACI des plans d'actions des États, notamment le système environnemental en aviation (AES), l'outil de détermination des avantages environnementaux et un outil de détermination de la courbe de coût marginal de réduction.

Dans le cadre des efforts de l'OACI pour aider davantage les États et pour faciliter l'accès à du financement pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'actions des États, l'OACI a établi des partenariats avec l'Union européenne (UE), ainsi qu'avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) et le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD). Ces partenariats ont mené à la mise en œuvre et à l'aboutissement concluants de deux projets visant à aider 14 États d'Afrique et des Caraïbes à développer leurs plans d'action, à mettre sur pied leur système environnemental en aviation (AES), à surveiller les émissions de l'aviation, et à instaurer des mesures et des projets pilotes pour les réduire.

En ce qui concerne les travaux sur la fin de vie et le recyclage des aéronefs, un rapport donnant un aperçu des politiques internationales et des orientations de l'industrie relativement à la gestion environnementale des procédures de fin de vie des aéronefs a été préparé.

### **A39-3 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)**

Des efforts considérables ont été faits pour mettre en œuvre le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) comme cela a été demandé lors de la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI en 2016.



Des renseignements à jour sur la mise en œuvre du CORSIA et les États qui s’offrent pour participer à sa phase pilote ont été rendus publics sur le site web de l’OACI ([www.icao.int/corsia](http://www.icao.int/corsia)). En date du 25 avril 2019, 79 États avaient annoncé leur intention de participer volontairement au Régime CORSIA dès le début.

Le Conseil de l’OACI a adopté 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)*, qui contient des normes et pratiques recommandées (SARP) pour la mise en œuvre du CORSIA. Le Volume IV de l’Annexe 16 est entré en vigueur le 22 octobre 2018 et est devenu applicable le 1<sup>er</sup> janvier 2019.

La première édition du *Manuel technique environnemental (ETM)* de l’OACI (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l’aviation internationale (CORSIA)*, a été publiée en juillet 2018. L’ETM favorise la mise en œuvre uniforme des procédures techniques du Volume IV de l’Annexe 16, entre autres en donnant des orientations aux États, aux exploitants d’aéronefs et autres parties prenantes pertinentes quant à la signification que l’on a voulu donner aux normes dans la première édition du Volume IV de l’Annexe 16. Le Volume IV de l’Annexe 16 et le Volume IV du Doc 9501 ont été mis à la disposition de tous les États dans toutes les langues de l’OACI sur le site web public du CORSIA de l’OACI.

L’OACI a développé l’outil d’estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> (CERT) CORSIA à l’intention des exploitants d’aéronefs et l’a mis à leur disposition pour les aider à surveiller leurs émissions de CO<sub>2</sub> et à les déclarer sur le site web public CORSIA de l’OACI. L’outil vise à simplifier l’estimation et la déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> des vols internationaux pour les exploitants d’aéronefs qui ont de faibles niveaux d’activité, et à les aider à remplir leurs obligations en matière de surveillance et de déclaration en vertu du CORSIA.

Le Conseil de l’OACI a convenu des exigences fonctionnelles du Registre central du CORSIA (RCC) et le Secrétariat a choisi un fournisseur pour développer le RCC d’ici la fin de 2019 en vue de sa mise en exploitation au début de 2020.

Le Conseil de l’OACI a institué l’Organe consultatif technique (TAB) dans le but de faire des recommandations au Conseil sur les unités d’émissions admissibles en vue de leur utilisation par le CORSIA. Le Conseil a approuvé une liste de 19 membres ainsi que le mandat du TAB. Le Conseil a aussi approuvé les critères des unités d’émissions (EUC) que le TAB utilisera dans le cadre de ses tâches visant à évaluer les programmes d’unités d’émissions d’après les EUC.

L’OACI a organisé des ateliers régionaux annuels sur le CORSIA dans le but de fournir de plus amples renseignements sur la mise en œuvre du Régime. Les ateliers régionaux ont porté tout particulièrement sur la Résolution A39-3 de l’Assemblée, la surveillance des émissions de CO<sub>2</sub>, ainsi que la communication et la vérification des émissions de CO<sub>2</sub> de l’aviation internationale pour aider les États à se conformer aux dispositions connexes contenues dans la Résolution A39-3 de l’Assemblée et les SARP du CORSIA.

Afin de mieux soutenir les États membres, l’OACI a élaboré un programme de renforcement des capacités appelé AGIR pour le CORSIA (Programme d’assistance, de renforcement des capacités et de



formation pour le CORSIA) afin d’avoir une approche coordonnée relevant de l’OACI pour harmoniser et réunir toutes les mesures pertinentes, et promouvoir la cohérence des efforts de renforcement des capacités. Des partenariats bilatéraux ou multilatéraux entre les États visant à renforcer les capacités sur le CORSIA ont été coordonnés par le Secrétariat de l’OACI afin que les progrès mondiaux de tels efforts coordonnés soient surveillés et fassent l’objet de rapports publics. Le partenariat de parrainage du CORSIA établi en date d’avril 2019 incluait 15 États donateurs et plus de 98 États bénéficiaires. Afin d’assurer l’uniformité de l’assistance fournie et du matériel pertinent utilisé par l’entremise des partenariats de parrainage du CORSIA, des experts techniques des États donateurs ont été formés et coordonnés par l’OACI pour donner de la formation sur place dans les États bénéficiaires. De l’information sur les toutes dernières activités de formation menées sur place par des experts des États donateurs dans les États bénéficiaires a été fournie sur le site web CORSIA de l’OACI, ce qui assure la pleine transparence des progrès de l’assistance fournie sous l’égide de l’OACI.

#### **A39-4 Amendement de l’article 50, alinéa a), de la Convention relative à l’aviation civile internationale**

#### **A39-6 Amendement de l’article 56 de la Convention relative à l’aviation civile internationale**

Les Protocoles amendant les articles 50, alinéa a), et 56 de la Convention relative à l’aviation civile internationale ont été publiés au premier trimestre de 2017 (dans les Doc 10077 et 10076, respectivement).

#### **A39-5 Ratification du Protocole portant amendement de l’article 50, alinéa a), de la Convention relative à l’aviation civile internationale**

#### **A39-7 Ratification du Protocole portant amendement de l’article 56 de la Convention relative à l’aviation civile internationale**

La lettre aux États LE 3/1.20, LE 3/1.21 – 17/2 a été envoyée le 20 janvier 2017, accompagnée des résolutions, des guides administratifs pour aider les États à ratifier les Protocoles et des copies certifiées des instruments. En date du 1<sup>er</sup> mai 2019, chacun de ces Protocoles avait été ratifié par les 39 États.

#### **A39-8 Conflits d’intérêts en aviation civile**

Une compilation de dispositions adoptées par l’OACI (orientations de l’OACI sur les conflits d’intérêts en aviation civile) a été préparée et présentée à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique. Cette compilation, qui comprend des dispositions adoptées par l’OACI sur les conflits d’intérêts concernant la sécurité de l’aviation, la sûreté et les enquêtes sur les accidents et les incidents, ainsi que la politique relative au transport aérien contenu dans les Annexes 13, 17 et 19 et divers manuels de l’OACI, seront disponibles sous une forme permanente dans toutes les langues de travail de l’OACI à la demande du Comité juridique.

#### **A39-9 Promotion de la Convention de Montréal de 1999**

L’Organisation a fait la promotion de la ratification de la Convention de Montréal de 1999 par l’entremise d’une lettre aux États (LE 3/38.1-17/25), qui a été envoyée le 2 mars 2017. Le Président du Conseil, la Secrétaire générale et d’autres dirigeants de l’OACI continuent d’insister sur la ratification de cette Convention lors de leurs visites aux États. L’Organisation encourage la ratification lors de



séminaires juridiques, à l'occasion des dépôts personnels réalisés par des représentants des États et lors des réunions de l'OACI. En date du 1<sup>er</sup> mai 2019, la Convention de Montréal de 1999 comptait 136 États signataires.

### **A39-10 Promotion de la Convention et du Protocole de Beijing de 2010**

L'Organisation a fait la promotion de la ratification des instruments de Beijing de 2010 par l'entremise d'une lettre aux États (LE 3/44, LE 3/45-17/26), qui a été envoyée le 2 mars 2017. La Convention de Beijing et le Protocole de Beijing sont entrés en vigueur le 1<sup>er</sup> juillet 2018 et le 1<sup>er</sup> janvier 2018, respectivement. Le Président du Conseil, la Secrétaire générale et d'autres dirigeants de l'OACI continuent d'insister sur la ratification de ces traités lors de leurs visites aux États. L'Organisation encourage la ratification de ces instruments lors de séminaires juridiques, à l'occasion des dépôts personnels réalisés par des représentants des États et lors des réunions de l'OACI. En date du 1<sup>er</sup> mai 2019, la Convention de Beijing comptait 28 États parties et le Protocole de Beijing, 31 États signataires.

### **A39-11 Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique**

#### *APPENDICE C — Ratification des instruments internationaux de l'OACI*

Le Président du Conseil, la Secrétaire générale et d'autres dirigeants de l'OACI ont continué d'insister sur la ratification des instruments de droit aérien international lors de leurs visites aux États. L'Organisation encourage aussi la ratification à l'occasion des dépôts personnels réalisés par des représentants des États, et lors de réunions de l'OACI et de séminaires juridiques. En collaboration avec la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, le Bureau régional Afrique orientale et australe de l'OACI a organisé un séminaire juridique les 27 et 28 novembre 2017, et un séminaire juridique, dont l'hôte était la République de Corée, a été tenu dans la Région Asie-Pacifique les 24 et 25 mai 2018.

#### *APPENDICE D — Enseignement du droit aérien*

Le Cours sur le droit aérien international de l'OACI a été lancé en 2017 dans le but de permettre aux administrations de l'aviation civile, aux aéroports et aux fournisseurs de services de navigation aérienne des États membres avec ou sans connaissances juridiques, ainsi qu'aux représentants gouvernementaux responsables de la politique, la législation et l'application de l'aviation civile, d'aider leur organisation à mettre en œuvre le droit aérien international. Depuis son lancement, le cours, qui a été développé par le Bureau de la formation mondiale en aviation de l'OACI, en coordination avec la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures, a été donné dans toutes les régions de l'OACI et suivi par plus de 180 participants. Le cours est apprécié pour son grand intérêt, car il fournit aux participants de l'information sur divers aspects du droit aérien international, notamment les traités sur le droit aérien international. En 2019, le cours sera traduit dans d'autres langues de l'OACI afin d'étendre sa portée et d'accroître son efficacité.



### *APPENDICE E — Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs civils (passagers indisciplinés ou perturbateurs)*

L'Équipe spéciale sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés a terminé de mettre à jour la Circulaire 288 de l'OACI (*Éléments d'orientation sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés/perturbateurs*), dont il a été rendu compte à la 37<sup>e</sup> session du Comité juridique (du 4 au 7 septembre 2018). Une version préliminaire du *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) a été publiée en anglais le 6 mai 2019.

#### **A39-12 Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne**

Le Conseil a approuvé la troisième édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) pour approbation subséquente par la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Le Conseil a également approuvé la sixième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), diffusé sur une plate-forme web, pour approbation par l'Assemblée.

#### **A39-13 Remplacement des halons**

L'OACI continue de collaborer avec les États et les consortiums de l'industrie établis par le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) pour les moteurs/groupe auxiliaire de puissance (GAP) — Solutions de rechange aux halons pour les systèmes de propulsion des aéronefs (HAAPS) et Compartiment de fret — Groupe consultatif sur le remplacement des halons destinés aux compartiments de fret (CCHRAG) concernant le statut des agents de remplacement des halons. Aucune solution de rechange viable aux halons pour utilisation dans la nacelle des moteurs ou les systèmes d'extinction GAP n'a été trouvée. En ce qui concerne le compartiment de fret, le CCHRAG s'est engagé à respecter l'échéance de 2024 fixée par l'OACI pour le remplacement des halons pour les nouvelles demandes de certification de type d'avions présentées après le 28 novembre 2024.

Récemment, le groupe a fait une évaluation technique des technologies potentielles afin de déterminer si un système d'extinction des incendies exempt de halons dont le principe est validé serait disponible à temps pour cette échéance. Le CCHRAG a bon espoir qu'un système candidat sera disponible à temps pour l'échéance de l'OACI. L'ICCAIA fera le point sur la situation sous la forme d'une note d'information adressée à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

En 2018, une étude a été menée en collaboration avec le Secrétariat de l'ozone, par l'entremise du Comité des choix techniques pour les halons (HTOC) du Groupe de l'évaluation technique et économique (TEAP) du Protocole de Montréal, afin de déterminer les quantités actuelles et futures projetées de halons installés dans les systèmes de protection incendie de l'aviation civile, et les utilisations et émissions de halons associées à ces systèmes. Les résultats de cette étude n'ayant pas été concluants, les travaux se poursuivent pour obtenir les résultats souhaités.



### **A39-14 Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables**

L'OACI a continué de soutenir les États qui sont confrontés à des défis pour régler les carences au niveau de la sécurité, notamment les problèmes graves de sécurité (PGS), surtout relevés au moyen de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA). Ce soutien a été assuré par l'entremise de partenariats avec les États, ainsi que les organisations internationales et régionales et l'industrie, et il est mis en place dans le cadre du Partenariat pour l'assistance à la mise en œuvre de la sécurité aéronautique (ASIAP).

Les activités de l'ASIAP consistent principalement à partager de l'information sur les activités d'assistance technique menées par chaque membre pour éviter la duplication, et pour décider et convenir des États qui ont prioritairement besoin d'assistance. Les activités d'assistance sont renforcées par les contributions volontaires au Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE), ce qui permet à l'OACI de mobiliser des ressources supplémentaires pour mettre en place les programmes d'assistance technique pour les États, ainsi que les organisations régionales. L'OACI collabore avec des organisations régionales et certains États dans le but de renforcer les organismes régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité de l'aviation (RSOO). Maintenant que la plate-forme coopérative RSOO est en place, l'OACI s'efforce de promouvoir la coordination et la coopération parmi ces organisations régionales. En outre, avec le développement du Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS), l'OACI est en train de créer un autre outil pour aider les États et les RSOO à renforcer leurs capacités de supervision de la sécurité.

### **A39-15 Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien** *APPENDICE A — Réglementation économique du transport aérien international*

Vision à long terme de l'OACI pour la libéralisation du transport aérien international : l'OACI a continué de promouvoir et de suivre l'utilisation de sa vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien adoptée par la 39<sup>e</sup> Assemblée. Un sondage a été mené récemment pour déterminer dans quelle mesure les États utilisent la vision à long terme de l'OACI dans leurs pratiques en matière de réglementation et d'élaboration de politiques. Les réponses des États étaient assez encourageantes, et les résultats des sondages sont en train d'être colligés et analysés.

Accès aux marchés, fret aérien, et appartenance et contrôle des transporteurs aériens : la 15<sup>e</sup> réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/15), qui s'est tenue en avril 2019, a examiné les progrès des travaux du Groupe depuis la dernière réunion (ATRP/14) sur l'élaboration d'une convention sur les investissements étrangers dans les transporteurs aériens et d'un projet d'accord supplémentaire sur la libéralisation des services de fret aérien dans le transport aérien international, ainsi que les questions de mécanismes de protection et de mesures visant à réassurer dans le contexte de l'examen d'un accord international en vertu duquel les États pourraient libéraliser l'accès au marché.

Les travaux futurs dans ce domaine vont consister avant tout à tirer parti des progrès accomplis avec la préparation d'un projet de convention sur les investissements étrangers dans les transporteurs aériens ; ils continueront à porter sur les sujets encore préoccupants que sont les « profiteurs » et la supervision réglementaire dans le but de finaliser ce projet de convention.



Des efforts supplémentaires seront fournis pour établir et promouvoir de bonnes pratiques et gouvernance réglementaires en ce qui concerne le transport aérien international, notamment la modernisation et l'harmonisation des approches réglementaires des États membres.

Concurrence équitable : l'OACI s'est attachée à concevoir des outils destinés à accroître la transparence des règles de concurrence des États, et à encourager la coopération, le dialogue et la compatibilité réglementaire. À cet égard, le Recueil des politiques et pratiques en matière de concurrence en vigueur à l'échelle nationale ou régionale a été élaboré et est régulièrement mis à jour par le Secrétariat. La base de données couvre à présent 129 États, soit 68 % des membres de l'OACI. Le recueil est disponible à : <http://www.icao.int/sustainability/compendium/Pages/default.aspx>

Protection des consommateurs : l'OACI a continué de promouvoir ses principes essentiels sur la protection des consommateurs. Ces principes visent à fournir une orientation de haut niveau aux États et aux parties prenantes concernées afin de s'assurer que les passagers aériens sont dûment protégés pendant les trois phases de leur voyage. Une base de données sur les règles et les règlements des États qui régissent la protection des consommateurs a été créée et est disponible à <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>. Les États et les parties prenantes concernées sont invités à fournir un retour d'information à l'OACI sur la base de données et l'expérience qu'ils ont acquise en appliquant l'orientation.

Les activités entourant la Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) continuent de fournir une plate-forme pour améliorer l'efficacité des négociations et des consultations relatives aux services aériens. Elles ont eu lieu à Nassau, aux Bahamas, en 2016 ; à Colombo, au Sri Lanka, en 2017 ; et à Nairobi, au Kenya, en 2018. Fin 2018, 142 États représentant 74 % de tous les membres de l'OACI avaient eu recours à l'ICAN au moins une fois.

#### *APPENDICE B — Imposition*

Le Secrétariat a continué à surveiller les faits nouveaux et à promouvoir l'utilisation des politiques de l'OACI sur l'imposition contenues dans la *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632), en entrant en contact avec les États membres et en organisant des conférences. Une de ces conférences est le quatrième Symposium OACI sur le transport aérien (IATS/4) organisé à Incheon, en République de Corée, du 8 au 10 mai 2019, qui comportait une séance consacrée à une discussion de groupes d'experts sur l'incidence des redevances sur la durabilité du transport aérien.

#### *APPENDICE C — Aéroports et services de navigation aérienne*

L'Organisation a poursuivi ses travaux liés à la politique en matière de redevances et à l'économie et à la gestion de l'infrastructure de l'aviation, en application des décisions pertinentes de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Les travaux ont surtout consisté à mettre à jour les politiques et les orientations existantes, à moderniser les *Tarifs d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 7100), et à élaborer de nouveaux outils et orientations pour soutenir les décisions d'investir dans le financement de l'infrastructure de l'aviation.



La septième réunion conjointe du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) (AEP-ANSEP/7) s'est tenue en mars 2019, conformément au nouveau mandat approuvé par le Comité du transport aérien. Les recommandations de la réunion ont été entérinées par le Comité.

Mise à jour des politiques et des orientations de l'OACI sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne : la quatrième édition préliminaire du *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) a été finalisée et sera présentée à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée comme matériel de référence. Un nouveau groupe de travail a été créé par l'AEP-ANSEP/7 pour mener un examen global du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) comme cela a été fait pour la révision du Doc 9562.

Modernisation des *Tarifs d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 7100) : l'application en ligne de l'Aero Tariff a été améliorée afin de fournir une plate-forme d'analyse robuste qui aide les États et autres utilisateurs à formuler et à comparer les politiques en matière de redevance d'aéroports et de navigation aérienne.

Élaboration d'orientations sur le recouvrement des coûts pour la prestation de services d'aéroports et de navigation aérienne : les groupes d'experts ont fourni des recommandations en la matière, et deux groupes de travail ont été créés pour examiner d'éventuels mécanismes de recouvrement des coûts et/ou approches visant à fournir des services de navigation aérienne pour l'exploitation de systèmes d'aéronefs non habités (UAS), ainsi que la prestation d'un service météorologique aéronautique.

Élaboration d'orientations et d'outils pour soutenir les décisions d'investir dans le financement de l'infrastructure de l'aviation : les éléments d'orientation autonomes sur le bilan de rentabilité, l'analyse coûts-avantages, l'analyse d'impact économique et l'analyse coût-efficacité en étaient au stade final de l'élaboration. En outre, une nouvelle application en ligne d'analyse coûts-avantages (ACA) a été conçue pour analyser les investissements dans des projets d'infrastructure de l'aviation identifiés.

#### *APPENDICE D — Données et statistiques sur l'aviation*

La deuxième réunion du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP/2) a eu lieu en mars 2017.

Un projet conjoint appelé COMTRADE a été mis sur pied avec les Nations Unies pour faire en sorte que les États aient accès aux données sur le commerce et les moyens de transport au niveau des pays afin de faciliter l'élaboration de politiques permettant de suivre la croissance accélérée du commerce en ligne et du fret.

L'OACI s'est jointe à l'initiative « Commerce électronique pour tous » menée par la Conférence des Nations Unies sur le commerce et le développement (CNUCED) à titre de membre fondateur. L'OACI a aussi pris la direction du groupe de mesure et d'analyse de l'Organisation mondiale des douanes sur l'initiative liée au commerce électronique transfrontalier.



L'OACI a continué à fournir des données et des métriques sur le transport aérien aux Nations Unies afin de soutenir ses objectifs de développement durable (ODD), notamment des indicateurs de transport pour surveiller les progrès accomplis relativement à l'objectif ODD 9, cible 9.1 (Mettre en place une infrastructure de qualité, fiable, durable et résiliente, notamment une infrastructure régionale et transfrontière, pour favoriser le développement économique et le bien-être des personnes, en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité). En tant qu'agence responsable de l'indicateur mondial des ODD des Nations Unies relatif à la cible 9.1.2 (Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport), les données et les indicateurs mis à jour ont été fournis aux Nations Unies en mars 2018 et 2019.

Des séances d'encadrement pratique et des séminaires sur les données de l'aviation et l'analyse ont eu lieu à Téhéran, en Iran, en février 2017 ; à La Havane, à Cuba, en juillet 2017 ; à Paris, en France, en avril 2018 ; et à Nairobi, au Kenya, en décembre 2018.

La réingénierie de la base de données statistiques intégrée (ISDB) de l'OACI a été effectuée pour tous les formulaires du transport aérien. Toutes les données contenues dans l'ISDB ont été intégrées avec succès dans la plate-forme de gestion des données d'entreprise (EDM) de l'OACI. Ce développement a amélioré l'efficacité et a soutenu la grande qualité du traitement des données et des statistiques.

La plate-forme Solutions de données sur l'aviation civile de l'OACI (iCADS) a été lancée et elle contient des applications de données ultramodernes ainsi que des outils de visualisation. Les États et les parties prenantes de l'aviation ont accès aux toutes dernières technologie et applications pour prendre des décisions relatives à l'élaboration de politiques qui sont basées sur des preuves.

#### *APPENDICE E — Prévisions, planification et analyses économiques*

En collaboration avec le Forum international des transports de l'Organisation de coopération et de développement économiques (OCDE) (FIT-OCDE) et les États membres qui font partie du Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme (MDWG-LTF), les prévisions de trafic à long terme par groupe de routes ont été mises à jour. Ces prévisions ont été fournies au Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG) et au Groupe sur la modélisation et les bases de données (MDG) du CAEP en avril 2018.

L'ensemble unique de prévisions du trafic à long terme élaboré grâce au Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme (MDWG-LTF) relevant du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) a été mis à jour et intégré dans une interface électronique nouvellement conçue, ce qui permet aux États et aux autres utilisateurs de générer des prévisions de trafic et d'exploitation à différents niveaux de granularité (par route, paire de villes et paire d'aéroports). Cette application permet aussi de prévoir les exigences en matière de personnel titulaire d'une licence d'aviation (pilotes, contrôleurs de trafic aérien et personnel de maintenance) pour chaque État.

Un groupe d'experts-conseils sur le cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation (ASA) a préparé un document pour estimer la contribution de l'aviation civile en termes de pourcentage du produit intérieur brut (PIB) et de nombre d'emplois. La méthodologie ASA sera utilisée par les États afin



d'avoir un cadre standard pour mesurer l'impact économique et social des activités de l'aviation civile, et d'obtenir un financement et des investissements pour le secteur du transport aérien.

Des études sur les différences régionales au niveau de l'économie d'exploitation des transporteurs internationaux ont été menées pour 2013, 2014, 2015 et 2016, et une étude est en cours pour 2017 ; les résultats sont publiés dans des circulaires tous les deux ans. Compte tenu des résultats de ces études, les valeurs des pondérations mondiales et régionales ont été fournies, sur une base annuelle, à l'agence de péréquation de l'Association du transport aérien international (IATA) afin d'établir des coefficients de péréquation pour les recettes passagers provenant des voyages intercompagnies.

Le Secrétariat a développé une application d'analyse des coûts-avantages pour permettre aux utilisateurs d'évaluer et de comparer les coûts et les avantages des différentes options d'investissement pour le projet d'infrastructure de l'aviation défini. Plusieurs analyses sont préchargées dans l'application, entre autres la valeur actuelle nette (VAN), le taux de rendement interne (IRR) et le rapport coûts-avantages.

Une application en ligne de l'Aero Tariff a converti la version imprimée des *Tarifs d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 7100) en un outil web qui fournit une plate-forme analytique pour la formulation et la comparaison des politiques en matière de redevances d'aéroport et de navigation aérienne.

Les projets sur les mégadonnées ont progressé en coopération avec les Nations Unies, les organisations internationales et le milieu universitaire. Ils incluent 1) l'analyse de la connectivité aérienne, du réseau de transport aérien et de la concurrence entre transporteurs aériens à l'aide du transfert de données sur la veille commerciale (MIDT) ; 2) l'intégration des données de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) dans la surveillance en temps réel des changements de capacité, des redevances de navigation aérienne, des calculs de rendement du carburant et de la mise en œuvre ASBU ; et 3) la mesure du commerce en ligne d'entreprise à consommateur (B2C).

L'Union postale universelle (UPU) a reçu les données et les analyses de trafic et financières annuelles des transporteurs devant servir à calculer le tarif d'acheminement de base de la poste aérienne selon l'Article 53 de la Convention postale universelle.

### **A39-16 Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI**

Afin de mieux sensibiliser les États aux avantages de faire appel à la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI pour la mise en œuvre de projets de coopération technique et d'assistance technique, l'OACI a été invitée à utiliser pleinement les ressources disponibles au sein de l'Organisation pour promouvoir les services de la TCB aux plus hauts échelons des autorités de l'aviation civile et pendant les missions et les réunions des dirigeants de l'OACI. En particulier, les obligations des bureaux régionaux ont été renforcées dans la dernière édition du Manuel des bureaux régionaux, avec l'introduction d'un nouveau processus d'assurance de la qualité. La TCB a aussi accru sa visibilité sur le site web public de l'OACI et en ayant des discussions avec les parties prenantes, en assistant à des conférences de l'OACI et en distribuant du matériel promotionnel. Le deuxième Symposium sur la coopération aéronautique mondiale (GACS II) s'est tenu à Athènes, en Grèce, en octobre 2017 et le



troisième Symposium sur la coopération aéronautique mondiale (GACS III) aura lieu à Phuket, en Thaïlande, en juillet 2019.

En outre, la TCB a continué de maintenir les coûts de soutien administratif (frais généraux) à un minimum, sans que cela ne nuise à la qualité de ses services, en prenant des mesures pour accroître l'efficacité et la productivité et, dans la mesure du possible, pour réduire les dépenses, en tenant compte des autres revenus hors exploitation. À cette fin, la TCB a continué à surveiller attentivement la santé financière du Programme de coopération technique et à contrôler les dépenses en appliquant le concept de personnel essentiel pour maintenir un budget équilibré.

### **A39-17 Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV)**

Les dirigeants de la TCB encouragent régulièrement les États, les institutions de financement, l'industrie de l'aviation et autres parties prenantes à participer à l'IPAV en fournissant des ressources financières et humaines soutenues. Le fonds volontaire de l'IPAV a été établi pour recevoir les contributions au Programme des États clients, des organisations des Nations Unies, de l'industrie de l'aviation, des entités internationales et d'autres tierces parties. En 2016, un virement unique de 100 000 CAD venant du Fonds Efficience/Efficacité de la TCB a été affecté à l'IPAV dans le but d'aider des États en développement à participer au Programme de coopération technique pour résoudre les conclusions en matière de sécurité et de sûreté découlant des audits menés dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP CMA) et du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). Étant donné la bonne situation financière du Fonds AOSC, le Conseil a ensuite accepté, comme le proposait la Secrétaire générale, que la moitié du Fonds Efficience/Efficacité de la TCB, à concurrence de 125 000 CAD par année, soit affectée au Fonds de l'IPAV et/ou à des projets d'assistance technique.

Pendant la période de déclaration, neuf projets de l'IPAV ont été menés pour un montant total de 123 100 USD qui a été financé par l'intermédiaire du compte commun du Fonds de l'IPAV ou par les gouvernements à qui l'argent sera versé.

### **A39-18 Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation**

#### **APPENDICE A**

#### **Politique générale**

Lors de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, qui s'est tenue du 27 septembre au 7 octobre 2016 à Montréal, deux résolutions ayant trait à la sûreté de l'aviation ont été adoptées. La première, l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation, a été adoptée comme Résolution A39-18. Notant avec satisfaction les progrès de la mise en œuvre de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, l'Assemblée est convenue de prolonger la Stratégie jusqu'à ce qu'un nouveau cadre stratégique mondial — le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) — soit entièrement élaboré et approuvé pour être mis en place. En novembre 2017, le Conseil de l'OACI a approuvé le GASeP, qui fournit les bases permettant aux États, à l'industrie, aux parties prenantes et à l'OACI de travailler ensemble dans le but partagé et commun d'améliorer la



sûreté de l'aviation dans le monde et d'obtenir cinq résultats prioritaires essentiels, à savoir : a) accroître la sensibilité et la réaction aux risques ; b) développer une culture et des capacités humaines en matière de sûreté ; c) améliorer les ressources et l'innovation technologiques ; d) améliorer la supervision et l'assurance de la qualité ; et e) accroître la coopération et le soutien. Il s'agit d'un plan ambitieux, basé sur des objectifs, qui engage collectivement l'OACI, les États et l'industrie à améliorer considérablement la sûreté de l'aviation d'ici 2030, conformément aux orientations fournies par la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

Bien que le GASeP ait été approuvé pour être mis en œuvre immédiatement, il a été adopté en tant que « document évolutif » et le demeurera tant que l'OACI continue d'avoir le retour d'information des États lui permettant d'évaluer d'autres améliorations pouvant être apportées au Plan. Cette approche est jugée nécessaire étant donné que le Plan a été élaboré d'une manière accélérée.

Entre 2017 et 2018, quatre conférences régionales portant spécifiquement sur le GASeP ont été tenues afin de mettre l'accent sur la responsabilisation commune et les priorités régionales, de déterminer les défis et les menaces uniques, et de préparer des feuilles de route spécifiques aux régions. Chaque conférence a attiré des responsables de haut niveau, des représentants d'un grand nombre d'États et des parties prenantes. Des mesures sont en train d'être prises pour préciser les échéanciers et pour achever les tâches et les initiatives particulières recensées dans chacune de ces feuilles de route. Les conférences régionales ont joué un rôle important pour encourager le partage de connaissances, l'apprentissage réciproque et l'examen par des homologues dans toutes les régions de l'OACI.

En parallèle à la présentation du GASeP au Conseil en vue de son approbation, l'OACI a tenu le premier Symposium sur la sûreté de l'aviation dans le monde (AVSEC2017). L'événement de 2017 a été le premier d'une série de symposiums annuels portant spécifiquement sur des aspects importants du GASeP. Les discussions officielles des groupes d'experts ont été accompagnées d'ateliers, de présentations interactives et d'exercices sur table. Le Symposium AVSEC2018 a été précédé de la Journée inaugurale de l'engagement de l'industrie, qui a porté sur les innovations actuelles et futures dans les domaines de la technologie et des processus, et suivi de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS/2).

La Conférence HLCAS/2, qui a eu lieu les 29 et 30 novembre 2018, a soutenu fermement le GASeP et a reconnu avec gratitude que les conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en Égypte, au Panama, au Portugal et en Thaïlande ont permis aux États membres de mieux comprendre le GASeP. La Conférence HLCAS/2 a examiné cinq points à l'ordre du jour et a formulé 21 recommandations. Ces recommandations se divisaient en deux catégories générales : a) celles qui étaient directement adressées aux États et/ou à l'industrie ; et b) celles qui réclament une intervention de l'OACI. Les recommandations s'adressant aux parties prenantes seront communiquées par l'entremise de lettres aux États, tandis que celles adressées à l'OACI seront prises en charge par le Conseil et/ou le Secrétariat. Bon nombre des résultats de la Conférence sont déjà pris en charge par le Secrétariat, une majorité d'autres devant être mis en œuvre en 2019. Les résultats seront présentés au Conseil et à ses Comités lors des sessions de 2019.

Trousse d'outils pour la mise en œuvre du GASeP : le document, qui est en cours de préparation, sera distribué à chaque administrateur régional, Facilitation et sûreté, afin de rationaliser et de cibler les



activités. La trousse d'outils fournit une ventilation mensuelle de chaque activité prioritaire en tâches et sous-tâches principales, ce qui aide à obtenir les résultats voulus d'ici la fin de l'année. Les résultats, analyses et graphiques correspondants de l'USAP seront mis à jour tous les mois, et fournis aux bureaux régionaux afin de suivre les progrès accomplis par les États en vue d'atteindre d'ici 2020 les cibles de mise en œuvre effective du GAsEP. Les données incluront une catégorisation sous-régionale, le cas échéant, et mettront en évidence les questions de sûreté sur lesquelles il faudra insister pendant la formation et les autres initiatives visant à renforcer les capacités.

De nombreuses initiatives de renforcement des capacités ont été élaborées et déployées afin de soutenir les mesures du GAsEP. La diffusion appropriée de renseignements sur *l'État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108 — Diffusion restreinte) et la tenue de l'atelier de gestion des risques dans chaque région ont grandement aidé à mieux comprendre la méthodologie des risques et des menaces et contre-mesures viables, et à adopter des approches innovatrices pour atténuer les risques. Des ateliers et du matériel de soutien sur la culture de la sûreté et les risques internes ont été conçus et traduits dans les six langues officielles de l'OACI. Les bureaux régionaux de l'OACI reçoivent des mises à jour mensuelles sur les résultats de l'USAP-CMA afin de repérer des domaines de focalisation spécifiques dans leurs régions et de cibler l'assistance au besoin.

À la suite de restrictions sur le transport des appareils électroniques portables imposées par certains États, deux groupes d'experts, l'Équipe spéciale sur les engins explosifs improvisés et le Groupe sur la sécurité du fret (CSG), se sont efforcés d'aborder les multiples aspects de la question selon une approche globale et intégrée. Par conséquent, le Secrétariat, en collaboration avec le Groupe d'experts AVSEC, a entrepris de concevoir des orientations sur l'utilisation des technologies d'inspection-filtrage afin d'atténuer la menace posée par les engins explosifs dissimulés dans des effets personnels. À cette fin, des pratiques exemplaires sur l'utilisation des détecteurs de traces d'explosif ont été approuvées par le Conseil à sa 217<sup>e</sup> session en vue de les inclure dans la 11<sup>e</sup> édition à venir du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte).

#### APPENDICE B

Instruments juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés en vue d'éliminer les actes d'intervention illicite avec l'aviation civile

On continue d'insister sur l'importance d'être partie aux conventions sur la sûreté de l'aviation par l'entremise des séances d'information et lors des réunions de haut niveau.

#### APPENDICE C

Mise en œuvre de mesures de sûreté techniques

Afin de promouvoir l'efficacité et l'efficacité des mesures de sûreté, l'OACI a continué de fournir des orientations nouvelles et mises à jour tout au long du triennat.

La 10<sup>e</sup> édition du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) a été publiée dans toutes les langues en janvier 2018. Mise à jour avec la collaboration du Groupe d'experts



de la sûreté de l'aviation (AVSEC) pour aider les États à mettre en œuvre des dispositions nouvelles et actualisées de l'Annexe 17 — *Sûreté*, notamment celles qui figurent dans les Amendements n<sup>os</sup> 15 et 16, elle comprenait tout le contenu créé depuis la publication de la 9<sup>e</sup> édition, en particulier les éléments indicatifs nouveaux et/ou actualisés sur les sujets suivants : sûreté des secteurs côté ville des aéroports ; inspection-filtrage du personnel et des véhicules ; cybermenaces visant les systèmes de l'aviation critiques ; inspection-filtrage à l'aide d'équipement de détection de traces d'explosifs ; évaluation de la menace posée par les personnes au moyen de la détection des comportements ; provisions de bord et d'aéroport ; information sensible relative à la sûreté de l'aviation ; et incidents chimiques, biologiques et radiologiques.

Le Conseil a adopté l'Amendement n<sup>o</sup> 16 à l'Annexe 17 — *Sûreté* de la Convention sur l'aviation civile internationale (Chicago, 1944) lors de sa session de mars 2018, qui est devenu applicable en novembre 2018. Cet amendement comportait des dispositions nouvelles et révisées sur le partage d'information, et des mesures relatives aux passagers et aux bagages de cabine ainsi qu'au fret, à la poste et autres marchandises, et aux cybermenaces. Lors de la rédaction de l'Amendement n<sup>o</sup> 16 à l'Annexe 17, les éventuels problèmes de mise en œuvre et l'évaluation des incidences ont été pris en compte ; toutefois, cet examen a montré que cela a contribué à améliorer la sûreté et la facilitation de l'aviation. En ce qui concerne l'incidence sur les coûts, chaque évaluation des risques pour l'État déterminera des stratégies d'atténuation à mettre en œuvre, et l'incidence globale sur les ressources dépendra de l'évaluation des menaces et des risques ainsi que des types de mesures appliquées.

L'OACI a continué de surveiller, en étroite collaboration avec le Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR) du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSEC), les menaces potentielles pour la sûreté (p. ex. cybersécurité, sûreté côté ville, systèmes d'aéronef télépiloté, engins explosifs improvisés portés par des personnes et systèmes antiaériens portables).

#### *APPENDICE D*

##### Mesures prises par les États préoccupés par des actes d'intervention illicite

Reconnaissant la menace constante que font planer les actes d'intervention illicite sur l'aviation civile, le Conseil a demandé de rappeler aux États membres qu'ils sont tenus de les lui signaler sans délai, comme l'exigent l'Annexe 17 et les divers articles de la Convention de La Haye, la Convention de Montréal et la Convention de Beijing. Pour plus de facilité, les États peuvent utiliser le formulaire de compte rendu des actes d'intervention illicite de l'OACI, lequel vise à simplifier son utilisation et à accélérer sa transmission en mettant l'accent sur la collecte des données essentielles et des renseignements critiques sur l'incident.

#### *APPENDICE E*

##### Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI

En réponse à la Résolution A39-18 de l'Assemblée concernant l'USAP, le Secrétariat de l'OACI a consulté le Groupe d'étude du Secrétariat (le SSG) à propos de l'USAP afin d'examiner la portée et la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté — Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) dans le but de



s'assurer qu'il fournit des renseignements fiables sur la mise en œuvre efficace des mesures de sûreté de l'aviation au sol et qu'il prend en considération une approche basée sur les risques. Les travaux du SSG ont porté sur quatre principaux domaines d'intérêt, à savoir : l'interprétation des normes et la formation des auditeurs ; l'audit de la mise en œuvre opérationnelle ; la résolution en temps opportun des carences sérieuses ; et l'établissement des priorités selon l'approche basée sur les risques.

Des recommandations pertinentes, avec les avantages et les incidences prévus, ont été proposées au 30<sup>e</sup> Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et au Conseil pour examen. Les résultats finaux de l'examen de l'USAP-CMA seront présentés à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI en vue d'être sanctionnés.

#### APPENDICE F

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

Conformément à la Résolution A39-18 de l'Assemblée, et tel que confirmé par l'adoption des Résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies 2178 (2014), 2309 (2016), 2322 (2016), 2368 (2017) et 2396 (2017), ainsi que les objectifs prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), l'OACI vise à mettre en place une assistance ciblée pour résoudre les carences relevées au sein des États membres. L'assistance en matière de sûreté et facilitation de l'aviation vise avant tout à aider les États membres à résoudre les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) décelées par le Programme universel d'audits de sûreté (USAP), et à aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et de l'Annexe 17 — *Sûreté* — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite.

Le Plan d'amélioration de la sûreté en aviation (ASIP) est conçu spécifiquement pour un État compte tenu des résultats d'une évaluation des besoins et de l'assistance requise par cet État, et il peut être mis en œuvre après un audit de l'USAP ou à la demande d'un État. Chaque phase d'un ASIP comporte des indicateurs de performance, des conditions et des mesures d'assurance de la qualité qui doivent être satisfaits avant de passer à la phase suivante de l'ASIP. Par conséquent, la capacité qu'a un État de mener à terme un ASIP dépend de nombreux facteurs, notamment la capacité de l'OACI à porter assistance à l'État et celle de l'État à remplir les conditions de l'ASIP afin d'assurer la mise en place efficace de mesures de sûreté améliorées. Pendant le dernier triennat, il y avait 25 ASIP en cours, dont 11 ont été achevés. Huit autres ASIP ont été demandés.

La formation sur la sûreté de l'aviation est gérée par le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté de la Direction du transport aérien (ATB). Ce Programme gère la tenue de six cours de formation et de sept ateliers sur la sûreté de l'aviation. Afin de fournir une formation sur la sûreté de l'aviation à tous les États membres sous les auspices de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté gère le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI. Le réseau CFSA compte actuellement 35 membres en fonctionnement dans les sept régions de l'OACI, dont cinq nouveaux CFSA sanctionnés par l'OACI qui se sont joints au réseau au cours du triennat 2017-2019. En 2017 et 2018, un total de 69 cours et ateliers sur la sûreté de l'aviation commandités par l'OACI ont été donnés à l'échelle du réseau CFSA, et 1 019 spécialistes de la sûreté de l'aviation de 128 États membres ont bénéficié de la formation.



En vertu des arrangements de travail entre la Formation mondiale en aviation (GAT) et la Direction du transport aérien (ATB) pour l’harmonisation du Programme de formation de l’OACI pour la sûreté de l’aviation, la coordination du réseau CFSA restera sous l’égide du Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté. Toutefois, les nouveaux candidats au réseau CFSA doivent d’abord intégrer celui du Programme TRAINAIR PLUS (TPP). Le Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement — Sûreté effectuera des évaluations spécifiques à la sûreté de l’aviation après avoir obtenu la reconnaissance d’un centre de formation comme membre TPP. En outre, le Secrétariat reconnaît le besoin de continuer de mettre à jour la formation existante pour l’harmoniser avec la formulation actuelle de l’Annexe 17 — *Sûreté*, les SARP relatives à la sûreté de l’Annexe 9 — *Facilitation* et le *Manuel de sûreté de l’aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte), et de concevoir une nouvelle formation sur la sûreté et la facilitation qui comble les lacunes du portefeuille actuel et tient compte des menaces nouvelles et émergentes.

#### APPENDICE G

Mesures adoptées par le Conseil relativement à la coopération multilatérale et bilatérale

Des efforts constants pour promouvoir les principes de la coopération multilatérale et bilatérale relativement à la sûreté de l’aviation ont été fournis en diffusant une clause type mise à jour sur la sûreté de l’aviation en vue de son insertion éventuelle dans les accords bilatéraux sur les services aériens afin d’accroître la coopération entre les États, en particulier l’échange d’information entre les autorités compétentes de la sûreté de l’aviation. En outre, des progrès importants ont été accomplis pour aider les États à instaurer une reconnaissance mutuelle des processus de sûreté de l’aviation en diffusant des orientations mises à jour de l’OACI sur la reconnaissance de l’équivalence des mesures de sûreté et la mise en place de mesures de contrôle unique de sûreté afin d’inclure les accords multilatéraux. Il est essentiel d’avoir des accords officialisés de reconnaissance mutuelle en matière de sûreté de l’aviation pour la gestion des questions bilatérales ayant trait à la sûreté de l’aviation.

#### APPENDICE H

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

Depuis la 39<sup>e</sup> session de son Assemblée, l’OACI a encouragé la coopération parmi les États membres et avec d’autres parties prenantes dans le but d’améliorer la sûreté de l’aviation et la facilitation du transport aérien, et ce, au niveau tant régional que mondial.

L’OACI coopère avec divers bureaux, directions et institutions spécialisées des Nations Unies (ONU) [(p. ex., Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme (UNCCT), Direction exécutive du Comité contre le terrorisme des Nations Unies (DECT), Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC)] ainsi que d’autres organisations internationales [(p. ex., INTERPOL, Organisation maritime internationale (OMI) et Organisation mondiale des douanes (OMD)] afin de remplir les engagements définis dans la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies. Les activités de coopération sont directement reliées à la sûreté et à la facilitation de l’aviation, à l’identité et à la gestion du contrôle des frontières telles que décrites dans les Résolutions 1373 (2001), 1624 (2005), 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2017) et 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies.



En mai 2018, le Secrétariat de l'OACI et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme des Nations Unies (DECT) ont conclu un Arrangement de coopération qui a jeté les bases d'une coopération entre les deux organisations. De plus, le Secrétariat de l'OACI continue d'aider la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme des Nations Unies en participant à des visites dans les pays pour évaluer la mise en œuvre, par les États membres de l'ONU, de résolutions liées à la lutte contre le terrorisme dans l'aviation civile, et pour déterminer l'efficacité des lois, règlements et politiques des États sur l'aviation. La DECT continue de soutenir les efforts de l'OACI pour faire en sorte que les systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (API) demeurent en tête des priorités des États.

Le Secrétariat de l'OACI, qui continue de collaborer avec le Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme (UNCCT), a signé en décembre 2018 une entente de coopération qui renforce les modalités de collaboration entre les deux organisations afin d'accroître l'assistance pour le renforcement des capacités de lutte contre le terrorisme, ce qui inclut : le développement ciblé des capacités ; la formation et autres ressources nécessaires telles qu'une assistance technique ; et les transferts et programmes technologiques. En tant qu'entité faisant partie de l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme, l'OACI a ratifié le Pacte mondial de coordination contre le terrorisme des Nations Unies et a participé à la Conférence de haut niveau des Nations Unies réunissant les chefs d'organismes antiterroristes des États membres en juin 2018.

L'OACI a participé, avec le Centre des Nations Unies pour la lutte contre le terrorisme et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme des Nations Unies, à la préparation d'un compendium de bonnes pratiques — « Protection des infrastructures critiques dans le cadre de la lutte contre le terrorisme » et « Utilisation responsable de la biométrie pour lutter contre le terrorisme ».

### **A39-19 Cybersécurité dans l'aviation civile**

La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI a réaffirmé l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces, et d'obtenir de l'OACI, ses États membres et les parties prenantes de l'industrie un engagement mondial à agir, avec l'intention d'assurer systématiquement et dans un esprit de collaboration la cybersécurité dans l'aviation civile, et d'atténuer les menaces et les risques connexes. La Résolution A39-19, Cybersécurité dans l'aviation civile, a énoncé les mesures que les États et autres parties prenantes doivent prendre à cet égard. La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI a aussi chargé l'Organisation de préparer un plan de travail et une structure de gouvernance exhaustifs relativement à la cybersécurité.

Afin d'atteindre ces objectifs, l'OACI a mis sur pied le Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) qui relève du Directeur adjoint, Sûreté de l'aviation et facilitation (DD/ASF). Le SSGC est composé de 20 États, de 13 organisations internationales et du Secrétariat de l'OACI, et il est surveillé par le Groupe de suivi de haut niveau du Secrétariat sur les questions communes de sécurité et de sûreté, lequel est présidé par la Secrétaire générale de l'OACI.

Depuis sa création en août 2017, le SSGC s'est réuni six fois et a préparé un ensemble de recommandations pour s'occuper du défi émergent que pose la cybersécurité dans l'aviation. Cela a donné lieu avant tout à l'élaboration d'une Stratégie globale en matière de cybersécurité. La Stratégie vise à diriger les travaux des États et de l'OACI dans le but d'assurer la sécurité, la sûreté et la continuité



de l'aviation civile en appliquant un robuste cadre de cybersécurité. Lors de sa 217<sup>e</sup> session, le Conseil a donné son accord de principe pour présenter la Stratégie de cybersécurité dans l'aviation à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

### **A39-20 Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation**

Le Conseil a mis à jour l'Annexe 9 — *Facilitation* et est convenu que la documentation sur les éléments d'orientation et les ressources ayant trait aux « pratiques exemplaires », en complément de l'information contenue dans le document *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes* (Doc 9636), seraient affichés sur le site web de l'OACI. Une deuxième édition du *Manuel de facilitation* (Doc 9957) est en cours de préparation.

### **A39-21 Remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI**

Le Conseil a décidé (se référer à C-DEC 215/6) de mesures pour réduire le nombre global de lettres envoyées aux États et a pris note d'une proposition visant à modifier la forme de ces lettres afin d'en faciliter le traitement par les États. Cette décision s'ajoute à une série de mesures que le Secrétariat a adoptées ces dernières années afin de mieux suivre et d'augmenter le taux de réponse. Les efforts sur la question se poursuivent.

### **A39-22 Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences**

L'OACI a publié le *Manuel sur la notification et la publication des différences* (Doc 10055) et elle travaille activement à améliorer le système de notification électronique des différences (EFOD).

### **A39-23 Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB)**

L'Assemblée a adopté la Résolution A39-23 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) afin de galvaniser les efforts pour aider les États à renforcer leurs systèmes liés à l'aviation civile, ce qui favorise à son tour le développement socioéconomique durable aux niveaux national et régional.

Une des priorités de l'initiative NCLB consiste à cultiver la volonté politique nécessaire pour soutenir les engagements et les améliorations dans l'aviation. L'OACI encourage cela en participant à des activités et des réunions internationales clés, entre autres le 26<sup>e</sup> Sommet de l'Union africaine (2016) ; la Conférence mondiale sur le transport durable (2016) ; le Forum économique mondial de Davos (2017, 2018 et 2019) ; le Forum international des transports (2017, 2018 et 2019) ; et des Forums mondiaux des administrateurs généraux de l'aviation civile et Sommets des leaders de l'aviation consécutifs. En prônant les avantages de l'aviation pour le développement durable lors de ces événements, l'OACI sensibilise les responsables gouvernementaux et suscite une volonté politique d'affecter assez de ressources au développement de l'aviation dans le contexte de l'initiative NCLB.



Le Forum aéronautique mondial de l'OACI (IWAF), qui s'est tenu tous les ans au cours du dernier triennat, est un exemple des efforts déployés par l'OACI pour réunir des participants de haut niveau provenant des États, du milieu de l'aviation et des institutions financières. Le Forum IWAF est une occasion pour l'OACI de montrer comment la mise en œuvre des normes et politiques mondiales en matière d'aviation permettra d'avoir un système de transport aérien plus sécuritaire, sûr, efficace, économiquement viable et respectueux de l'environnement. Le Conseil utilise les résultats de chaque Forum IWAF pour mettre en œuvre et perfectionner la stratégie NCLB et faire en sorte qu'elle soit basée sur les renseignements et le retour d'information fournis par toutes les parties prenantes impliquées.

La rotation régionale du Forum IWAF a aussi démontré l'engagement résolu de l'OACI à atteindre les objectifs de l'initiative NCLB. La tenue des Forums IWAF/3 (novembre 2017, Abuja, Nigéria) et IWAF/4 (septembre 2018, Fortaleza, Brésil) a permis à l'Organisation de s'occuper des besoins et des défis régionaux en matière de développement de l'aviation, tout en trouvant et en développant des solutions concrètes qui s'harmonisent avec les programmes, les priorités et le cadre communs à l'aviation mondiale.

Dans le cadre de l'initiative NCLB et en parallèle aux programmes de coopération, d'assistance et d'audit techniques de l'OACI, l'Organisation a obtenu des États qu'ils s'engagent à résoudre leurs préoccupations significatives de sécurité et de sûreté (SSC et SSeC), et à renforcer leurs systèmes d'aviation. Tous ces efforts ont été entrepris afin que l'ensemble des États puisse profiter des retombées positives découlant d'un robuste secteur de l'aviation civile.

### **A39-24 Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention**

L'Assemblée a adopté la Résolution A39-24, « Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention », qui charge le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne. Cela institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale. En adoptant cette Résolution, l'Assemblée a tenu compte du fait que les États sont avant tout responsables de prévenir et de réduire les risques de catastrophes, et que toute intervention de la part de l'Organisation devrait être guidée par l'État ou les États touchés et de concert avec eux.

Le Conseil a approuvé une politique d'intervention en cas de crise qui fournit une structure officielle à l'intervention de l'Organisation en cas de crise, notamment les accidents d'aéronefs, les catastrophes naturelles ou d'origine humaine, les actes d'intervention illicite et les pandémies qui ont une incidence considérable sur le transport aérien international et minent grandement la confiance du public dans la sécurité et la sûreté du transport aérien. Des procédures organisationnelles et des instructions administratives spécifiques ont été préparées en 2018. Le Conseil a aussi entériné, en principe, une stratégie de réduction des risques de catastrophe pour aider les États à adopter une approche plus proactive afin de recenser les risques et les vulnérabilités dans leur infrastructure de l'aviation civile et d'introduire des éléments de résilience dans leur système d'aviation.



Conformément au « Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe en vue de renforcer la résilience : vers une approche intégrée du développement durable tenant compte des risques », l'OACI et le Bureau de la coordination des affaires humanitaires des Nations Unies (OCHA) ont coprésidé en août 2018, au siège de l'OACI, une réunion de l'Équipe spéciale sur l'efficacité aéroportuaire pour une assistance humanitaire et une intervention en cas de catastrophe efficaces.

Reconnaissant le rôle crucial d'éléments d'orientation appropriés dans la préparation et la planification des catastrophes liées à l'aviation dans les États et les aéroports, la réunion a encouragé l'élaboration d'un document d'orientation de l'OACI. Elle a prôné l'utilisation des textes et outils existants pour repérer les lacunes dans les éléments d'orientation existants, dont les conclusions seront intégrées dans le nouveau document. Un soutien global à la préparation aux catastrophes visant à assurer une intervention efficace en pareil cas a notamment été proposé lors de la réunion. On a souligné, entre autres, que le programme GARD (Get Airport Ready for Disaster), qui s'inscrit dans cette démarche, a besoin d'un soutien institutionnel et financier pour continuer à mettre en œuvre le programme actuel et pour faciliter son développement futur, ainsi que le soutien des États pour les mesures de suivi découlant des ateliers.

Un consensus a aussi été atteint quant au besoin d'adopter une approche stratégique pour élaborer et maintenir les plans d'exception de l'OACI, dont la réussite nécessitera la participation active des bureaux régionaux et autres parties prenantes de l'Organisation. En vertu de l'arrangement proposé, les plans d'exception tiendraient compte des catastrophes naturelles qui sont susceptibles de se produire, compte tenu des données historiques. Les plans d'exception accorderaient la priorité aux besoins des États et des régions avoisinants, et seront basés sur les principaux flux de trafic.

### **A39-25 Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030**

Depuis l'adoption de la Résolution A39-25, l'OACI s'est pleinement engagée à collaborer étroitement avec les États et autres parties prenantes mondiales afin de contribuer à la réalisation du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030. Afin de faire prendre conscience à l'échelle mondiale que l'aviation contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, l'OACI a fait valoir les avantages de l'aviation pour les ODD au moyen d'activités de sensibilisation stratégiques, de messages sur mesure et de partenariats.

En 2016, l'OACI a lancé les Partenariats de l'aviation pour le développement durable et a invité le Département des affaires économiques et sociales (DAES) des Nations Unies, le Bureau du Haut-Représentant des Nations Unies pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, le Groupe de la Banque mondiale et le Groupe d'action du transport aérien (ATAG) à en faire partie. Depuis 2016, les membres des Partenariats de l'aviation pour le développement durable ont fait valoir le rôle essentiel que joue l'aviation pour mener à bien le Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 auprès des États, des Nations Unies, du secteur privé, ainsi que des institutions financières et autres parties prenantes. Ils ont profité pour cela d'événements choisis d'une manière stratégique comme la Conférence 2018-2019 de la Banque mondiale sur la transformation du transport, le Forum international des transports 2018, le Forum politique de haut niveau sur le développement durable 2016-2018, le Forum Asie-Pacifique sur



le développement durable 2018, le Forum des pays d'Amérique latine et des Caraïbes sur le développement durable 2018, le Forum urbain mondial 2018 et le Sommet mondial 2017-2019 de l'ATAG.

En 2017, l'OACI a collaboré avec le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) à la préparation du Rapport sur les retombées positives de l'aviation, qui illustre la façon dont l'aviation encourage les progrès socioéconomiques afin de soutenir les objectifs de développement durable (ODD).

En décembre 2017, le Comité économique et financier de l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé une résolution portant sur le renforcement des liens entre tous les modes de transport afin d'atteindre les objectifs de développement durable. La résolution prend acte de l'importance de l'aviation et des travaux de l'OACI pour promouvoir les ODD. Elle insiste tout particulièrement sur les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, et souligne qu'il est essentiel d'investir davantage dans les infrastructures, les transports intermodaux et la connectivité pour intégrer les économies mondiales qui favoriseront la croissance et aideront à atteindre les objectifs de développement durable.

Reconnaissant que le transport durable et la mobilité sont essentiels pour promouvoir le Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030, la Banque mondiale a invité l'OACI à participer à l'Initiative Mobilité Durable Pour Tous (SuM4All) — un groupe de 50 organisations et d'institutions de premier plan dans le secteur du transport qui se sont engagées à soutenir des politiques et systèmes de transport susceptibles de transformer la mobilité à l'échelle mondiale. En 2017, l'Initiative Sum4All a publié son tout premier Rapport sur la mobilité mondiale, dans lequel l'aviation tient une place stratégique. Le rapport a eu droit à une couverture dans 40 médias de premier plan et a touché un auditoire de plus de trois millions de personnes.

La Résolution A39-25 de l'Assemblée fait référence à la mise en œuvre effective des SARP et politiques, ainsi qu'à l'inclusion de l'aviation dans les plans de développement nationaux<sup>10</sup> — à l'appui des ODD. Afin de soutenir cet objectif, l'OACI a élaboré à l'intention de ses États membres des orientations pour mettre place un cadre national de planification de l'aviation<sup>11</sup> qui assure le développement durable du transport aérien en priorisant et en coordonnant la mise en œuvre d'initiatives visant à améliorer la sécurité, la sûreté, la facilitation, la capacité et l'efficacité de leurs systèmes de transport aérien. Cette approche permettra une croissance durable du transport aérien au niveau des États et des régions et à l'échelle mondiale, ce qui entraînera d'importantes retombées positives sur le plan socioéconomique, notamment une plus grande prévisibilité du financement de l'aviation durable.

L'OACI contribue continuellement à la surveillance des efforts déployés dans le cadre du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030, et elle est une observatrice officielle du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de

<sup>10</sup> Les États peuvent utiliser une terminologie différente pour définir les plans et cadres nationaux

<sup>11</sup> *ibid*



développement durable, ainsi que l'institution responsable de l'indicateur ODD 9.1.2, Nombre de passagers et volume de fret transporté, par mode de transport. À ce titre, l'OACI a l'occasion de contribuer au rapport annuel sur les progrès mondiaux en matière d'ODD, en plus de fournir et de mettre à jour la documentation sur les indicateurs. Ce rôle s'avère ensuite utile pour défendre le financement et les investissements dans les infrastructures de transport, et formuler des politiques qui font avancer la connectivité du transport multimodal. Cela devrait contribuer à promouvoir la croissance durable du secteur du transport et assurer la croissance prévue du nombre de passagers et du volume de fret transporté dans les régions en développement et les économies très porteuses.

Le « renforcement des partenariats », sur lequel insiste la Résolution A39-25, est défini dans le plan d'activités de l'OACI en tant qu'activité clé pour accroître l'efficacité, l'efficacité et l'incidence des travaux de l'OACI. Le Secrétariat, qui vise à fournir des orientations sur les politiques, processus et procédures relatifs aux partenariats de l'OACI, a élaboré un cadre visant à cibler des partenariats pour la réalisation des ODD.

### **A39-26 Mobilisation des ressources**

La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A39-26 : Mobilisation des ressources, qui établit les objectifs en vue de constituer une capacité de mobilisation des ressources visant à obtenir des contributions volontaires adéquates, plus prévisibles et durables afin de mener à bien la mission de l'Organisation en élargissant la base de donateurs et en facilitant la consolidation des ressources disponibles et projetées à l'intérieur d'un plan d'activités intégré pour l'Organisation.

La période 2016-2018 a été sans précédent pour ce qui est de mobiliser des fonds volontaires à l'OACI. Les fonds volontaires que l'OACI a reçus pour 2016-2018 ont totalisé 32,4 millions CAD, ce qui représente une augmentation de 123 % par rapport à 2013-2015 (14,5 millions CAD). En 2016-2018, les contributions des États se sont élevées à 21,2 millions CAD (65,4 %) et celle des autres, à 11,2 millions CAD (34,6 %). Les trois principaux États contributeurs de fonds volontaires sont les États-Unis (5,1 millions CAD), la Chine (3,8 millions CAD) et le Canada (3,4 millions CAD).

Un certain nombre d'outils ont été créés pour soutenir les activités de mobilisation des ressources de l'OACI. La plate-forme de mobilisation des ressources de l'OACI a été conçue pour rationaliser et faciliter les efforts conjoints en matière de mobilisation des ressources à l'échelle de l'Organisation. La plate-forme héberge les accords pour les contributions faites au profit du Fonds de mobilisation des ressources, des projets prévus provenant de toutes les directions et de tous les bureaux régionaux pour lesquels des ressources sont mobilisées et, surtout, un répertoire des tentatives effectuées pour mobiliser des ressources pour un projet particulier, ce qui encourage la coordination au sein de l'OACI.

### **A39-27 Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles**

La 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée (2016) est convenue d'inviter le Conseil à examiner plus avant la proposition de porter la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 au rang de norme, à la suite d'un examen des résultats des activités du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP CMA). Par la suite, le Conseil est convenue que la période et la date cible pour mettre en œuvre la décision de l'Assemblée suivrait une évaluation de l'ampleur du



niveau de mise en place des plans d'assistance aux familles obtenus par l'entremise des listes de vérification de conformité (CC) de l'Annexe 9 dérivées du système EFOD au troisième trimestre de 2018 pour l'Annexe 9 et au quatrième trimestre de 2020 pour l'USOAP CMA.

En avril 2019, lors de la deuxième réunion de la 217<sup>e</sup> session, le Comité du transport aérien a pris en considération l'information fournie par le Secrétariat sur la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46. Le Comité du transport aérien a décidé que le Secrétariat devrait recueillir de l'information sur la mise en œuvre par les transporteurs et les aéroports de leurs plans d'assistance aux familles, information obtenue auprès de l'Association du transport aérien international (IATA) et du Conseil international des aéroport (ACI); indiquer où en est rendue la mise en œuvre de la pratique recommandée 8.46 obtenue par l'entremise de l'USOAP CMA, si cela est disponible; et présenter cette information lors de la 219<sup>e</sup> session.

### **A39-28 Critères basés sur les performances et éléments indicatifs concernant la désinsectisation des aéronefs et les mesures de lutte antivectorielle**

L'OACI et l'OMS ont consulté les parties prenantes de l'industrie et collaboré avec elles, et ont tenu deux ateliers sur les critères basés sur les performances et la préparation d'orientations sur la désinsectisation des aéronefs et les mesures de lutte antivectorielle. Cela a consisté notamment à élaborer le Registre de lutte antivectorielle de l'OACI, une appli sur les maladies infectieuses sur le site web public de l'OACI et une ébauche d'« outil d'évaluation des risques et de prise de décisions ». Les États et les parties prenantes ont été mis au courant par l'entremise des réunions tenues dans le cadre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA).

### **A39-29 Prochaine génération des professionnels de l'aviation**

L'OACI a organisé en 2017 et 2018 des sommets mondiaux sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation afin d'amener le milieu de l'aviation et les secteurs de l'éducation et de la main-d'œuvre à élaborer des stratégies et des mesures pour attirer, éduquer et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation, et d'établir des partenariats de mise en œuvre. L'OACI a facilité la mise sur pied de l'Association internationale d'éducation en aviation et en aérospatiale (ALICANTO) afin d'accroître la participation des universités aux activités liées à la prochaine génération de professionnels de l'aviation aux niveaux national, régional et mondial. Les États et les organisations internationales ont fourni des membres à l'Équipe spéciale de l'OACI sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation nouvellement créée. L'Équipe spéciale est en train de concevoir des outils et des approches pour aider les États à répondre à leurs besoins en matière de capacités humaines. L'OACI a récemment conçu une application informatique qui permet aux États de prévoir leurs besoins en pilotes, contrôleurs aériens, personnel de maintenance et membres d'équipage. L'OACI continue de collaborer avec des organismes de formation dans le cadre du Programme TRAINAIR PLUS et avec les universités pour offrir des cours visant à former des professionnels de l'aviation compétents.



### **A39-30 Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation**

Suite à la Résolution A39-30 et au Programme OACI pour l'égalité des sexes, un plan de trois ans comportant 61 mesures continue d'être déployé.

### **A39-31 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**

En 2018, la Secrétaire générale a envoyé à tous les États membres trois relevés indiquant les montants dus pour l'année en cours et jusqu'au 31 décembre de l'année précédente. Depuis le début de 2019, elle a envoyé une lettre aux États sur le même sujet.

De nouveaux arrangements n'ont pas été proposés depuis la dernière session de l'Assemblée. Le Conseil continue de promouvoir sa politique consistant à inviter les États membres qui ont des arriérés à proposer des arrangements en vue de régler les arriérés de contributions de longue date, conformément à la Résolution A39-31 de l'OACI.

Au 16 mai 2019, il a été décidé de suspendre le droit de vote à l'Assemblée de 22 États membres dont les arriérés de contributions équivalaient ou étaient supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents, et celui des États membres qui ne se conforment pas aux accords conclus en application de la Résolution A39-31, paragraphe du dispositif 4 b).

Les mesures supplémentaires stipulées en A39-31, paragraphe du dispositif 10, ont aussi été appliquées pendant la période aux États membres dont le droit de vote devait être suspendu en vertu de l'Article 62 de la Convention. Seuls les États qui n'avaient pas d'arriérés de contributions annuelles, sauf en ce qui concerne ceux de l'année en cours, pouvaient être élus au Conseil, aux Comités et aux organes.

### **A39-32 Contributions au Fonds général pour 2017, 2018 et 2019**

La Secrétaire générale a avisé les États membres de leur contribution pour 2018 dans les lettres aux États A1/8-18/62, A 1/8-18/94, A1/8-18/108 et, pour 2019, A1/8-19/47.

### **A39-33 Fonds de roulement**

Aucune autre intervention n'est requise.

### **A39-34 Amendement du Règlement financier**

Une version mise à jour du *Règlement financier de l'OACI* (Doc 7515) a été publiée.

### **A39-35 Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2013, 2014 et 2015 et examen des rapports de vérification correspondants**

Aucune autre intervention n'est requise.



### **A39-36 Nomination du Commissaire aux comptes**

Aucune autre intervention n'est requise.

### **A39-37 Budgets pour 2017, 2018 et 2019**

Section A : Aucune intervention requise.

Section B : Aucune intervention requise.

Section C : Aucune intervention requise.

### **A39-38 Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique**

La mise en place du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (AFI SECFAL) s'inscrit dans un programme de travaux en trois phases (court, moyen et long termes) approuvé par le comité directeur du Plan. Le comité directeur du Plan AFI SECFAL s'est réuni sept fois depuis sa création en 2015, la huitième réunion devant avoir lieu en Ouganda en mai 2019. L'achèvement de la phase à court terme du Plan le 31 décembre 2017 a eu des retombées positives sur la mise en œuvre efficace de systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation des États, et la conformité aux normes et pratiques recommandées de l'Annexe 17 — *Sûreté* et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui soutiennent les objectifs de gestion et de sécurité des frontières. L'achèvement de la phase à court terme du Plan a largement permis de mener à bien les activités et d'atteindre les objectifs prévus, et a fourni une bonne plate-forme pour la mise en œuvre des phases à moyen et long termes (2018-2020 et 2021-2023, respectivement). Afin d'avoir une approche harmonisée de l'atteinte des objectifs stratégiques de l'OACI, le programme de travail du Plan AFI SECFAL, la Déclaration et les cibles de Windhoek ainsi que la feuille de route de la sûreté de l'aviation en Afrique et au Moyen-Orient ont été alignés sur le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

— FIN —