



ICAO

## ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

### Vingt-cinquième réunion du Groupe régional Afrique-océan Indien de planification et de mise en œuvre (APIRG/25) et huitième réunion du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique-océan Indien (RASG-AFI/8) — Séances conjointes

7 et 11 novembre 2022

#### Principaux résultats de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI

(Note présentée par le Secrétariat)

<b>RÉSUMÉ</b>	
La présente note de travail présente un aperçu général des résultats de la 41 <sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI tenue du 27 septembre 2022 au 7 octobre 2022 à Montréal (Canada).	
La réunion est invitée à noter les informations fournies et à prendre des mesures, le cas échéant.	
<i>Objectifs stratégiques connexes</i>	La présente note de travail se rapporte à tous les Objectifs stratégiques de l'OACI.

## 1 INTRODUCTION

1.1 Environ 2 753 ministres et responsables publics de haut niveau provenant de 184 États se sont réunis en présentiel ou au format virtuel au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) à Montréal pour l'ouverture de la 41<sup>e</sup> Assemblée de l'Organisation, la première depuis l'éclatement de la pandémie de COVID-19. La cérémonie d'ouverture a aussi connu la participation de Valérie Plante, la Mairesse de Montréal, ville hôte de l'OACI, de la Vice première ministre du Québec et ministre des relations internationales et de la francophonie, Madame Sylvie Barcelo, et de la Ministre des affaires étrangères du Canada, l'Honorable Mélanie Joly.

1.2 Fait notable à un moment où l'égalité des sexes dans l'aviation reste un objectif majeur pour les gouvernements et les parties prenantes de l'industrie, les délégués à la 41<sup>e</sup> Assemblée ont pour la première fois élu une femme Présidente de l'Assemblée, à savoir la Directrice générale de l'aviation civile de l'Afrique du Sud, Mme Poppy Khoza.

1.3 Le Président du Conseil de l'OACI, Salvatore Sciacchitano a salué les progrès considérables accomplis par neuf États en matière d'amélioration de la sécurité et des systèmes de supervision de la sécurité, en leur décernant des Certificats du Président du Conseil. Ces certificats sont décernés sur la base des résultats des programmes universels d'audit de la sécurité et de la sûreté, qui concernent la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI dans ces domaines.

1.4 Lors de la cérémonie de cette année, l'OACI a décerné des certificats à l'Éthiopie, Fiji, la Hongrie, la Slovénie, et l'Ukraine pour les progrès qu'ils ont enregistrés dans le domaine de la sécurité, et la Serbie et la Tunisie ont été récompensées pour leurs réalisations dans le domaine de la sûreté de l'aviation. La Côte d'Ivoire a reçu des certificats pour les progrès accomplis dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation. Le niveau exceptionnel atteint par le Nigéria dans la mise en œuvre effective des normes de sécurité et de sûreté, l'un des plus élevés dans le monde, a également été reconnu.

1.5 Le Prix Edward Warner, reconnu comme la plus haute récompense dans le monde de l'aviation civile, a été octroyé à titre posthume à Ángela Marina Donato de l'Argentine, par le Conseil de l'OACI.

1.6 Les autres questions portées à l'attention des États concernaient l'intégration des systèmes d'aéronef non habités dans l'espace aérien traditionnel, la réouverture des marchés du tourisme aérien et le dépassement des contraintes protectionnistes pour permettre aux exploitants aériens de reprendre rapidement leurs activités après la COVID-19, les documents de voyage numériques et le déploiement de certificats sanitaires interopérables grâce à la vérification OACI et un grand nombre d'autres questions afférentes à la résilience future du secteur et à la sécurité et au confort des passagers.

## **2. Élection de 36 pays au Conseil de l'OACI**

2.1 La 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI a élu le nouveau Conseil de l'Organisation pour un mandat de trois ans. Le processus électoral a été structuré en trois parties, et les États ci-après ont été élus :

### **PREMIÈRE PARTIE — États d'importance majeure en matière de transport aérien**

Allemagne\*, Australie\*, Brésil\*, Canada\*, Chine\*, États-Unis\*. France\*, Italie\*, Japon\*, et Royaume-Uni\*

### **DEUXIÈME PARTIE — États qui contribuent le plus à fournir des facilités pour la navigation aérienne civile internationale**

Afrique du Sud\*, Arabie saoudite\*, Argentine\*, Autriche, Égypte\*, Espagne\*, Inde\*, Islande, Mexique\*, Nigéria\*, Singapour\*, et Venezuela.

### **TROISIÈME PARTIE — États assurant la représentation de toutes les principales régions géographiques**

Bolivie, Chili, Émirats arabes unis\*, Éthiopie, Ghana, Guinée équatoriale\*, Jamaïque, Malaisie\*, Mauritanie, Qatar, République de Corée\*, Roumanie, Salvador, et Zimbabwe.

*\*États réélus.*

## **3. Environnement**

3.1 Lors de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. Les États membres ont adopté un objectif ambitieux à long terme (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone à l'horizon 2050. La réalisation de ce LTAG sera basée sur l'effet combiné des multiples mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, notamment l'adoption accélérée de nouvelles technologies aéronautiques

innovantes, rationalisation des opérations aériennes et production et utilisation accrues des carburants d'aviation durables (SAF).

3.2 Il a été reconnu que l'OACI a joué un rôle déterminant à l'appui du développement sûr, sécurisé et durable du secteur du transport aérien international, et a insisté sur la manière dont l'aviation représentait un catalyseur important du développement social, économique et culturel des pays grâce à la mobilité et à la connectivité. En ce qui concerne le développement économique du transport aérien, l'Assemblée a fortement promu la reconnaissance du rôle déterminant joué par l'aviation en tant que levier puissant de la relance, la nécessité de libéraliser davantage les services aériens, et le rôle joué par fret pour continuer d'approvisionner et de connecter le monde en temps de crise.

3.3 En outre, l'Assemblée est convenue d'améliorer l'accès aux financements pour la modernisation des infrastructures de l'aviation et des services de navigation aérienne dans le monde entier, tout en priant instamment le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP) de l'OACI de poursuivre ses travaux sur le projet de Convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes.

3.4 Rappelant que les exploitants ont déjà aussi défini les émissions nettes nulles comme cible à atteindre d'ici 2050, l'adoption de ce nouvel objectif ambitieux à long terme pour un transport aérien décarboné contribuera de manière significative à l'innovation verte et à l'élan de la mise en œuvre qui doivent désormais être considérablement soutenus grâce à de nouveaux investissements et engagements pour que nous puissions atteindre notre objectif ultime de supprimer les émissions des vols motorisés. Dans le même temps, la compensation et la production et l'utilisation accrues des carburants durables continueront à jouer un rôle déterminant en aidant l'aviation internationale à réaliser ses objectifs d'émissions à court terme.

3.5 Lors de l'Assemblée, les États ont également collectivement souligné l'importance d'un soutien viable en matière de financement et d'investissement pour réaliser le nouvel objectif relatif aux émissions de CO<sub>2</sub>, et ils ont apporté leur plein appui au tout nouveau Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI, qui vise à accélérer la mise à disposition et l'utilisation des SAF. Ils ont en outre demandé à l'OACI de convoquer en 2023 une troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs.

3.6 L'Assemblée a également souligné la nécessité d'aborder plusieurs domaines prioritaires pendant cet événement, notamment la relance et la durabilité du transport aérien, les accords portant sur les objectifs de réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et la politique de soutien à la mise en œuvre et l'objectif de transformation de l'OACI, visant à mieux servir ses États membres. Il a été relevé que de simples aspirations ne suffisent plus en ce qui concerne notre climat et le bien-être de notre planète et de toutes les espèces qui y vivent.

3.7 L'autre fait nouveau notable survenu à l'occasion de la 41<sup>e</sup> session concernant l'environnement c'est l'achèvement du premier examen périodique du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA). Les pays se sont mis d'accord sur un nouveau niveau de référence pour le CORSIA à partir de 2024, correspondant à 85 % des émissions de CO<sub>2</sub> de 2019, et sur des pourcentages révisés pour les facteurs de croissance sectorielle et individuelle à utiliser pour le calcul des exigences de compensation à partir de 2030.

#### **4. Budget**

4.1 L'Assemblée a mené à conclure les efforts les plus récents des États membres de l'OACI pour trouver un consensus diplomatique sur le budget de l'OACI pour la période 2023-2025 et le programme des travaux pour le prochain triennat, y compris l'accent sur les grandes priorités.

#### **5. Activités régionales**

5.1 Lors de la 41<sup>e</sup> Assemblée, les États du Pacifique ont officiellement lancé une nouvelle stratégie régionale de l'aviation pour le Pacifique. La nouvelle stratégie marque un tournant décisif pour la sous-région du Pacifique et aidera les États qui y participent à collaborer plus étroitement avec l'OACI et avec le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO) en vue d'assurer une croissance sûre, sécurisée et durable de la connectivité aérienne et du développement socio-économique de la région. Il a été noté que l'OACI, particulièrement à travers son Bureau régional Asie-Pacifique, a participé activement à diverses activités aux côtés des petits États insulaires en développement visant à promouvoir une collaboration plus étroite entre la sous-région du Pacifique et l'OACI.

#### **6. Facilitation du transport aérien**

6.1 Les décisions prises en matière de sûreté et de facilitation par la 41<sup>e</sup> Assemblée nous aideront à apporter collectivement d'importantes améliorations à la résilience du transport aérien après la pandémie. L'Assemblée a noté que les résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 ont tenu compte des accords conclus entre les États dans le domaine de la facilitation du transport aérien, notamment ses recommandations sur la nécessité de réaliser une expérience passagers numérique sans contact soutenue par les dispositions de l'OACI relatives à la santé publique.

6.2 Concernant la relance dans l'après-pandémie, il a rappelé avec insistance que les États et l'OACI doivent éviter toute complaisance face au risque de pandémies futures, simplement parce que celle-ci est en phase de recul. Cette action devrait être prise en compte par les États au moment où ils devront prendre de nombreuses décisions sur la résilience du secteur du transport aérien dans les décennies à venir.

6.3 Les États sont convenus de promouvoir l'adoption partout dans le monde de certificats sanitaires internationalement interopérables comportant les éléments de vérification des cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC). En outre, les États ont aussi manifesté leur appui à la liste de contrôle sanitaire de l'OACI qui aide les États et les parties prenantes de l'aviation à authentifier de manière sûre le statut vaccinal et les certificats de résultats de test des passagers, dans le cadre de la protection de la santé et de la préservation du caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens.

6.4 Les États ont par ailleurs approuvé l'élaboration par l'OACI d'une nouvelle stratégie afin de mieux préparer le monde à riposter aux futures urgences de santé publique, notamment à travers l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). L'accent a été mis sur cette stratégie comprenant un cadre et un mécanisme global de gestion des crises.

6.5 L'Assemblée a aussi noté que le Plan pour la sûreté de l'aviation (GASeP) dans le monde et la feuille de route du GASeP de l'OACI fournit une structure et une orientation globales aux États pour le renforcement de l'efficacité de la sûreté de l'aviation mondiale, parallèlement, la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre de l'OACI contribue à soutenir les efforts de l'Organisation pour aider les États dans l'application des mesures de sûreté prescrites par l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*.

6.6 Les efforts déployés par les États, les groupes régionaux et l'industrie pour mettre en œuvre le GASeP et sa feuille de route ont été exceptionnellement salués par l'Assemblée qui est par ailleurs convenue de la nécessité d'actualiser le Plan afin de mettre un accent particulier sur les facteurs humains, les performances, et la professionnalisation du personnel de l'aviation.

6.7 Par ailleurs, les États ont décidé d'adopter et de mettre en œuvre les recommandations du **Symposium de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et leurs familles** qui s'est tenu l'an dernier, et de déclarer officiellement l'année 2023 comme « Année de la culture de la facilitation » pour souligner la portée et la pertinence des défis à venir.

6.8 L'Assemblée a adopté une Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant l'engagement à permettre la relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19, et rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir.

## **7. Sécurité de l'aviation, et Capacité et Efficacité de la navigation aérienne**

7.1 Les États ont donné leur aval à la dernière édition du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP), de l'OACI. Ces plans stratégiques importants guident les efforts de coopération des États et leurs actions en fonction d'objectifs et de feuilles de route technologiques pour l'aviation mondiale, permettant des avancées harmonisées à l'échelle mondiale par rapport aux principales priorités et difficultés.

7.2 La dernière édition du GASP et celle du GANP de l'OACI ayant été approuvées, le monde de l'aviation se ralliera à des objectifs et à des stratégies communs pour la création d'un système mondial de transport aérien souple, sécurisé, sûr, durable, hautement performant et interopérable ». La cyber-résilience des systèmes essentiels à la sécurité constitue une priorité clé dans la nouvelle édition du GANP. L'Assemblée a adopté intégralement les recommandations du volet sécurité de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19.

7.3 L'adoption des recommandations de sécurité découlant de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 tenue par l'OACI en octobre 2021 a entraîné l'appui apporté à l'évolution du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI.

7.4 L'Assemblée a aussi fait sienne la Politique de soutien à la mise en œuvre de l'OACI qui renforcera les efforts déployés pour aider les États à mettre en œuvre les normes internationales figurant dans les 19 Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

7.5 L'Assemblée a en outre souligné la valeur intrinsèque des efforts de l'OACI dans les domaines de la coopération technique et de l'assistance pour l'efficacité du renforcement des capacités dans le monde, et de son portefeuille de produits et services pour soutenir la relance, la résilience, et le développement durable de l'aviation internationale. Les gouvernements ont également souligné la précieuse assistance fournie aux États membres à travers les activités et programmes de formation mondiale en aviation, tout en convenant qu'une nouvelle conférence de

l'OACI devrait être organisée afin d'évaluer pleinement les exigences actuelles et futures en matière de ressources humaines et les besoins de formation de l'aviation mondiale.

7.6 La 41<sup>e</sup> Assemblée est aussi convenue que les organisations régionales de sécurité de l'aviation et les organismes d'enquêtes sur les accidents devraient être mieux soutenus grâce à un financement et des cadres juridiques plus durables. Cette coopération est considérée comme fondamentale pour permettre à de nombreux pays de se conformer de manière économique aux normes de l'OACI, améliorer la supervision locale et régionale et réaliser les avantages socioéconomiques du transport aérien pour les sociétés civiles.

## **8. Salon de l'innovation**

8.1 Ce rendez-vous spécial de trois jours, organisé à Montréal, a attiré plus de 1 400 participants et a braqué les projecteurs sur des acteurs nouveaux et traditionnels qui sont à l'origine d'une révolution technologique en aviation dans le monde entier. Des prototypes d'aéronefs d'avant-garde et d'autres technologies et solutions de transport aérien innovantes ont été exposés et ont tous obtenu un franc succès auprès des délégations représentant les États et le secteur.

8.2 Selon le Président du Conseil, « l'une des intentions premières du Salon de l'innovation 2022 de l'OACI était de donner une grande visibilité aux innovations et aux initiatives qui aideront le secteur du transport aérien à devenir plus résilient à l'avenir ». Il a souligné que « la pandémie de COVID-19 a suscité des propositions portant sur de nombreuses solutions techniques et politiques susceptibles d'aider à reconnecter le monde par la suite, mais une approche plus systématique de l'identification et de la gestion des risques de catastrophe sera nécessaire pour contrecarrer les effets aggravés de catastrophes naturelles multiples. C'est la condition pour bâtir un avenir résilient pour notre secteur.

## **9. SUITE À DONNER PAR LA RÉUNION**

9.1 La réunion est invitée à :

- i) prendre note des informations fournies dans la présente note de travail ;
- ii) prendre les mesures jugées nécessaires.

— FIN —