



A38-WP/419  
P/38  
2/10/13

## ASSEMBLÉE — 38<sup>e</sup> SESSION

### COMITÉ EXÉCUTIF

#### RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF SUR LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR

(Note présentée par le Président du Comité exécutif)

Le rapport ci-joint sur le point 25 de l'ordre du jour a été approuvé par le Comité exécutif. Les Résolutions 25/1 et 25/2 sont recommandées à la Plénière pour adoption.

*Note.— Prière d'insérer la présente note dans le dossier de rapport, après en avoir retiré la page de couverture.*

**Point 25 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif**

*Mise à jour de la Résolution A22-4 de l'Assemblée, Composition de la Commission navigation aérienne et participation à ses travaux*

25.1 Au sujet de la note A38-WP/24, le Comité exécutif examine une proposition de mise à jour de la Résolution A22-4 : Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux, pour qu'elle tienne dûment compte de la composition actuelle de la Commission qui comporte 19 commissaires.

25.2 À l'issue des débats, le Comité convient de soumettre à l'adoption de la plénière la résolution ci-après :

**Résolution 25/1 : Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 56 de la Convention dispose que la Commission de navigation aérienne se compose de dix-neuf membres nommés par le Conseil parmi des personnes proposées par les États contractants, mais ne fait pas de distinction en ce qui a trait à la nationalité, ni ne précise si les propositions doivent être faites par des États membres ou non membres du Conseil,

*Considérant* qu'il est essentiel que ces membres soient non seulement qualifiés du point de vue professionnel, mais encore capables de consacrer tout leur temps à l'exécution de leurs tâches,

*Considérant* qu'elle désire que des dispositions soient prises afin que tous les États contractants intéressés participent, dans la plus large mesure possible, aux travaux de la Commission de navigation aérienne,

*Considérant* que les objectifs ci-dessus peuvent être atteints conformément aux dispositions de la Convention moyennant l'établissement par le Conseil, de procédures appropriées,

1. *Décide* de charger le Conseil de s'efforcer, chaque fois qu'il sera appelé à nommer de nouveaux membres de la Commission de navigation aérienne, d'obtenir de tous les États contractants des candidatures parmi lesquelles les dix-neuf membres de la Commission pourront être choisis ;
2. *Prie instamment* tous les États contractants, en particulier ceux qui ne sont pas représentés au Conseil, de faire de nouveaux efforts pour proposer des candidats aux sièges de la Commission ;
3. *Recommande* que le Conseil ne nomme pas plus d'une des personnes proposées par un seul et même État contractant et qu'il tienne pleinement compte du fait qu'il est souhaitable que toutes les régions du globe soient représentées ;
4. *Recommande* que le Conseil prenne des mesures afin d'assurer et d'encourager la participation la plus complète possible de tous les États contractants aux travaux de la Commission ;
5. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A22-4.

*Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*

25.3 Dans la note WP/48, le Conseil rend compte du résultat d'une étude de la question de la notification et de la publication des différences ainsi que des activités entreprises par l'OACI pour en traiter, et il propose un projet de résolution sur la 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.

25.4 Le Venezuela (République bolivarienne du) recommande dans la note WP/260 que l'OACI formule des éléments indicatifs approfondis et des initiatives de formation en matière de détermination et de notification des différences. Le Comité appuie les recommandations du Venezuela. Appuyant le contenu de la note WP/260, le Togo propose l'organisation d'ateliers et de séminaires sur l'identification et la notification des différences. La question sera examinée par le Conseil en tenant compte de ses incidences budgétaires éventuelles.

25.5 Au sujet de la note WP/48, la France propose d'amender le projet de résolution figurant à l'Appendice A à cette note pour y ajouter une nouvelle règle pratique consistant à demander au Conseil de veiller à ce que les nouvelles dispositions des Annexes soient conformes aux définitions des termes « Normes » et « Pratiques recommandées ». La France ajoute qu'il serait souhaitable que les justifications des SARP correspondantes soient diffusées par des moyens appropriés. Cela améliorerait la qualité des SARP ainsi que leur compréhension et leur mise en œuvre par les États Membres.

25.6 Le Comité note avec satisfaction les travaux entrepris par l'OACI et par l'Équipe de travail sur la notification des différences (FDTF) sur la mise en lumière de questions liées à la notification des différences. Le Comité demande que le Conseil prenne toutes les mesures nécessaires pour corriger les carences décrites dans la note WP/48, qu'il applique le projet de résolution de l'Assemblée et qu'il rende compte des progrès réalisés à cet égard à la prochaine session de l'Assemblée.

25.7 Au nom de l'Union européenne et de ses États Membres, l'Italie demande que soient fournis dans les douze mois des éléments d'orientation sur la notification et la publication des différences. Le Secrétariat note que ce délai créerait problème en raison de la limitation des ressources et, qu'à cet égard, le Conseil reverra la question en tenant compte de ses incidences budgétaires. Le Secrétariat fait observer que l'Organisation souhaiterait pouvoir bénéficier de l'appui des États Membres pour mener cette tâche à bonne fin.

25.8 À l'issue des débats, le Comité convient de soumettre à l'adoption de l'Assemblée la résolution ci-après :

## Résolution 25/2

### **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'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* spécifie que chaque État contractant doit prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

*Considérant* que l'article 37 de la *Convention* spécifie que l'Organisation adopte et amende les normes, pratiques recommandées et procédures internationales dans le cadre des objectifs et des sujets définis par cet article et que les articles 38, 54, 57 et 90 contiennent d'autres dispositions pertinentes,

*Considérant* qu'aux termes de l'article 38 de la *Convention*, tout État contractant qui estime ne pouvoir se conformer en tous points à l'une quelconque des normes ou procédures internationales ou qui juge nécessaire d'adopter des règles ou des pratiques différentes est tenu d'en aviser immédiatement l'OACI,

*Considérant* que l'Assemblée a jugé souhaitable de fixer certains aspects de la politique à suivre en se conformant à ces dispositions de la *Convention*,

*Reconnaissant* que la mise en œuvre effective des SARP et des PANS favorise la sécurité, la sûreté et le développement durable de l'aviation civile internationale,

*Reconnaissant* que la mise à disposition de l'information sur les différences de manière à ce que toutes les parties prenantes puissent y accéder facilement et en temps utile est importante pour promouvoir la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale,

*Notant* que de nombreux États contractants éprouvent des difficultés à s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la *Convention* et à suivre le rythme des fréquents amendements apportés aux Annexes,

*Reconnaissant* que des éléments indicatifs techniques à jour de l'OACI sont d'une aide précieuse aux États contractants pour la mise en œuvre effective des SARP, des PANS et des plans régionaux,

*Reconnaissant* que l'élaboration et la tenue à jour de tous les éléments indicatifs techniques de l'OACI à l'appui des SARP et des PANS exigent des ressources considérables,

*Notant* l'augmentation du nombre des différences notifiées à l'OACI,

*Reconnaissant* qu'il est vraiment nécessaire de rechercher et d'utiliser tous les moyens disponibles pour encourager et aider les États contractants à surmonter leurs difficultés dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures,

1. *Demande* aux États contractants de réaffirmer leur engagement à respecter les obligations que leur imposent les articles 37 et 38 de la Convention ;
2. *Décide* que les SARP et PANS seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques, de manière à fournir notamment une base solide pour la planification et la mise en œuvre mondiales et régionales ;
3. *Convient* que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États contractants puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;
4. *Réaffirme* que les SARP et PANS seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et de performance assurant les niveaux requis de sécurité, de régularité et d'efficacité. Les spécifications techniques de soutien, dès qu'elles ont été élaborées par l'OACI, devraient être traduites dans toutes les langues de travail de l'OACI de manière opportune et seront placées dans des documents distincts, dans la mesure possible ;
5. Pour l'élaboration des SARP, des PANS et des éléments indicatifs techniques de l'OACI *charge* le Conseil de faire appel aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat. Le Conseil pourra estimer que les éléments élaborés par ces organismes répondent aux spécifications de l'OACI ; dans ce cas, ces éléments devraient faire l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;
6. *Décide* que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité, de régularité et d'efficacité, les SARP qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre ;
7. *Charge* le Conseil de consulter les États contractants sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États contractants. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États contractants sur demande ;
8. *Décide* que les dates d'application des amendements des SARP et des PANS seront fixées de manière à laisser un délai suffisant aux États contractants pour leur mise en application ;
9. *Convient* que les Annexes ou les PANS ne seront pas amendées plus d'une fois par année civile ;
10. *Rappelle* aux États contractants qu'ils sont tenus par l'Annexe 15 de diffuser dans leur Publication d'information aéronautique (AIP) toutes les différences importantes et d'inclure un texte anglais pour les parties en langage clair ;

11. *Encourage* les États contractants qui notifient leurs différences dans une langue de travail de l'OACI autre que l'anglais à inclure également un texte en anglais afin de rendre l'information sur les différences aussi largement accessible et utile que possible ;
12. *Encourage* les États contractants à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) lorsqu'ils signalent leurs différences à l'OACI ;
13. *Charge* le Secrétaire général de continuer à améliorer le système EFOD et d'aider les États contractants à passer de l'emploi de processus basés sur papier à l'emploi du système EFOD ;
14. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser les différences entre les règlements et pratiques des États contractants et les normes, pratiques recommandées et procédures afin d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale et de prendre les mesures appropriées.
15. *Charge* le Conseil d'examiner des possibilités de rendre l'information sur les différences plus facilement accessible à l'ensemble des parties prenantes intéressées et d'étudier un mécanisme et une forme appropriés pour la mise à disposition de cette information ;
16. *Décide* que les États contractants seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures et qu'ils recevront dès que possible davantage d'orientations sur la notification et la publication des différences ;
17. *Demande* à tous les États qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la Convention ;
18. *Charge* l'OACI d'établir les priorités en ce qui concerne la mise à jour continue du texte des manuels d'éléments indicatifs techniques existants de l'OACI ainsi que l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires afin que ces éléments présentent une valeur optimale pour les États contractants dans la planification et la mise en œuvre des SARP et des PANS.
19. *Décide* que les règles pratiques de la présente résolution constituent des orientations qui visent à faciliter et garantir la mise en application de cette résolution ;
20. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A37-15, Appendices A, D et E.

### **Règles pratiques**

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS soient parfaitement compatibles. De plus, le Conseil devrait s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traduire, de traiter et de diffuser les spécifications techniques.

2. Les États contractants devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS, ou du moins indiquer s'ils acceptent ou rejettent ces propositions quant au fond. Ils devraient disposer d'au moins trois mois à cette fin. De plus, les États contractants devraient recevoir avec un préavis d'au moins trente jours une notification de l'intention d'approuver ou d'adopter des éléments détaillés au sujet desquels ils ne sont pas consultés.
3. Les États contractants devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des amendements apportés aux SARP ; en fixant la date limite de notification des désapprobations, le Conseil devrait tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.
4. Le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.
5. Avant l'adoption et l'approbation d'amendements de SARP et de PANS, le Conseil devrait tenir compte de la faisabilité de la mise en œuvre des SARP et des PANS avant les dates d'application envisagées.
6. Compte tenu des définitions des termes « norme » et « pratique recommandée », le Conseil devrait veiller à ce que les nouvelles dispositions d'Annexe dont l'application uniforme est reconnue comme étant nécessaire soient adoptées en tant que normes, et à ce que les nouvelles dispositions dont l'application uniforme est souhaitable soient adoptées en tant que pratiques recommandées.
7. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Si un État contractant se trouve dans l'impossibilité de se conformer à certaines SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de leur non application, y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes, de nature ou en principe.
8. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être promptement mises à la disposition des États contractants.
9. En encourageant et en aidant les États contractants dans la mise en œuvre des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont l'OACI dispose et renforcer les partenariats avec les entités qui fournissent des ressources et de l'assistance pour le développement de l'aviation civile internationale.
10. Les États contractants devraient établir un processus et des procédures internes par lesquels ils donnent effet à la mise en œuvre des dispositions des SARP et des PANS.
11. L'OACI devrait mettre à jour et développer les éléments indicatifs techniques en tenant compte des priorités établies pour bien couvrir tous les domaines techniques.

*Une politique sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*

25.9 Le Comité examine la note A38-WP/22 présentée par le Conseil qui contient un rapport d'avancement sur les mesures prises par l'OACI en application de la Résolution A32-7 de l'Assemblée : *Harmonisation de la réglementation et des programmes portant sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*, et de la publication récente, en mai 2013, de l'OACI intitulée *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998). Le Comité se félicite des efforts que le Conseil a faits pour établir le Doc 9998, entérine la politique et convient de remplacer la résolution A32-7 par le projet de résolution figurant dans la note A38-WP/22.

25.10 Le Comité examine la note A38-WP/301, présentée par l'Espagne, qui appuie la résolution de la note WP/22 et invite l'Assemblée à rendre hommage aux travaux de l'Équipe spéciale et au Conseil et a appuyé en l'appréciant au plus haut point la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998). Elle invite le Conseil à envisager d'assurer une disposition sur ce sujet dans une Annexe appropriée à la Convention en veillant bien à ne pas nuire à l'indépendance et à l'efficacité des enquêtes. À cet effet, la note propose l'introduction dans l'Annexe 9 d'une pratique recommandée concernant la mise en place d'une législation, de réglementations et/ou de politiques par les États pour appuyer les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

25.11 Plusieurs États appuient la proposition visant à l'élaboration de pratiques recommandées à insérer dans l'Annexe 9 à la Convention, portant expressément sur l'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles. Le Comité convient d'inviter le Conseil à envisager d'insérer une disposition relative à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles dans une Annexe autre que l'Annexe 13, de manière à assurer l'indépendance et l'efficacité des enquêtes sur les accidents.

25.12 Un État mentionne que, compte tenu du nouvel Objectif stratégique – Sûreté et facilitation, et vu les points communs des objectifs entre la facilitation et la protection des intérêts des usagers du transport aérien, il est peut-être approprié de demander au Conseil d'inclure toutes les activités à ce sujet dans le programme des travaux ayant trait à la facilitation et d'envisager une restructuration appropriée de l'Annexe 9, si nécessaire. Cette proposition, appuyée par quelques États, est adoptée par le Comité.

25.13 Le Comité convient aussi de soumettre à l'adoption de la plénière la résolution ci-après :

**Résolution 25/xx : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, même si le transport aérien international est le moyen de transport le plus sûr, on ne peut garantir l'élimination totale de la possibilité d'accidents graves,

*Considérant* que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile,

*Considérant* que la politique de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) devrait viser à faire en sorte que le bien-être mental, physique et spirituel des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles soit pris en compte et assuré par l'OACI et ses États contractants,



*Considérant* qu'il est essentiel que l'OACI et ses États contractants reconnaissent l'importance d'une notification rapide des membres de la famille des victimes d'accidents d'aviation civile, de la récupération rapide et de l'identification précise des dépouilles des victimes, du retour des effets personnels des victimes et de la communication de renseignements précis aux membres de leurs familles,

*Reconnaissant* le rôle des Gouvernements des personnes victimes d'accidents d'aviation civile dans la notification et l'assistance de leurs familles,

*Considérant* qu'indépendamment du lieu de l'accident, il est essentiel d'appuyer les membres des familles des victimes et que les leçons découlant de l'apport de cet appui, notamment les procédures et les politiques particulièrement efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États contractants et à l'OACI afin d'améliorer les opérations d'appui aux familles menées par les États,

*Considérant* que l'harmonisation de la réglementation sur le traitement des besoins des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles est en outre un devoir humanitaire et une fonction facultative du Conseil de l'OACI visée par l'article 55, alinéa c), de la Convention de Chicago,

*Considérant* que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles,

*Reconnaissant* que le transporteur aérien en cause est souvent le mieux placé pour prêter assistance aux familles immédiatement après un accident d'aviation civile,

*Notant* qu'indépendamment du lieu de l'accident et de l'origine nationale des victimes, les membres de leurs familles ressentent tous certains besoins et émotions humains fondamentaux,

*Reconnaissant* que l'attention du public continuera à se centrer sur les actions d'investigation des États ainsi que sur les aspects d'intérêt humain des accidents d'aviation civile,

*Rappelant* la publication, en 2001, des *Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Cir 285), et l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 — *Facilitation* destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation ;

*Reconnaissant* que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 ;

1. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils réaffirment leur engagement à appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles ;

2. *Invite* instamment les États contractants à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et les membres de leurs familles, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 ;

3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 ;

4. *Invite* instamment le Conseil à envisager plus avant l'élaboration de normes et des pratiques recommandées concernant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles ;

5. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A32-7.

*Politique sur l'agrément de partie tiers et Protocole d'accord (MOU)*

25.14 La Colombie présente la note A38-WP/338 dans laquelle elle propose que l'Assemblée charge le Conseil de formuler une politique de l'OACI sur la coopération avec des parties tierces (par exemple d'autres organisations internationales et régionales, le secteur de l'aviation et les milieux universitaires) pour traiter expressément de sujets tels que les bases et les normes d'une telle coopération, l'agrément par l'OACI de parties ou d'activités tierces et l'utilisation qui est faite de l'emblème de l'OACI. L'Assemblée demanderait aussi au Conseil d'établir et de publier une liste des protocoles d'accords (MOU) existants conclus entre l'OACI et des parties qui lui sont extérieures. Tout en reconnaissant le rôle important que ces parties tierces jouent à l'appui des objectifs stratégiques de l'OACI, la délégation de Colombie insiste sur le fait que ces mesures sont nécessaires, notamment dans l'intérêt de la transparence, de l'équité de la concurrence et de l'égalité des chances.

25.15 De nombreuses autres délégations prennent la parole pour appuyer la note A38-WP/338 et la nécessité d'un cadre clair et précis pour la coopération de l'OACI avec d'autres organismes internationaux et avec le secteur de l'aviation, un de ces États proposant que le cadre actuel des Nations Unies pour la coopération avec le secteur des affaires pourrait servir de base aux travaux du Conseil à ce sujet.

25.16 Le Comité appuie la mesure proposée à l'Assemblée qui consiste à demander :

- a) que le Conseil formule des orientations et adopte des politiques sur les interactions entre l'OACI et des parties tierces, sous la forme de leur agrément et de protocoles d'accords;
- b) que le Conseil, dans l'intérêt de la transparence, publie la liste des protocoles d'accords et des agréments en vigueur.

*Alignement des Objectifs stratégiques de l'OACI avec les États membres et mécanisme de compte rendu d'avancement*

25.17 Les Émirats arabes unis présentent la note A38-WP/335, intitulée « *Alignment of ICAO Strategic Objectives with Member States and a Progress Reporting Mechanism* », au Comité exécutif le 27 septembre 2013.

25.18 Cette note de travail propose la mise en œuvre d'un système intégré de gestion des performances à l'OACI qui englobera les objectifs stratégiques généraux de l'Organisation et les reliera aux plans opérationnels au niveau des États membres, assurant de la sorte un alignement stratégique de l'OACI avec les États membres et les organisations régionales.

25.19 L'Assemblée est invitée à demander au Conseil d'élaborer un système qui appuie la diffusion des objectifs stratégiques de l'OACI dans les plans d'activités des États membres et un mécanisme transparent de compte rendu pour promouvoir la culture de l'engagement et de la responsabilisation.

25.20 La Colombie, l'Égypte, la Somalie et le Yémen expriment leur appui à la note de travail susmentionnée (WP/335) et en encouragent l'approbation.

25.21 Le président du Comité exécutif déclare que la note WP/335 est approuvée.