



ASSEMBLÉE — TRENTE-HUITIÈME SESSION

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE SUR LES ACTIVITÉS DE L'ORGANISATION AU COURS DU PREMIER SEMESTRE DE 2013 ET EXAMEN DES MESURES PRISES COMME SUITE AUX RÉSOLUTIONS DE LA 37^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

OBJECTIF STRATÉGIQUE A : SÉCURITÉ

Navigation aérienne

Actualisation du Plan mondial de navigation aérienne

L'élaboration de la quatrième édition du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) a été achevée. Le GANP contient, pour la première fois, le concept des mises à niveau par blocs du système d'aviation comme partie du processus de planification. Le Conseil a adopté la quatrième édition du GANP en juin.

Spectre des fréquences aéronautiques

Les fonctions aéronautiques CNS sont cruciales pour la sécurité et l'efficacité des aéronefs en vol et exigent un accès sans brouillage à une partie non négligeable du spectre des radiofréquences disponibles. Les dispositions internationales relatives à la gestion du spectre des fréquences sont actualisées lors des conférences mondiales des radiocommunications (CMR) que tient l'Union internationale des télécommunications (UIT) tous les quatre ans. La position de l'OACI sur les points de l'ordre du jour concernant l'aviation, qui sera adressée à la CMR-15, a été approuvée par le Conseil le 27 mai 2013.

Réunion mondiale de coordination PIRG-RASG

Une réunion mondiale de coordination des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) s'est tenue à Montréal le 19 mars 2013, sous la présidence du Président du Conseil. Ont participé à cette réunion les présidents et secrétaires des PIRG et des RASG, le Secrétaire général, le Directeur et les Directeurs adjoints de la Direction de la navigation aérienne, ainsi que le Président et le Premier Vice-Président de la Commission de navigation aérienne. Les principaux résultats de la

réunion comprennent la détermination des priorités régionales et la reconnaissance de la nécessité de cibles de navigation aérienne et de sécurité qui soient conformes au GANP et au Plan mondial de sécurité de l'aviation (GASP). En outre, le prototype de tableau de bord des performances régionales a été entériné.

Gestion de la sécurité

Élaboration de l'Annexe 19

Une proposition de nouvelle Annexe sur la gestion de la sécurité, l'Annexe 19, a été remise par le Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité à l'issue de sa réunion spéciale de février. Le 25 février 2013, le Conseil de l'OACI a adopté l'Annexe 19 à la Convention de Chicago, consacrée à la gestion de la sécurité. La création de l'Annexe 19 résulte d'une recommandation de la Conférence de haut niveau sur la sécurité qui s'est tenue à Montréal en 2010. Cette nouvelle Annexe regroupe en une seule Annexe les dispositions existantes concernant les programmes de sécurité et les systèmes de gestion de la sécurité des États. L'élaboration de cette nouvelle Annexe a été réalisée au cours des trois dernières années, dans le cadre d'une étroite collaboration entre l'OACI, ses États membres et les organisations internationales.

Le lancement de l'Annexe 19 appuie l'évolution continue d'une stratégie proactive d'amélioration de la sécurité. Le fondement de cette stratégie proactive de sécurité est la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (PNS) qui portent expressément sur les risques de sécurité. Les facteurs dont dépend la durée nécessaire à la mise en place d'un PNS comprennent la complexité du système de transport aérien ainsi que la maturité des moyens de supervision de la sécurité de l'aviation de l'État.

La publication de l'Annexe 19 s'accompagnera d'un plan de déploiement, y compris la publication de la troisième édition du *Manuel de gestion de la sécurité (MGS)* (Doc 9859). Cette dernière édition est restructurée et actualisée afin d'appuyer l'Annexe 19, et l'un de ses quatre chapitres est dédié aux éléments indicatifs sur les programmes nationaux de sécurité. Le site web sur la gestion de la sécurité (<http://www.icao.int/Safety/Safety/Management>) a été actualisé, et une actualisation du matériel didactique de formation à la gestion de la sécurité est également en cours.

L'Annexe 19 deviendra applicable le 14 novembre 2013.

Actualisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP)

L'actualisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) a été achevée et elle a été approuvée par le Conseil en juillet 2013. Les modifications qui ont été apportées au GASP découlaient principalement de son rôle renforcé de document de politique, de planification et de mise en œuvre de haut niveau destiné à guider le progrès complémentaire et à l'échelle du secteur en matière de transport aérien, en conjonction avec le Plan mondial de navigation aérienne

de l'OACI (GANP). Le GASP intègre les progrès de la mise en œuvre de pratiques proactives de gestion de la sécurité à la fois dans les États et dans l'industrie et est harmonisé avec le processus de planification stratégique de l'OACI.

Protection des renseignements sur la sécurité

La collecte, l'analyse et l'échange des renseignements sur la sécurité sont des éléments essentiels pour la réalisation des objectifs du GASP. Le succès de ces mécanismes de partage de l'information dépend, en partie, de l'existence de protections juridiques efficaces offrant une protection appropriée des données et des sources connexes sans en gêner une utilisation nécessaire et judicieuse, encourageant ainsi des processus utiles de compte rendu et d'analyse qui s'attaquent de manière proactive aux problèmes de sécurité.

L'Équipe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité (SIP TF) a présenté des recommandations qui serviront de base aux travaux connexes du Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité et d'autres groupes d'experts.

Supervision de la sécurité

À la suite de la Résolution A37-5, le passage du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) à la Méthode de surveillance continue (CMA) s'est poursuivi conformément au plan de transition de deux ans approuvé par l'Assemblée. Toutes les activités requises pour le lancement à grande échelle de la CMA en janvier 2013 ont été achevées.

Au cours de la période considérée, 89 participants de 12 États et 5 organisations internationales ont reçu la formation Auditeur/ICVM de l'USOAP, et 92 participants de 14 États et 5 organisations internationales ont reçu une formation de familiarisation.

En outre, l'OACI a organisé 7 séminaires/ateliers dans toutes les régions de l'OACI afin d'aider les États dans leurs préparatifs en vue de la CMA. Trois cent quarante-neuf participants de 110 États et 7 organisations internationales ont participé aux séminaires/ateliers.

Des ICVM ont été menées dans 16 États membres afin de déterminer si les lacunes de sécurité précédemment identifiées avaient été résolues de manière satisfaisante. En outre, trois audits du système complet ont été menés au cours de la période.

Sécurité des aéroports

Sécurité des pistes

À la suite du Symposium mondial 2011 sur la sécurité des pistes, et avec le soutien des partenaires du programme de sécurité des pistes de l'OACI, deux séminaires régionaux sur la sécurité des pistes ont été tenus au cours du premier semestre de 2013 — à Agadir, Maroc, et à Saint John's, Antigua-et-Barbuda.

Tenue du premier cours OACI-ACI de certification des aéroports

Conformément au Mémoire de coopération entre l'OACI et l'ACI, et au Mémoire d'entente entre l'OACI et l'ACI pour la formation à la gestion des aéroports, l'OACI et l'ACI ont élaboré en collaboration un cours de formation sur la certification des aéroports, dont l'objectif est de renforcer la sécurité et l'efficacité des aéroports au niveau mondial. Le premier cours a été dispensé avec succès du 13 au 17 mai 2013 au siège de l'OACI, à Montréal. Ce cours sera également l'un des cours optionnels du Programme conjoint ACI-OACI d'accréditation des professionnels en gestion aéroportuaire (AMPAP).

Enquêtes sur les accidents

Approbation de la politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

Reconnaissant qu'il fallait prendre d'autres mesures pour promouvoir l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, le Conseil a approuvé, en mars 2013, un document politique de l'OACI sur la question. La *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) énonce les politiques sur l'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles, et encourage les États à s'en inspirer lorsqu'ils planifient, élaborent et appliquent leurs lois, règlements ou politiques. Le Doc 9998 traite de la législation, des règlements et/ou politiques des États, de la structure des plans d'assistance aux familles, et précise également les principaux groupes de prestataires de l'assistance aux familles.

Bibliothèque électronique des rapports finals d'accidents et d'enquêtes

Les travaux sur la bibliothèque électronique de rapports finals d'accidents et d'enquêtes ont été achevés au premier semestre de 2013. Cette bibliothèque électronique sera hébergée sur le site web AIG, accessible par le site public de l'OACI. Ainsi, les enseignements de sécurité tirés lors des enquêtes ainsi que les renseignements figurant dans les rapports finals reçus par l'OACI seront à la disposition d'un vaste public, notamment les exploitants de transport aérien, les exploitants d'aéroport, les prestataires de services de la circulation aérienne, les enquêteurs sur les accidents et incidents, et autres parties intéressées.

Marchandises dangereuses — Responsabilités de supervision de l'État

L'Annexe 18 – *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* a été amendée pour préciser que toutes les entités qui remplissent des fonctions dans le domaine des marchandises dangereuses, notamment les expéditeurs, les emballeurs et les transitaires de fret, sont soumises à la supervision de l'État. Cet amendement est apparu nécessaire à la suite d'audits de supervision de la sécurité qui ont révélé que de nombreux États n'étaient pas conscients de leurs responsabilités de supervision au-delà de leurs responsabilités d'exploitant. Les expéditeurs jouent un rôle critique pour vérifier que les marchandises dangereuses sont transportées en toute sécurité, car ce sont eux qui sont responsables de la classification appropriée, de l'emballage correct et de l'expédition correcte de ce fret. La nécessité de programmes efficaces de supervision de quiconque participe à la chaîne logistique des marchandises dangereuses est donc essentielle.

Formation

Programme TRAINAIR PLUS

Le Programme TRAINAIR PLUS compte actuellement 55 membres : 16 membres de plein droit qui ont élaboré des mallettes pédagogiques normalisées (MPN) et 39 membres associés. Le programme exige des candidats qu'ils se conforment aux critères d'évaluation et qu'ils subissent avec succès une évaluation sur place portant sur les éléments essentiels de la mise en place et de la gestion d'organismes de formation. Sept évaluations de nouveaux candidats ont été réalisées au cours du premier trimestre de 2013.

L'OACI a élaboré un système de gestion électronique, le Système de gestion électronique TRAINAIR PLUS (TPeMS), afin d'aider les membres en matière de procédures, de procédés et d'interactions. À travers le TPeMS, la bibliothèque virtuelle de MPN est gérée. La bibliothèque contient 22 MPN.

L'OACI, en coordination avec le réseau TRAINAIR PLUS, a organisé huit cours de concepteurs de formation au premier trimestre de 2013.

Professionnels de l'aviation de la prochaine génération (NGAP)

Avec l'aide de l'Équipe spéciale sur les professionnels de l'aviation de la prochaine génération, l'OACI a élaboré une vision et une mission claires du Programme NGAP, fondées sur des résultats tangibles et réalisables avec des produits escomptés spécifiques et des délais précis. Les objectifs du Programme sont axés sur : des partenariats en collaboration ; la planification des ressources humaines ; l'attrait et la rétention de professionnels de l'aviation de la prochaine génération ; la recherche ; la mise en œuvre harmonisée. L'OACI a organisé trois symposiums régionaux sur NGAP-TRAINAIR PLUS au cours du premier semestre de 2013, avec plus de 800 participants de diverses régions.

Connaissances linguistiques exigées et Service d'approbation des épreuves d'anglais aéronautique (AELTS)

L'OACI a accueilli à Montréal, du 25 au 27 mars 2013, un séminaire technique sur les connaissances linguistiques exigées (LPR), afin d'appuyer les États dans leur application des dispositions linguistiques de l'OACI. Cent quarante-deux participants de 37 États membres, 7 organisations internationales et 37 participants de l'industrie ont été présents à ce séminaire.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2013, 70 projets nationaux et 23 projets régionaux de coopération technique étaient en cours, contribuant à améliorer la sécurité de l'aviation dans le monde. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- prolongation du contrat de service MEVA II pour la fourniture de services satellitaires de télécommunications aéronautiques pour l'exploitation, comme le demandent les États membres de l'OACI et les organisations internationales de la région du centre des Caraïbes et des zones adjacentes ;
- assistance pour l'examen et la résolution de lacunes de la gestion du trafic aérien (ATM) dans un État ;
- signature d'un contrat pour l'acquisition de radars primaires et secondaires pour un État ;
- fourniture d'une formation de pilote sur simulateur à du personnel de la DGCA d'un État ;
- assistance pour la révision des règlements d'aviation civile d'un État ;
- assistance pour la certification des programmes de formation pour les licences de pilote de ligne (ATPL) pour un État ;
- assistance pour la préparation d'un rapport de conformité lié aux inspections des aéronefs étrangers ;
- actualisation du Manuel d'enquête sur les accidents d'aviation pour un État ;
- assistance à un État pour la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans les domaines de la navigabilité, de licences du personnel et des opérations aériennes ;

- assistance pour l'élaboration et la prestation de cours de formation de base aux licences du personnel aéronautique pour un État ;
- élaboration et révision des manuels des licences du personnel, de navigabilité et des opérations aériennes pour un État ;
- assistance pour la maintenance de l'équipement de navigabilité pour un État ;
- assistance pour la préparation de la documentation destinée aux inspecteurs nationaux d'un État pour qu'ils participent à l'équipe d'audit du Programme FAA AISA ;
- formation dans le domaine des opérations aériennes pour le personnel national d'un État ;
- conduite d'inspections de la supervision de la sécurité dans le cadre de la méthode de surveillance continue pour un État ;
- poursuite de l'assistance à sept États par la fourniture d'expertise dans les domaines des communications, de la navigation et de la surveillance (CNS), de la gestion du trafic aérien (ATM), des opérations aériennes, des facteurs humains, des enquêtes sur les accidents, du renforcement institutionnel et de la planification aéroportuaire ;
- acquisition d'équipements dernier cri pour mettre à niveau des installations et systèmes CNS dans un État ;
- mise en œuvre de procédures de plan de vol automatisées dans un État ;
- assistance pour la poursuite de la mise en œuvre du Plan régional de navigation aérienne Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM) et du Document de mise en œuvre des installations et services (FASID) dans un État ;
- acquisition, installation et maintenance d'équipements pour un État, notamment les commutateurs vocaux, les systèmes de communication à très haute fréquence (VHF), y compris le service automatique d'information de région terminale (ATIS) pour le contrôle d'approche et le contrôle d'aérodrome, l'équipement de communication VHF pour le contrôle régional, le réseau des télécommunications aéronautiques (ATN), les liaisons radio, les systèmes d'enregistrement audio associés au système de contrôle des communications vocales (VCS) ATC, les systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS), les radiophares omnidirectionnels VHF (VOR), le système de gestion du trafic aérien (ATM), le service d'information de vol d'aérodrome (AFIS), le système d'information géographique (SIG) et l'équipement de mesure de distance (DME) ;
- réparation d'une balayeuse de piste pour un État.

Région Afrique-océan indien (AFI)

- disponibilité accrue de services de la circulation aérienne dans un État ;
- assistance pour la mise en œuvre d'éléments du Plan d'action correctrice dans trois États ;
- prestation de formation à des exploitants d'aérodrome dans un État et à des inspecteurs d'aérodrome dans deux États ;
- élaboration d'éléments indicatifs techniques sur les aérodromes pour un État ;
- achèvement d'une nouvelle loi de l'aviation civile pour un État ;
- poursuite de l'assistance pour le fonctionnement de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) ;
- poursuite de l'assistance à la mise en place de l'Organisation pour la sécurité de l'aviation SADC (SASO) ;
- élaboration de règlements, d'éléments indicatifs et d'éléments didactiques de météorologie aéronautique pour quatre États ;
- analyse de la documentation d'appui de la certification d'un aéronef et discussions connexes avec le fabricant pour un État ;
- réalisation d'une analyse des écarts sur les systèmes d'enquête sur les accidents d'aviation de trois États ;
- assistance à un État pour la lecture des enregistreurs de vol et l'examen du moteur à la suite d'un incident mettant en cause un aéronef.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- poursuite de l'assistance à 24 États et régions administratives spéciales dans les domaines de la supervision de la sécurité dans le cadre de trois Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), en vue de la résolution de problèmes graves de sûreté, des lacunes identifiées par l'USOAP et d'autres constatations liées à la sécurité, ainsi que dans la transition à la méthode de surveillance continue de l'USOAP (CMA), et notamment la formation des inspecteurs et autres séminaires liés à la sécurité ; participation à l'Équipe régionale de sécurité de l'aviation Asie-Pacifique (APRAST), y compris la facilitation des trois groupes de travail ad hoc sur les impacts sans perte de contrôle (CFIT), la perte de contrôle (LOC) et la sécurité de pistes ; et la participation au Groupe régional de sécurité de l'aviation (RASG) ;

- poursuite de l'assistance à 23 États et régions administratives spéciales pour l'amélioration des procédures de vol grâce à la préparation de documents et de cours de formation, y compris la tenue d'un cours initial de conception des procédures PAN-OPS, un cours d'instructeur de conception de procédure et la mise en œuvre de la décision du Conseil de l'OACI, entérinée par le Comité directeur du Programme de procédure de vol, afin d'intégrer le Programme de procédures de vol dans le Bureau régional secondaire nouvellement installé à Beijing, Chine ;
- poursuite de l'assistance à 20 États et régions administratives spéciales 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 – Asie-Pacifique (CAPSCA-AP), dans le cadre de séminaires et de formations en cours d'emploi dans la planification de la préparation à des pandémies et dans les évaluations des aéroports, y compris une visite d'assistance CAPSCA de deux jours dans un État, à laquelle ont participé 40 personnes ;
- renforcement des moyens de supervision de la sécurité d'une autorité de l'aviation civile dans les domaines des aérodromes, de la sécurité des vols et des services de navigation aérienne, y compris, entre autres, des révisions proposées des règlements de sécurité de l'aviation civile, des instructions au personnel et des circulaires consultatives, et la communication d'avis sur la certification initiale du nouveau fournisseur unique de services de navigation aérienne (ANSP) ;
- préparation d'un plan de modernisation pour un établissement de formation qui comprenait, entre autres, la réalisation d'une analyse des besoins de formation, l'examen des programmes et un plan de mise en place d'un système de gestion de la qualité (SGQ) ;
- réalisation d'une analyse des écarts par rapport à l'Annexe 14 de l'OACI — *Aérodromes* pour un nouveau site aéroportuaire dans un État ;
- assistance à un État et à son fournisseur de services de navigation aérienne pour la mise en œuvre et l'application opérationnelle de la technique de surveillance dépendante automatique (ADS-B) ;
- assistance à un exploitant d'aéroport pour l'exécution d'un programme interne d'audit de la sécurité, en préparation du renouvellement de son règlement pour la certification des aérodromes ;
- prestation d'un cours de supervision de la sécurité des services de navigation aérienne, d'une durée de cinq jours, dans un État, auquel ont participé 27 personnes provenant de diverses disciplines du Département d'aviation civile ;

- prestation de cours de formation dans les domaines des marchandises dangereuses, de la certification des aéroports, des systèmes de gestion de la sécurité, des gestionnaires de la supervision de la sécurité, de la maintenance des VOR doppler/dispositif de mesure de distance (DVOR/DME), de la maintenance des systèmes d'atterrissage aux instruments (ILS), de la politique de navigation aérienne, des opérations aéroportuaires, des outils de sécurité électroniques et de la navigation basée sur les performances (PBN), dans le cadre du Programme de formation pour les pays en développement, à l'intention de 236 agents nationaux de 62 États.

Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)

- poursuite de l'assistance à un État pour renforcer ses moyens dans les domaines des opérations aériennes, de la navigabilité, des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation, des communications, de la navigation et de la surveillance/gestion du trafic aérien (CNS/ATM), des aéroports, de l'économie du transport aérien, des services de sauvetage et de lutte contre l'incendie (RFF) et de la formation des ressources humaines ;
- poursuite de l'assistance à un État dans les domaines de la supervision de la sécurité (opérations aériennes), de la médecine aéronautique et des licences du personnel ;
- poursuite de l'assistance à trois États pour renforcer leurs moyens de supervision des opérations aériennes ;
- appui à un État pour son plan d'action correctrice et soutien au renforcement des capacités pour résoudre des problèmes graves de sécurité (PGSu) ;
- poursuite de l'assistance dans le cadre de trois projets régionaux afin de renforcer la sécurité et l'efficacité du transport aérien dans 27 États participants ;
- assistance à un État pour l'exercice des fonctions d'inspection, d'audit et de surveillance des marchandises dangereuses ;
- poursuite de l'assistance à l'équipe nationale d'enquête sur les accidents dans un État.

OBJECTIF STRATÉGIQUE B : SÛRETÉ

Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation

Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a tenu sa 24^e réunion au siège de l'OACI à Montréal en avril. Parmi les faits importants, le Groupe d'experts a actualisé l'Énoncé du contexte mondial du risque qui a d'abord été élaboré en 2011, et est convenu de propositions de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) pour l'Annexe 17 — *Sûreté*. Ces propositions contiennent des dispositions qui renforceront encore la sûreté du fret et de la poste, les besoins en matière de supervision et la coopération internationale, ainsi que des mesures pour faire face aux menaces côté ville et aux cybermenaces.

Le Conseil a approuvé les recommandations du Groupe, et notamment le projet d'Amendement 14 de l'Annexe 17, et le projet d'amendement a été diffusé aux États pour qu'ils soumettent leurs observations avant le 2 octobre 2014. L'Amendement 14 deviendra en principe applicable à la fin de 2014.

Des éléments indicatifs révisés sur la sûreté du fret aérien et de la poste ont été communiqués aux États sous forme d'un amendement du *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973/8) et sont accessibles (en anglais) sur le site web sécurisé de l'OACI. Les textes actualisés sont en cours de traduction dans toutes les langues de l'OACI.

Annexe 9 — Facilitation

L'Amendement 23 de l'Annexe 9 — *Facilitation* est devenu applicable en février 2013. L'amendement porte essentiellement sur l'Appendice 13 de l'Annexe 9 et a pour objectif de renforcer le partage des données sur les passagers et l'efficacité des interventions en cas de pandémie ou d'épidémie à grande échelle.

Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

Le deuxième cycle d'audits a été lancé en janvier 2008 et s'est achevé à la fin de juin 2013. Il a porté essentiellement sur l'identification des problèmes de sûreté de l'aviation dans les États membres de l'OACI, et a abouti à des recommandations sur la résolution de ces problèmes et à la fourniture d'une assistance sur place.

Quinze audits USAP de l'OACI ont été effectués en 2013, ce qui porte à 178 le nombre total d'audits du second cycle, soit 177 États membres et une région administrative spéciale de Chine (SAR). La Figure 1 indique les résultats mondiaux des audits pour ce qui est de la mise en œuvre des éléments critiques d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation.

En 2013, un auditeur USAP a participé à deux missions communes avec la Section du soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC), une au Tchad et une à Djibouti. En outre, deux missions de validation coordonnées par l'OACI ont été réalisées en 2013, des mesures de validation ont été prises par deux États afin de résoudre leurs problèmes graves de sûreté (PGSu). En 2013, deux nouveaux PGSu concernant un État ont été affichés sur le site web sécurisé USAP. Au 30 juin, il restait sept PGSu non résolus dans quatre États.

En 2012, la 197^e session du Conseil a officiellement approuvé le passage de l'USAP à une méthode de surveillance continue (USAP-CMA) et le plan de transition associé. Les travaux nécessaires au passage à l'USAP-CMA sont actuellement en cours et se poursuivront jusqu'à la fin de 2014, alors que la mise en œuvre à pleine échelle commencera au début de 2015.

Assistance et coopération internationale

L'OACI a approuvé deux centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) supplémentaires afin de répondre aux besoins permanents de formation AVSEC à l'échelle mondiale et à l'échelle régionale.

L'OACI appuie également le Séminaire de Singapour sur le leadership et la gestion de la sûreté de l'aviation auprès de l'Académie aéronautique de Singapour. Ce séminaire offre aux directeurs généraux et aux chefs d'État des connaissances stratégiques et des informations pour répondre aux défis et priorités de sûreté dans l'environnement aéronautique d'aujourd'hui.

En avril 2013, l'OACI et L'Association internationale du fret aérien (TIACA) ont signé une déclaration d'intention afin de renforcer leur coopération sur les questions techniques. Aux termes de cet accord, l'OACI et la TIACA travailleront de manière plus étroite sur les questions de la sûreté et de la facilitation du fret aérien et de la poste, en accélérant le passage de documents papier à des documents électroniques.

Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP)

Le Conseil a approuvé une nouvelle stratégie, désignée Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), afin de mettre en place une orientation stratégique et des résultats clés pour les activités de l'OACI et des États en matière de gestion de l'identification des voyageurs. La stratégie TRIP insiste sur une approche holistique de la gestion de l'identification afin de maximiser les avantages en termes de sûreté et de facilitation.

En 2013, un atelier sur la sûreté des documents de voyage et la gestion de l'identité s'est tenu en Colombie, au mois d'avril, pour les fonctionnaires nationaux des États andéens venant de plusieurs administrations. Des missions d'évaluation des écarts ont également eu lieu à Sainte-Lucie et à Trinité-et-Tobago.

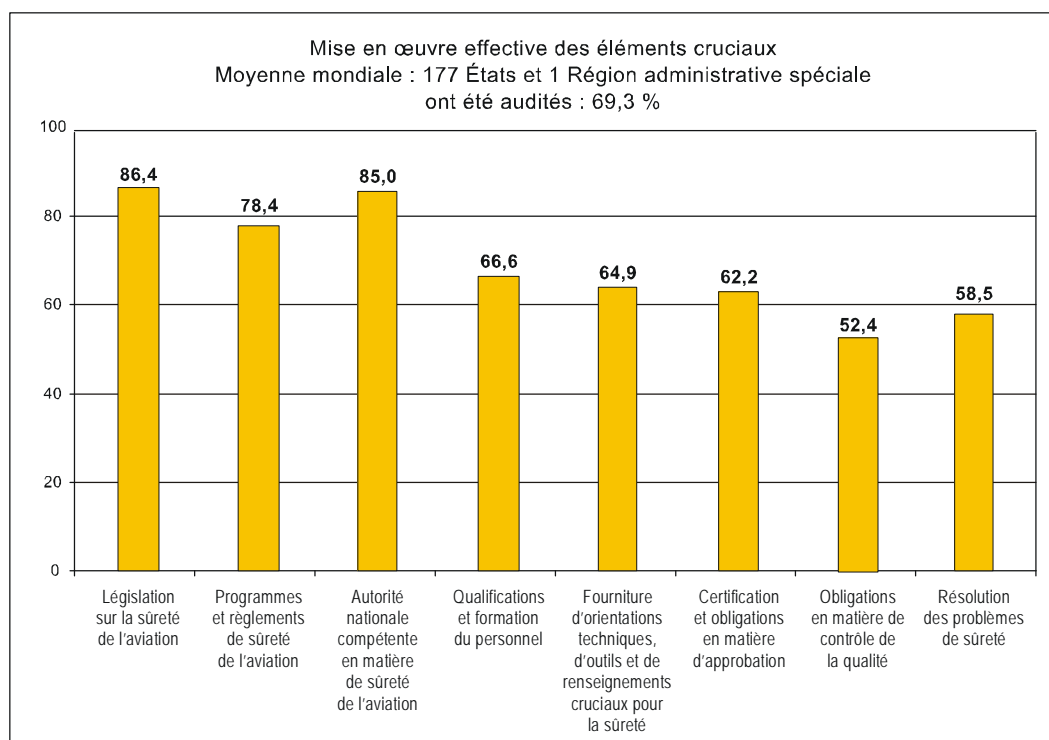


Figure 1. Résultats mondiaux des audits — niveau de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté

À la fin du mois de juin, 38 membres avaient adhéré au Répertoire OACI de clés publiques, service qui permet la vérification en toute sûreté des passeports électroniques par les autorités de contrôle aux frontières.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2013, 10 projets nationaux et un projet régional de coopération technique étaient en cours pour aider les administrations de l'aviation civile et les aéroports internationaux à améliorer leurs systèmes de sûreté. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- assistance pour l'installation, la maintenance, le soutien technique et la formation pour l'utilisation de logiciels liés aux systèmes SMART (informations, équipement passif et actif) pour l'aéroport international d'un État ;

- poursuite du soutien logiciel pour l'enregistrement et les systèmes d'embarquement dans un État ;
- prestation de formation à la gestion de crise à du personnel de la DGCA d'un État ;
- assistance pour la préparation du Programme national de formation à la sûreté de l'aviation pour un État.

Région Afrique-océan indien (AFI)

- réalisation d'inspections de sûreté aéroportuaire dans deux États ;
- actualisation et développement de règlements de sûreté de l'aviation pour deux États ;
- élaboration d'éléments indicatifs sur la sûreté de l'aviation pour deux États ;
- prestation d'une formation à la sûreté de l'aviation à du personnel de la DGCA d'un État.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- poursuite de l'assistance à 24 États et régions administratives spéciales dans le domaine de la sûreté de l'aviation dans le cadre du Programme régional de coopération pour la sûreté de l'aviation (CASP), notamment : assistance technique à des États membres et à des administrations pour la correction de lacunes identifiées par l'USAP et autres constatations liées à la sûreté de l'aviation ; prestation de formation d'inspecteurs et d'autres agents dans le domaine de la sûreté, y compris la première Réunion annuelle technique et opérationnelle CASP-AP, un séminaire juridique sur la sûreté de l'aviation, un atelier sur les dispositions de sûreté applicables aux prestataires de services de la circulation aérienne et un atelier spécialisé sur le contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation ;
- prestation de deux cours de formation, intitulés respectivement Inspecteur national AVSEC et Aspects juridiques de la sûreté de l'aviation, dans le cadre du Programme de développement pour les pays en développement, à l'intention de 32 agents nationaux de 26 États.

Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)

- acquisition d'équipement AVSEC pour un État.

OBJECTIF STRATÉGIQUE C : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT ET DÉVELOPPEMENT DURABLE DU TRANSPORT AÉRIEN

CAEP/9

La neuvième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/9) s'est tenue du 4 au 15 février 2013. Près de 200 participants, dont 23 États membres, 16 observateurs et leurs conseillers, y ont assisté.

En ce qui concerne les normes acoustiques pour les aéronefs, la réunion a approuvé l'augmentation de 7 EPNdB de la sévérité acoustique par rapport aux niveaux cumulatifs actuels du Chapitre 4. Cette nouvelle spécification deviendra applicable aux nouveaux types d'aéronef qui seront soumis à certification le 31 décembre 2007 ou après cette date, et le 31 décembre 2020 pour les aéronefs de moins de 55 tonnes. La réunion CAEP/9 a également recommandé une nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotor basculant. Les nouvelles normes acoustiques proposées sont actuellement à l'étude auprès des États membres de l'OACI, et elles seront examinées en vue de leur adoption par le Conseil en 2014.

Les points de contact pour la science désignés pour rendre compte des recherches sur l'acceptabilité des bangs soniques ont fait à l'intention de la réunion CAEP/9 le point sur les dernières recherches.

Plans d'action des États sur les activités de réduction des émissions de CO₂ et assistance aux États

À la fin de juin 2013, 61 États membres, représentant 78,89 % du trafic aérien international mondial avaient préparé et soumis des plans d'action à l'OACI.

L'OACI a organisé un autre atelier sur les plans d'action des États en mai 2013, plus précisément sur l'élaboration d'un plan d'action, l'examen des données et la mise en œuvre des mesures choisies par les États dans le plan d'action. L'atelier a rassemblé 76 participants, y compris des points de contact nationaux pour les plans d'action. En outre, l'OACI a travaillé directement avec des États individuels et des points de contact nationaux pour apporter une assistance individualisée et adaptée pour faciliter la préparation des plans d'action ; depuis février 2012, ces travaux ont inclus plus de 200 conférences téléphoniques avec des points de contact nationaux.

Carburants alternatifs durables pour l'aviation (SUSTAF)

Le Groupe d'experts SUSTAF a axé ses travaux sur l'identification des principales difficultés du déploiement de carburants durables pour l'aviation et sur les solutions pour les surmonter. En particulier, la question de la durabilité de ces carburants a été abordée et le Groupe entend recenser des options possibles que les États pourraient utiliser pour résoudre cette question. Le résultat et les recommandations du Groupe ont été examinés par le Conseil et affichés sur le site web GFAAF.

L'OACI a été invitée à participer au Pavillon des carburants alternatifs organisé conjointement avec le Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget, en juin 2013. L'OACI a mis en avant les initiatives que prend l'Organisation sur les carburants durables pour l'aviation. En outre, l'OACI a commémoré le premier anniversaire de l'initiative « Trajectoire vers un avenir durable », le vol historique du Secrétaire général de Montréal à Rio de Janeiro, au cours duquel il a voyagé sur quatre vols de correspondance, tous utilisant des biocarburants pour l'aviation.

Mesures basées sur le marché (MBM)

Le Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HGCC) s'est réuni trois fois de décembre 2012 à mars 2013, et a examiné diverses questions liées à un programme mondial de MBM, notamment : les participants au programme ; les moyens de tenir compte des circonstances spéciales et des moyens respectifs ; et la génération de recettes à partir d'un programme.

Symposium sur l'environnement

Le quatrième Symposium de l'OACI sur l'aviation et les changements climatiques, « Pour une aviation verte » (<http://www.icao.int/Meetings/Green>), s'est tenu au siège du 14 au 16 mai et 233 participants de 62 États membres et 23 organisations internationales y ont participé. Le Symposium a été organisé afin de faciliter des décisions bien informées lors de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI.

Le Symposium avait pour objectif de faciliter un dialogue entre les participants sur l'environnement et les questions aéronautiques, notamment le bruit, l'exploitation technique et la technologie, les mesures basées sur le marché, les plans d'action des États, les carburants de remplacement durables pour l'aviation, et le financement et l'assistance, avant la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI en septembre 2013.

En outre, l'OACI, en coordination avec le Groupe d'action du transport aérien (ATAG), a élaboré la déclaration commune OACI-ATAG, signée le 13 mai 2013, afin de « coopérer à la promotion et à des approches durables de la réduction des émissions de l'aviation mondiale ».

Les travaux sur le Rapport sur l'environnement de l'OACI ont avancé comme prévu.

Sixième Conférence mondiale de transport aérien

La sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) s'est tenue à Montréal au siège de l'OACI du 18 au 22 mars 2013, en présence de plus de 1 000 délégués et observateurs de 131 États membres de l'OACI et 39 organisations internationales. La Conférence a examiné plusieurs questions clés du transport aérien international et notamment la taxation du transport aérien, l'harmonisation et la compatibilité des approches réglementaires des lois sur la concurrence et des réglementations du transport aérien, ainsi que les questions de protection des consommateurs. Elle a également produit une vaste gamme complète de conclusions et recommandations de mesures à prendre par les États et l'OACI. Le Conseil a examiné et approuvé les recommandations de d'ATConf/6 en juin.

La conférence ATConf/6 a également examiné la question des couvre-feux nocturnes et recommandé que les États respectent et suivent le principe de l'approche équilibrée de l'OACI dans le domaine de la réglementation de la gestion du bruit des aéronefs aux aéroports.

Le 17 mars, un symposium pré-ATConf/6 d'une journée a été tenu à l'intention des participants à la Conférence, qui ont entendu des avis stimulateurs et des débats révélateurs de la part d'acteurs clés de l'aviation et de panélistes au sujet des grands défis et des options stratégiques auxquels est confrontée la communauté aéronautique pour le développement du transport aérien.

Analyse économique

Le Secrétariat a poursuivi ses études annuelles sur les différences régionales dans l'économie de l'exploitation des compagnies aériennes internationales et a communiqué son analyse à l'Agence de péréquation de l'IATA en janvier 2013, pour servir de base à ses travaux dans la péréquation des recettes passagers des voyages intercompagnies.

Sur la base d'un accord entre l'OACI et l'Union postale universelle (UPU), le Secrétariat a procédé à une analyse du trafic des compagnies aériennes et de leurs données financières, et en a livré les résultats à l'UPU en février 2013, pour que celle-ci calcule le taux de base applicable à l'apurement des comptes entre des exploitants désignés des pays membres de l'UPU en ce qui concerne le transport de la poste aérienne.

Des analyses, méthodes et résultats détaillés des prévisions à long terme Passagers et fret ont été publiés en mars 2013 dans la Circulaire 333 *Perspectives du transport aérien mondial jusqu'à l'an 2030 et tendances jusqu'à 2040*.

La troisième édition du *Manuel de l'économie des aéroports* (Doc 9562) a été publiée en mars 2013.

Coopération avec l'OMT

Le 18 mars 2013, à l'occasion de l'ouverture officielle de la sixième Conférence mondiale de transport aérien de l'OACI, l'OACI et l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) ont signé une déclaration commune spéciale sur l'aviation et le tourisme. Cette déclaration reconnaissait l'intention des deux institutions de l'ONU de coopérer plus étroitement sur les questions de priorités communes. La facilitation des visas, la taxation, la modernisation des règlements aéronautiques et l'élaboration de règles convergentes pour la protection des consommateurs ont été retenues comme domaines clés pour l'amélioration de la collaboration entre les deux organisations.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2013, quatre projets nationaux de coopération technique étaient en cours dans le domaine de la protection de l'environnement. Les principales réalisations durant cette période ont été, entre autres :

Région Caraïbes et Amérique du Sud (CAR/SAM)

- conduite d'une étude d'impact environnemental pour un État, liée à la construction d'un nouvel aéroport international ;
- conduite d'une étude d'impact social et économique liée à l'aéroport international d'un État ;
- assistance à un État pour la préparation d'un plan d'action pour la réduction des émissions de dioxyde de carbone dans l'industrie du transport aérien.

Région Asie et Pacifique (APAC)

- prestation d'un cours d'auditeur interne de l'aviation dans le cadre du Programme de formation pour les pays en développement, à l'intention de 12 ressortissants nationaux de 11 États.

Région Europe et Moyen-Orient (EUR/MID)

- poursuite de l'assistance à un État pour la planification, l'élaboration et la coordination des activités de réglementation de l'aviation civile.

STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN**SERVICES JURIDIQUES ET RELATIONS EXTÉRIEURES****Questions juridiques concernant les passagers indisciplinés**

Le Comité juridique a tenu sa 35^e session en mai et a décidé de transmettre au Conseil un projet de texte du Protocole à la Convention de Tokyo de 1963 sous forme de projet final pour présentation aux États et, en fin de compte, à une conférence diplomatique. Sur la base du rapport du Comité juridique, le Conseil a décidé de convoquer une conférence diplomatique en vue d'amender la Convention de Tokyo, en mars 2014.

Promotion des instruments de Beijing

À la date du 30 juin 2013, la Convention de Beijing avait été signée par 27 États et l'Angola, Cuba, le Guyana, le Mali, le Myanmar, la République dominicaine et Sainte-Lucie l'avaient ratifiée ou y avaient accédé. Le Protocole de Beijing a été signé par 29 États et Cuba, le Guyana, le Mali, le Myanmar, la République dominicaine et Sainte-Lucie l'ont ratifié ou y ont accédé.

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

Au nom du Conseil, qui fait fonction d'Autorité de surveillance du Registre international, le Secrétariat a continué à suivre de près les opérations du Registre pour s'assurer qu'il fonctionne de façon efficace, conformément à l'article 17 de la Convention du Cap. La sixième réunion de la CESAIR s'est tenue en avril 2013 au siège de l'OACI. L'objet de la réunion était de finaliser l'examen des changements que le Greffier propose d'apporter aux *Règlements et Règles de procédure du Registre international* (Doc 9864) et qui ont fait l'objet d'un examen préliminaire à la cinquième réunion de la CESAIR en décembre 2012, et de formuler des recommandations sur ces propositions à l'intention du Conseil. Le Conseil a ensuite approuvé les changements recommandés au cours de sa 199^e session. Conformément à l'article 62, paragraphe 2, alinéa c) de la Convention du Cap et à l'article XXXVII, paragraphe 2, alinéa c) du Protocole du Cap, le Conseil reçoit régulièrement des renseignements du Dépositaire sur les ratifications, déclarations, dénonciations et désignations des points d'entrée. Au 30 juin 2013, la Convention et le Protocole du Cap comptaient 51 États qui les avaient ratifiés ou y avaient accédé.

Accord supplémentaire entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Gouvernement du Canada, relatif au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale

À la dixième séance de sa 198^e session, le Conseil a entériné le *Projet d'Accord supplémentaire entre l'Organisation de l'aviation civile internationale et le Gouvernement du Canada, relatif au siège de l'Organisation de l'aviation civile internationale*, et a autorisé le Secrétaire général à signer l'Accord supplémentaire au nom de l'OACI. Le 29 mai 2013, l'OACI et le Canada ont signé le nouvel Accord supplémentaire qui entrera en vigueur à la fin de 2016.

Accord d'État hôte pour le Bureau régional secondaire de l'OACI

Un Accord d'État hôte avec le Gouvernement de la République populaire de Chine concernant le Bureau régional secondaire de l'OACI pour l'Asie et le Pacifique, a été signé le 27 juin 2013. L'Accord d'État hôte énonce les arrangements concernant les locaux et les installations qui sont fournis par l'État hôte, et les privilèges et immunités de l'OACI.

Groupe de travail sur la gouvernance et l'efficacité (WGGE)

Le WGGE a examiné un mécanisme pour les consultations avec le pays hôte concernant les privilèges, immunités et services de courtoisie pour les représentants accrédités auprès de l'OACI, et sa recommandation de créer un comité des relations avec le pays hôte a été adoptée par le Conseil au cours de sa 199^e session en mai 2013.

Comité consultatif tripartite chargé d'examiner les questions liées aux privilèges et immunités

La quatrième réunion du Comité consultatif tripartite de l'OACI s'est tenue en février 2013. Outre des représentants du Bureau du protocole d'Ottawa et du protocole du Québec, ainsi que des représentants du Conseil de l'OACI, la Ville de Montréal était également représentée.

La réunion a examiné les questions inscrites à son ordre du jour concernant les résultats obtenus jusqu'à présent, et s'est penchée sur le moyen d'aller de l'avant vers la résolution des questions en suspens ainsi que sur la forme des consultations futures. Il y a eu une brève présentation de l'édition révisée des *Renseignements à l'usage des membres des délégations nationales pour leur arrivée et leur séjour au Canada* (« Brochure jaune »). L'édition révisée de la Brochure jaune a été téléchargée sur le site web sécurisé de l'OACI en février 2013.

Ressources humaines

À la fin de juin 2013, il y avait au sein de l'Organisation 601 postes inscrits au tableau de l'effectif, dont 290 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur et 311 dans la catégorie des services généraux. La représentation globale des femmes au Secrétariat, dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur, s'élevait à 30 %. Parmi les cadres supérieurs, la représentation des femmes était de 50 % pour les postes de niveau D-2 et de 10 % pour les postes de niveau D-1.

Au cours des six premiers mois de 2013, le Conseil a approuvé des amendements du *Code du personnel de l'OACI*, découlant de l'examen complet en cours du Règlement du personnel et des Règles administratives de l'OACI, en vue d'harmoniser plus avant ces règles avec celles d'autres organisations du système commun des Nations Unies, et dans l'objectif global d'améliorer l'efficacité organisationnelle. Parmi les amendements approuvés par le Conseil, il y a eu une augmentation de l'âge obligatoire de la cessation de service, porté à 65 ans pour les nouveaux membres du personnel entrant à l'OACI le 1^{er} janvier 2014 ou après cette date, comme cela apparaît dans la Règle 9.15 révisée. Le Conseil a également pris note du rapport sur la mise en œuvre de la *Politique des contrats avec des consultants/entrepreneurs individuels* et a entériné les mesures présentées afin de renforcer la politique et d'améliorer encore l'efficacité des processus administratifs connexes.

Dans le cadre des efforts de communication de l'Organisation, le Conseil s'est félicité des diverses stratégies de communication et des mesures prises par le Secrétariat pour aider à repérer et à attirer des candidats qualifiés de haut calibre provenant de tous les États membres pour les travaux futurs de l'OACI. Ces initiatives incluent le Programme des jeunes professionnels de l'aviation, pour lequel il y a eu plus de 300 demandes pour les trois postes annoncés.

Activités génératrices de produits

Dans la première moitié de 2013, les résultats du Fonds ARGF ont dépassé les attentes inscrites au budget, principalement dans les domaines des publications et des événements. Il s'agit là d'une amélioration par rapport à 2012, bien qu'il y ait toujours davantage d'activités dans une année d'Assemblée. Le nouveau site OACI de commerce électronique a été lancé en décembre 2012 pour servir de plate-forme utile afin de promouvoir et de vendre les produits de l'OACI. Actuellement, l'accent est mis sur la mise en place de la gestion des droits numériques, afin de protéger les droits d'auteur de l'OACI tout en éliminant la distribution de textes sur papier dans la mesure du possible. Un exercice de réduction des coûts est également en cours dans ce domaine pendant l'année 2013.

Gestion des dossiers et de la distribution

Le Système de gestion des documents et dossiers électroniques est passé à la phase opérationnelle le 1^{er} janvier 2013, et actuellement toutes les directions du siège bénéficient de ce système en tenant leurs dossiers sous forme électronique, de façon à fonctionner plus efficacement.

La mise en œuvre du projet a également débuté dans les bureaux régionaux. Le passage à une tenue de dossiers sans papier est en cours dans les bureaux régionaux de Lima et du Caire. Ce projet de normalisation du système et des procédures administratives représente l'une des initiatives en vue de la création d'une OACI intégrée.

Services de conférence

Les installations du Commissariat ont été élargies et rénovées, parallèlement à un élargissement de la gamme de produits, ce qui améliore nettement la qualité des services offerts aux délégués aux réunions, aux membres des délégations nationales et aux autres clients.

Avec le financement additionnel fourni par le Gouvernement du Canada, les améliorations des salles de conférence se sont poursuivies ; les délégués à la 38^e session de l'Assemblée pourront profiter de la mise en œuvre d'une connexion améliorée des salles de conférence 1, 2 et 3, et du réaménagement du hall d'inscription.

Technologie de l'information et des communications (TIC)

Gestion du web

D'importants progrès ont été réalisés dans l'espace de gestion du web. Aux fins de la planification de la continuité des affaires, une copie actualisée du site public de l'OACI est maintenant disponible. À part le contenu du web, qui est en anglais et en français, le site public permet également l'affichage en chinois, et d'autres langues suivront. En outre, d'importants efforts ont été faits pour la migration du contenu du web de serveurs dépassés à la plate-forme web centralisée de l'OACI, ainsi que pour l'intégration des sites des bureaux régionaux dans le cadre de l'initiative d'une OACI intégrée.

Appui et infrastructure

Une OACI intégrée : les services TIC ont fait ce qu'il fallait pour accorder à tous les utilisateurs de l'OACI, au siège comme dans les bureaux régionaux, le même niveau d'accès, à l'exception du bureau de Paris. Les six bureaux régionaux ont achevé leur migration vers la solution d'un pare-feu d'entreprise de l'OACI et vers le Plan mondial d'adressage IP. Le Bureau régional secondaire Asie-Pacifique, en Chine, lancé le 27 juin 2013, a été intégré sans heurts dans le plan d'infrastructure d'une OACI intégrée.

Mise en œuvre du Centre d'assistance : la documentation sur le Centre d'assistance (et notamment l'Accord de niveau de service) a été préparée pour la Section des services de conférence, de sécurité et des services généraux (CSG).

Gestion des savoirs et des connaissances

La Section TIC a repris la gestion du système de commerce électronique conformément au plan de concentration de toute la maintenance du système au sein de l'organe technique. Un plan à moyen terme pour la mise en œuvre de la gestion des droits numériques et le remplacement du fret aérien a été lancé. Un système de gestion des relations avec les clients a été défini. Le chargement des données et la livraison finale du système de démarrage sont en cours. La formation pour les utilisateurs finaux a été programmée. Un système de gestion des événements, qui répond aux besoins de l'OACI, a été acquis. Le système interne de gestion de l'apprentissage (LMS), lancé en 2012, continue de s'améliorer avec l'addition de la bibliothèque de cours en ligne UN SkillSoft en mai 2013. Grâce au système d'apprentissage en ligne iLearn, le personnel de l'OACI a maintenant un accès ininterrompu à plus de 10 000 cours et livres électroniques en ligne, ce qui devrait permettre d'améliorer les connaissances du personnel et le développement des carrières. Le LMS externe a une liste croissante de cours en ligne qui sont maintenant disponibles en vue de la génération éventuelle de recettes. D'autres projets de la Direction de l'administration et des services lancés en 2013 comprennent : le Système de gestion TRAINAIR Plus ; le service d'approbation des épreuves d'anglais aéronautique ; le système de gestion des conférences de négociation iCAN ; la Solution de mise en correspondance de l'ATM – SIG ; le Système de collaboration pour les MRTD (maintenant TRAVid) ; le Système de collaboration pour la sécurité des pistes ; les annexes mobiles ; la conception de cours électroniques ; et l'élaboration de trousseaux électroniques de mise en œuvre.

Parmi les cours internes qui ont été développés au premier semestre de 2013, il y a le cours OACI de déontologie en ligne (obligatoire pour tout le personnel). Des cours sont actuellement en création en vue de leur utilisation dans de nouveaux ateliers et symposiums, et de leur vente sous forme de mallettes pédagogiques normalisées également. Plusieurs trousseaux d'information électroniques (iKits) ont été lancés en 2013 et continuent d'être développés pour diverses conférences et divers symposiums, y compris la 38^e session à venir de l'Assemblée.

Gestion des données d'entreprise

Un nouveau serveur Data Mart est maintenant en place et l'ensemble SSIS, qui a actualisé le Data Mart, fonctionne déjà à partir du serveur. Le plan d'action sur la réduction des émissions et un nouvel échantillon d'analyse des renseignements pour les émissions de CO₂, et la comparaison de la consommation de carburant entre la base de référence et le résultat escompté, par État, sont maintenant disponibles.

PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

Au 30 juin 2013, le Programme de coopération technique total exécuté par l'OACI est estimé à 42,9 millions USD. Au titre de divers arrangements de fonds d'affectation spéciale, la Direction de la coopération technique exécute actuellement 108 projets dans 146 pays. Il est prévu qu'un programme total de 126,6 millions USD sera exécuté en 2013.

**Exécution du Programme de coopération technique par région
(en millions USD)**

Région	2012	Au 30 juin 2013
Afrique	47,3	4,2
Amériques	68,4	29,7
Asie et Pacifique	4,2	1,7
Europe et Moyen-Orient	11,0	7,3
Total	130,9	42,9

Projets de coopération technique de grande ampleur

Les projets de coopération technique de grande ampleur et les révisions en profondeur de projets en cours, qui ont été approuvés durant le premier semestre de 2013, sont indiqués ci-après :

- Mexique (Aide au renforcement des capacités du personnel de la Direction générale de l'aviation civile du ministère des Communications et des Transports) ;
- Tchad (Aide à l'Autorité de l'aviation civile du Tchad (ADAC) — Certification des exploitants d'aéronefs) ;
- Congo (Aide à l'Agence nationale de l'aviation civile du Congo (ANAC) — Certification des exploitants d'aéronefs) ;

- Somalie (Administration provisoire de l'aviation civile somalienne) ;
- Koweït (Aide au développement et à la certification des aéroports).

Recrutement d'experts

Le nombre total d'experts et consultants internationaux des services extérieurs recrutés au 30 juin 2013 était de 161, en plus de 792 ressortissants nationaux membres du personnel des projets, pour un total de 1 040 fonctionnaires en poste, dont 87 experts et consultants internationaux des services extérieurs qui étaient déjà sur place pour des projets en cours.

Formation en aviation civile

Pendant la période à l'étude, 371 bourses ont été octroyées pour une durée totale de 193,3 mois unitaires, dont 236 bourses dans le cadre de mémoranda d'entente signés par l'OACI avec l'Indonésie, la République de Corée et Singapour, pour une formation qui sera financée par ces pays et administrée par l'OACI.

De plus, des instructeurs recrutés dans le cadre de projets de coopération technique ont dispensé des programmes de formation dans les pays à 351 fonctionnaires des administrations de l'aviation civile, et 247 fonctionnaires ont reçu une formation assurée par des fournisseurs par le biais du volet acquisition des projets de coopération technique.

Matériel et contrats de sous-traitance

Au total, 150 bons de commande et contrats de sous-traitance ont été établis et le montant total de la mise en œuvre des acquisitions des services extérieurs s'est élevé à environ 22 millions USD.

Budget pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC)

Au 30 juin 2013, les recettes estimatives du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) s'élevaient à 3,5 millions USD et ses dépenses à 4,2 millions USD, ce qui correspond à un déficit estimatif des recettes par rapport aux dépenses de 0,7 million USD.

FINANCES

Le Conseil a examiné en détail les prévisions budgétaires du Secrétaire général pour 2014, 2015 et 2016 ainsi que le rapport du Comité des finances à ce sujet. Le Conseil a présenté à l'examen de l'Assemblée (A38-WP/57, AD/8) le projet de budget-programme de l'Organisation ci-dessous pour le triennat, d'un montant total de 286,5 millions CAD :

2014 : 92 752 000 CAD
2015 : 94 737 000 CAD
2016 : 99 049 000 CAD

Le Conseil a approuvé le rapport sur le Fonds de roulement (A38-WP/42, AD/3), qui recommande d'augmenter le niveau de ce fonds en le portant de 6,0 millions USD à 8,0 millions USD.

Le Secrétaire général a établi les projets de barèmes de contributions pour 2014, 2015 et 2016 conformément à la Résolution A36-31 de l'Assemblée. Ces projets sont soumis à l'Assemblée dans la note A38-WP/93, AD/13.

Au 30 juin 2013, le droit de vote de 18 États membres est considéré comme étant suspendu conformément aux dispositions de la Résolution A37-32. Les arriérés de contributions de ces États, exclusion faite des contributions de 2013, s'élevaient à 6,7 millions CAD.

Le Secrétaire général a informé de hauts fonctionnaires desdits États membres des montants à verser avant la 38^e session de l'Assemblée pour que leur droit de vote puisse être rétabli. La possibilité de conclure avec le Conseil des accords pour liquider leurs arriérés par annuités a aussi été rappelée aux États qui ont des arriérés de longue date et qui n'y ont pas encore recouru.

La situation relative aux États qui ont des arriérés est décrite dans la note A38-WP/43, EX/30, AD/4. Certains échéanciers seront actualisés immédiatement avant l'ouverture de la session de l'Assemblée.

Les contributions pour 2013 s'élèvent au total à 87,4 millions CAD. Au 30 juin 2013, les contributions reçues au titre de l'exercice en cours s'élevaient à 57,8 millions CAD, soit 66,1 % du montant total des contributions dues au 1^{er} janvier 2013.

Le Commissaire aux comptes (Cour des comptes de France) a fait l'audit des comptes de l'Organisation pour 2012. Les états financiers pour 2012 sont présentés à l'Assemblée dans la note in A38-WP/46, AD/7 et dans le Doc 10015.

EXAMEN DES MESURES PRISES POUR DONNER SUITE AUX RÉSOLUTIONS DE LA 37^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

Résolution	Sujet et mesures prises
A37-1	<p><i>Principes d'un code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité</i></p> <p>En application de la Résolution A37-1, le Conseil de l'OACI a approuvé le 15 juin 2011 un Code de conduite sur le partage et l'utilisation de renseignements sur la sécurité fondé sur un ensemble de principes de haut niveau convenus par l'Assemblée de l'OACI. Les principes qui y sont formulés favorisent la transparence et l'échange de divers types de renseignements liés à la sécurité tout en garantissant que ces renseignements sont utilisés uniquement pour améliorer la sécurité et non à des fins inappropriées, notamment en vue d'obtenir des avantages économiques. Le Code de conduite souligne également que l'un des objectifs du partage des renseignements est de garantir une réaction cohérente, fondée sur les faits, et transparente face aux préoccupations en matière de sécurité, aux niveaux national et mondial. Le Code de conduite étant une politique de l'OACI que les États sont encouragés à respecter, il a été communiqué aux États et aux organisations internationales dans un bulletin électronique le 1^{er} septembre 2011, comme l'a demandé le Conseil.</p>
A37-2	<p><i>Non-divulgaration de certains éléments sur les accidents et incidents</i></p> <p>L'Équipe de travail OACI sur la protection des renseignements sur la sécurité (SIP TF) a terminé ses travaux en février 2013 et elle a fait des recommandations concernant la protection de certains éléments sur les accidents et incidents et concernant le Supplément E de l'Annexe 13 — <i>Enquête sur les accidents et incidents d'aviation</i>.</p>
A37-3	<p><i>Protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité afin d'améliorer la sécurité de l'aviation</i></p> <p>Pour faire avancer le renforcement des dispositions sur la protection des renseignements sur la sécurité, la Commission de navigation aérienne a approuvé la création d'un groupe multidisciplinaire, l'Équipe de travail sur la protection des renseignements sur la sécurité (SIP TF), chargée d'examiner les dispositions sur la protection des renseignements provenant des systèmes de collecte et de traitement de données sur la sécurité en vue d'assurer la protection et l'utilisation adéquates des renseignements obtenus au cours des enquêtes sur les accidents et incidents.</p> <p>Les recommandations de l'Équipe de travail SIP, en conformité avec son mandat, abordent la nécessité d'établir un équilibre entre les mesures prises par des autorités compétentes en vue de maintenir ou d'améliorer la sécurité de l'aviation et l'administration appropriée de la justice. Des recommandations précises concernant de nouvelles dispositions seront examinées par le Groupe d'experts sur la gestion de la sécurité (SMP) et d'autres groupes d'experts compétents. Les fondements établis par l'Équipe de travail SIP constitueront la base pour poursuivre l'élaboration d'une approche équilibrée de la protection et de l'utilisation des renseignements sur la sécurité cadrant avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP).</p>

A37-4 *Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité*

L'actualisation du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) a été menée à bien et approuvée par le Conseil en juillet 2013. Les modifications apportées au GASP ont été motivées principalement par le renforcement de son rôle comme document de politique, de planification et de mise en œuvre de haut niveau orientant les progrès complémentaires et à l'échelle du secteur du transport aérien en conjonction avec le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI.

Le document s'appuie sur les GASP précédents et établit des objectifs et des initiatives ciblés en matière de sécurité tout en veillant à la coordination efficiente et efficace des activités de sécurité complémentaires entre toutes les parties prenantes. L'actualisation prévoit un cadre flexible pour la priorisation des initiatives de sécurité adaptées aux contextes des systèmes de transport aérien nationaux et maintient également une méthodologie harmonisée pour tous les États membres.

A37-5 *La méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP)*

La méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP a été introduite sur une période de transition de deux ans, soit 2011 et 2012, qui a mené à la mise en œuvre intégrale de la CMA en janvier 2013. Le Conseil a examiné un mécanisme pour la divulgation au public des problèmes graves de sécurité (PGS) non résolus et il a approuvé en principe que les PGS soient affichés sur le site web public de l'OACI à compter de janvier 2014, les États concernés ayant la possibilité de présenter leurs observations et de faire des mises à jour concernant les progrès réalisés dans la correction des carences détectées. Tous les renseignements liés à l'USOAP continuent d'être mis à la disposition de tous les États sur les sites web à accès restreint de l'OACI. L'Organisation continue d'élaborer des ententes avec des organismes internationaux appropriés ou d'élargir des ententes déjà conclues afin de promouvoir la coordination et la coopération en matière de partage des renseignements sur la sécurité.

Depuis mai 2013, l'USOAP de l'OACI comprend des questions de protocole sur la planification de la préparation aux problèmes de santé publique tenant compte des amendements de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, de l'Annexe 9 — *Facilitation*, de l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, de l'Annexe 14 — *Aérodromes*, et des *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien (PANS-ATM)*.

A37-6 *Sécurité des pistes*

En mai 2011, l'OACI a tenu au siège le Symposium mondial sur la sécurité des pistes (GRSS). Le Symposium a porté sur l'évaluation des risques et l'examen des mesures d'atténuation, la normalisation accrue, la collaboration entre toutes les disciplines opérationnelles concernées, le partage des renseignements sur la sécurité et la mise en œuvre de solutions techniques pour résoudre les problèmes de sécurité des pistes.

À l'issue de ce symposium, l'OACI a reçu des organisations partenaires un engagement relatif à l'établissement d'un programme de sécurité des pistes et à la coordination d'une série d'ateliers régionaux portant sur les thèmes du Symposium. Jusqu'à maintenant, neuf séminaires régionaux sur la sécurité des pistes ont été réalisés dans les villes suivantes : Miami, Amsterdam, Amman, Bali, Quito, Le Cap, Moscou, Agadir et Saint John's. L'objectif principal de ces séminaires est de

promouvoir et d'appuyer la mise en place d'équipes multidisciplinaires de sécurité des pistes (RST) aux différents aéroports.

Un questionnaire visant à suivre les progrès réalisés dans l'établissement des RST a été distribué dans la communauté aéronautique, et un guide RST a été élaboré en étroite collaboration avec les partenaires de l'OACI pour la sécurité des pistes et il est en voie d'être finalisé.

L'Amendement n° 11 de l'Annexe 14 — *Aérodromes, Volume I — Conception et exploitation technique des aérodromes*, introduit de nouvelles dispositions visant à améliorer la sécurité des pistes du point de vue des aérodromes et modifie des dispositions déjà existantes sur le sujet. Ces dispositions concernent principalement les aires de sécurité d'extrémité de piste et les systèmes d'arrêt pour atténuer les conséquences des dépassements de piste, l'évaluation de l'état des surfaces de piste pour prévenir les sorties de piste, et les aides visuelles, notamment les marques axiales améliorées de voies de circulation et les feux simples de zones de toucher des roues pour la prévention des incursions sur piste et des sorties de piste, respectivement.

A37-7 Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique

Le Secrétaire général a mis en place le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) et désigné un comité directeur en janvier 2008 chargé de s'attaquer aux carences en matière de sécurité de l'aviation civile dans la région. En application de la Résolution A37-7 et sous la direction des bureaux régionaux de l'OACI à Dakar et Nairobi, le Plan AFI travaille avec les États et les partenaires pour la sécurité de l'aviation pour aider les États africains à résoudre les carences graves de sécurité par l'élaboration de plans d'action de l'OACI, à atteindre des objectifs de sécurité régionaux et à résoudre des questions de sécurité émergentes, à mettre sur pied et à renforcer des organisations régionales de supervision de la sécurité et des agences régionales chargées des enquêtes sur les accidents (RSOO et RAIA), et à renforcer la sécurité de l'aviation par le biais de séminaires, ateliers et cours de formation sur divers sujets liés à la sécurité.

A37-8 Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité

L'OACI a tenu le Symposium sur les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) en octobre 2011. L'objectif était de réunir toutes les parties, y compris les RSOO et le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), afin de promouvoir le concept de coopération régionale pour renforcer les activités de supervision de la sécurité dans les régions.

L'OACI a élaboré des orientations sur de nouvelles options de financement pour les RSOO, notamment un prélèvement pour la sécurité des passagers. Les nouvelles orientations seront publiées comme amendement du *Manuel de supervision de la sécurité — Mise en place et gestion d'une organisation régionale de supervision de la sécurité* (Doc 9734, Partie B).

Le Réseau d'assistance collaborative en matière de sécurité (SCAN) a été mis sur pied en 2011 pour faciliter et coordonner l'échange de renseignements entre les partenaires pour la sécurité et les prestataires d'assistance, en vue d'appuyer les projets d'assistance actuels et futurs dans les États.

L'OACI a organisé une réunion du partenariat pour la sécurité en novembre 2012.

Avec de nombreux États et organisations internationales, l'OACI s'est consacrée activement au partage des renseignements critiques pour la sécurité, en vue de définir des moyens efficaces d'apporter de l'aide aux États et aux organismes sous-régionaux et régionaux chargés de la sécurité et de la supervision de la sécurité, notamment les RSOO.

Depuis 2010, le Système mondial d'échange de renseignements sur la sécurité (GSIE), mis sur pied par l'OACI, le Department of Transportation des États-Unis, l'Union européenne et l'Association du transport aérien international, a contribué à réduire les risques d'accidents et à améliorer le niveau global de la sécurité de l'aviation dans le monde.

La Commission d'examen du suivi et de l'assistance (MARB), créée en 2011, fait porter ses efforts, entre autres, sur la coordination des activités de suivi et d'assistance de l'OACI et sur les États qui ont des problèmes graves de sécurité (PGS).

Un expert de l'OACI a mené pour l'Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA) une étude ayant pour objet de passer en revue les cadres juridiques, organisationnels et financiers de l'Agence, et de formuler des recommandations visant à améliorer la mise en œuvre de l'Agence.

L'OACI a prêté assistance dans la mise en œuvre du Programme d'investissement dans l'aviation du Pacifique (PAIP) de la Banque mondiale visant à améliorer l'infrastructure de l'aviation dans les trois États de la région insulaire du Pacifique (Kiribati, Tonga et Tuvalu). Un expert de l'OACI a réalisé un audit de la sécurité des cinq aéroports de ces États en vue d'évaluer leur niveau de conformité aux normes internationales figurant dans l'Annexe 14 — *Aérodromes*.

Conjointement avec la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), l'OACI a organisé le Séminaire/atelier sur les programmes régionaux de supervision de la sécurité, tenu en décembre 2012. L'OACI a contribué au projet de stratégie pour l'établissement d'une RSOO et d'une organisation régionale d'enquêtes sur les accidents et incidents (RAIO) dans la région Moyen-Orient.

L'OACI a pris une part active dans le Programme d'inspection coopératif de la région AFI (AFI-CIS) depuis décembre 2010. Le but du programme est de mettre en commun à l'échelle de la région et à moindre frais des inspecteurs qualifiés. Le programme est mis en œuvre par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) avec le soutien de l'OACI.

L'OACI a collaboré activement avec la CAFAC pour élaborer de nouveaux objectifs en matière de sécurité de l'aviation portant sur diverses questions de sécurité telles que les PGS, la réduction de la fréquence des accidents, la mise en œuvre des plans d'action de l'OACI, la mise en œuvre efficace de systèmes de supervision de la sécurité, etc. Les objectifs en matière de sécurité ont été approuvés à l'unanimité par la Réunion ministérielle sur la sécurité de l'aviation en Afrique tenue à Abuja (Nigéria) en juillet 2012.

Dans le cadre des efforts pour aider les États à remédier aux carences en matière de sécurité par le Programme universel OACI d'audit de supervision de la sécurité (USOAP), l'OACI a élaboré des plans d'action sur mesure propres aux États, qui proposent un ensemble de mesures correctrices, techniques et politiques. En juin 2013, l'OACI avait élaboré 25 plans d'action qui avaient été acceptés par les États pour mise en œuvre.

A37-9

Remplacement des halons

Comme suite à la Résolution A37-9, le Conseil de l'OACI a adopté le 13 juin 2011 de nouvelles normes concernant le remplacement des halons dans les extincteurs portatifs, les systèmes d'extinction d'incendie équipant les toilettes, les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance, ces normes figurant dans l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* et l'Annexe 8 — *Navigabilité des aéronefs*.

Ces normes rendent obligatoire l'emploi d'un produit de remplacement des halons comme agent extincteur dans :

- a) les systèmes d'extinction équipant les toilettes des aéronefs produits le 31 décembre 2011 ou après ;
- b) les extincteurs portatifs utilisés à bord des aéronefs produits le 31 décembre 2016 ou après ;
- c) les systèmes d'extinction équipant les moteurs et les groupes auxiliaires de puissance des aéronefs pour lesquels une demande de certification de type sera présentée le 31 décembre 2014 ou après.

De 2009 à 2012, une série de réunions de coordination du remplacement des halons a été tenue avec les instances de réglementation, les organisations internationales et l'industrie pour faire le point sur le remplacement des halons, les réserves, la contamination et les activités futures concernant le remplacement des halons dans les compartiments de fret. La dernière de ces réunions s'est tenue en novembre 2012 et elle s'est penchée principalement sur les échéances pour le remplacement des halons prescrites dans la résolution de la 37^e session de l'Assemblée et pour la viabilité de l'établissement d'une date pour le remplacement des halons dans les systèmes d'extinction équipant les compartiments de fret.

Fixer une échéance pour le remplacement des halons dans les systèmes d'extinction des compartiments de fret demeure problématique. Durant la dernière réunion internationale de coordination du remplacement des halons (IHRCM/3) de l'OACI, le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) est convenu de coordonner une approche collaborative faisant intervenir toutes les parties prenantes afin d'élaborer une recommandation de l'industrie relative à l'échéance pour le remplacement des halons dans les systèmes des compartiments de fret. Un groupe de travail a été créé et chargé de présenter à l'OACI une recommandation globale avec documentation à l'appui pour le 31 décembre 2015, en vue de présenter une recommandation à la prochaine session ordinaire de l'Assemblée en 2016.

Jusqu'à ce que des substituts soient disponibles pour tous les systèmes d'extinction des aéronefs, l'industrie de l'aviation continuera à dépendre des réserves de halons. Pour donner suite à la Résolution A37-9, le Secrétaire général a diffusé une lettre demandant des renseignements sur les réserves de halons auxquelles l'industrie de l'aviation civile a accès dans chaque État pour ses activités futures.

Cinquante-trois États ont répondu. La plupart des États ne savaient pas si leur réserve de halons était suffisante pour répondre aux besoins de l'aviation sur leur territoire, et d'autres ont répondu que leur industrie de l'aviation comptait sur des sources extérieures pour son approvisionnement en halons. Le nombre restreint de réponses témoigne du fait que les États ne savent pas à quelles

réserves de halons l'aviation civile a accès. Bien que le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE) dispose d'un processus pour estimer les réserves mondiales de halons, la quantité de halons à la disposition des applications de l'aviation civile est inconnue.

A37-10

Connaissance de la langue anglaise utilisée pour les communications radiotéléphoniques

En 2010, l'OACI a publié la deuxième édition du *Manuel sur la mise en œuvre des spécifications OACI en matière de compétences linguistiques* (Doc 9835) qui comprend, à l'intention des autorités de l'aviation civile et des fournisseurs de services d'évaluation, des orientations supplémentaires sur les processus d'évaluation conformes aux spécifications de compétences linguistiques de l'OACI.

En janvier 2011, l'OACI a informé les États que la Résolution A37-10 prévoyait deux mesures importantes : a) les États membres qui ne satisfaisaient pas aux spécifications de compétences linguistiques au 5 mars 2011 devraient envoyer à l'OACI leurs plans de mise en œuvre, qui devraient être actualisés régulièrement après mars 2011 jusqu'à ce que les spécifications linguistiques soient pleinement respectées ; et b) l'OACI vérifiera que les plans de mise en œuvre communiqués par les États sont complets et incluent des calendriers et des étapes bien définies qui seront utilisés dans le cadre de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

En juin 2011, l'OACI a ajouté une carte interactive sur le site <http://legacy.icao.int/fsix/lp.cfm>, fondée sur les renseignements fournis par les États. Cette carte donne un aperçu mondial de l'état de mise en œuvre des spécifications de compétences linguistiques et permet aux utilisateurs d'avoir accès aux plans de mise en œuvre ou aux déclarations de conformité.

En octobre 2011, l'OACI a inauguré le Service d'approbation des épreuves d'anglais aéronautique (AELTS), qui évalue les outils d'épreuve en fonction des spécifications linguistiques de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* et du Doc 9835. Ce service est particulièrement important car les épreuves de compétences linguistiques sont largement non réglementées, ce qui a entraîné de grandes variations dans les approches utilisées et les résultats obtenus. L'AELTS fournit à la communauté qui produit les épreuves de compétence en langage aéronautique un moyen de normaliser et d'améliorer ses pratiques. Ce service de l'OACI fournit également aux États, aux fournisseurs de services et aux usagers de l'espace aérien des renseignements sur les services d'épreuve disponibles qui utilisent des procédures conformes aux critères de l'OACI.

En 2012, l'Organisation a lancé une nouvelle édition de l'aide de formation *Spécifications de compétences linguistiques de l'OACI — Échantillons de parole notés*. Le document, qui a été élaboré par l'International Civil Aviation English Association (ICAEA) pour l'OACI, peut être consulté sur le site <http://cfapp.icao.int/rssta/index.cfm> ; il contient 52 échantillons de parole qui ont été soumis à des processus rigoureux d'évaluation et de validation. Il peut servir de référence pour la normalisation des processus d'évaluation et de base pour la formation initiale et périodique des évaluateurs et des examinateurs.

A37-11

Objectif mondiaux pour la navigation fondée sur les performances

La mise en œuvre mondiale de la navigation fondée sur les performances (PBN) a progressé sensiblement depuis la 37^e session de l'Assemblée. Aujourd'hui, plus de 150 États ou plus de 60 %

du total ont publié un Plan de mise en œuvre de la PBN, et plus de la moitié des pistes des aéroports internationaux du monde ont maintenant des procédures PBN.

L'OACI et l'IATA continuent d'effectuer des visites combinées sur la PBN mondiale/Équipe d'intervention Go Team de l'Équipe spéciale pour aider les États à mettre en œuvre la PBN. Ces visites portent essentiellement sur l'élaboration de plans nationaux de mise en œuvre de la PBN, la mise en œuvre de procédures aux instruments PBN, la conception de l'espace aérien et l'approbation des Ops PBN. Plus de dix visites ont été réalisées.

Des Équipes spéciales PBN régionales ont également continué de promouvoir la mise en œuvre de la PBN par le biais d'ateliers et de séminaires régionaux. Suivant l'exemple des visites combinées de l'Équipe spéciale sur la PBN mondiale/Équipe d'intervention GO Team, des équipes d'intervention régionales sont en train d'être mises sur pied dans différentes régions de l'OACI.

L'OACI a mis en place un bureau régional secondaire à Beijing pour faire la promotion de la mise en œuvre de la PBN ainsi qu'un bureau du Programme des procédures de vol (FPP) à Dakar (Sénégal). Ces deux bureaux se focalisent sur la mise en œuvre de la PBN.

Un symposium et des ateliers sur la PBN ont été menés en octobre 2012 et ils ont aidé à comprendre les questions qui ont des incidences sur la mise en œuvre mondiale de la PBN. Une trousse de mise en œuvre (iKit) PBN a été élaborée pour sensibiliser les parties prenantes aux principes fondamentaux de la PBN, notamment la production de nouveaux documents de l'OACI sur la PBN. La trousse iKit a été mise à la disposition de tous les participants au symposium. Durant le symposium, l'OACI a mis en place un mécanisme d'appui pour aider les États à identifier les organisations de conception des procédures aux instruments PBN qui peuvent les aider à mettre en œuvre la PBN.

De nouveaux cours en ligne qui donnent une vue d'ensemble de la PBN ainsi qu'une formation ciblée sur la conception de l'espace aérien et l'approbation des Ops PBN ont été élaborés et mis à disposition.

Pour ce qui est des normes et pratiques recommandées (SARP), les PANS-OPS ont été entièrement amendées pour appuyer la Résolution A37-11. Le *Manuel de la navigation fondée sur les performances (PBN)* (Doc 9613) a été mis à jour (version 4) et il comprend maintenant des spécifications de PBN supplémentaires. De plus, les nouveaux documents suivants ont été achevés : le *Manuel des opérations en montée continue (CCO)* (Doc 9993), le *Manuel des opérations en descente continue (CDO)* (Doc 9931), le *Manuel d'approbation opérationnelle de la navigation fondée sur les performances (PBN)* (Doc 9997) et le *Manuel sur l'utilisation de la navigation fondée sur les performances (PBN) dans la conception de l'espace aérien* (Doc 9992).

A37-12

Planification mondiale de l'OACI en vue de la durabilité

Suite à l'adoption de la Résolution A37-12, l'OACI a amendé le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) pour y inclure les mises à niveau par bloc du système de l'aviation à l'appui des systèmes CNS/ATM. Le GANP amendé a été approuvé par le Conseil en mai 2013. Des procédures visant à garantir l'actualisation périodique du GANP en collaboration avec les États et les parties prenantes ont également été incluses. De plus, la douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) s'est tenue à Montréal du 19 au 30 novembre 2012.

A37-13

Prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens

L'OACI a continué d'élargir l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), de façon telle qu'à la fin de 2011, il était actif dans l'ensemble des cinq régions mondiales et qu'au milieu de 2013, 93 États membres avaient adhéré à un projet régional CAPSCA, et 54 États avaient reçu une visite d'assistance à l'un ou à plusieurs de leurs aéroports internationaux. Le nom du programme a été modifié de manière qu'il englobe tous les types d'événements de santé publique et non pas seulement ceux qui sont liés aux maladies transmissibles, tout en conservant le même acronyme, « CAPSCA ».

L'OACI a continué de travailler en étroite collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé, l'Association du transport aérien international et le Conseil international des aéroports pour produire des orientations actuelles sur la gestion des événements de santé publique en aviation, incluant la planification de la continuité des opérations. Des séminaires régionaux annuels ont été tenus, rassemblant des parties prenantes dans les domaines de la santé publique et de l'aviation. Les orientations ont été actualisées selon les besoins, principalement dans les sites web des quatre organisations et aussi dans un site web nouvellement mis au point, hébergé par le bureau régional de l'OACI à Mexico (www.capsca.org).

Le fonds qui était la principale source de financement du CAPSCA depuis sa création en 2006, soit le Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe, administré par le Programme des Nations Unies pour le développement, a été fermé en décembre 2012. On recherche actuellement de nouvelles sources de financement.

A37-14

Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux

Depuis la dernière session de l'Assemblée, des progrès ont été réalisés dans la normalisation des tests d'efficacité et de sécurité des insecticides chimiques et dans la formulation de recommandations à jour sur l'utilisation de ces produits. On attend les résultats de recherches supplémentaires sur l'utilisation du « rideau d'air » ou d'autres méthodes non chimiques de désinsectisation. De plus amples renseignements sur la désinsectisation chimique et non chimique devraient être disponibles d'ici la tenue de la 39^e session de l'Assemblée prévue pour 2016, et seront présentés à cette session.

A37-15

Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

Un projet de révision des politiques permanentes sera présenté à la 38^e session de l'Assemblée.

A37-16

Fonds pour la sécurité (SAFE)

En vue de garantir une assistance continue aux États dans la résolution des carences en matière de sécurité, l'OACI a institué le SAFE : le *Fonds pour la sécurité*. La participation au Fonds est volontaire et celui-ci est financièrement indépendant du Budget-Programme ordinaire de l'Organisation. Il est prévu que des contributions seront faites par des États membres de l'OACI, des organisations internationales, et des entités publiques et privées associées à l'aviation civile internationale.

Deux projets ont été financés par le Fonds SAFE et mis en œuvre par des consultants de l'OACI : une étude sur les aéronefs vieillissants dans la région Afrique-océan Indien (AFI) et l'élaboration d'un guide sur la délivrance des permis d'exploitation aérienne.

A37-17 *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*

Appendice A — Politique générale

L'Organisation a réalisé des progrès soutenus dans la mise en œuvre de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) approuvée par l'Assemblée en 2010 pour la période 2011-2016. Les efforts de mise en œuvre de l'ICASS ont été favorisés par le regroupement des programmes de sûreté de l'aviation au sein de la Sous-Direction de la sûreté de l'aviation de la Direction du transport aérien.

De généreuses contributions volontaires, en nature et en espèces, ont permis à l'OACI d'entreprendre plusieurs projets ICASS et d'autres activités en matière de sûreté de l'aviation dans toutes les régions, incluant le leadership et la coordination à l'échelle mondiale.

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

Pas de mise à jour.

Appendice C — Mesures techniques de sûreté

Pour atténuer le risque associé au fret aérien et à la poste ainsi que la menace que représente le personnel de l'industrie et des aéroports, le Conseil a approuvé en novembre 2012, selon la procédure accélérée, l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17. Les dispositions nouvelles et révisées renforcent la mise en œuvre des mesures de sûreté de la chaîne logistique en se concentrant sur le fret à haut risque ainsi que sur des mesures de sûreté de référence commune pour le fret transporté à bord d'aéronefs de passagers et d'aéronefs tout-cargo. L'Amendement, devenu applicable le 15 juillet 2013, contient une norme révisée complète sur l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers.

Pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17, des éléments indicatifs ont été élaborés et publiés dans toutes les langues de travail de l'OACI. À cet égard, l'Amendement n° 1 du *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973, Diffusion restreinte) de l'OACI, publié en juillet 2013, fournit aux États des orientations complètes sur les principes de la sûreté de la chaîne logistique du fret aérien.

Des progrès ont été réalisés en vue de promouvoir l'adoption de mesures de sûreté durables basées sur les risques. L'élaboration de SARP a été entreprise sur la base d'une justification suffisante et valide de nouvelles mesures tout en assurant une souplesse qui permet de recourir à d'autres moyens pour atteindre les objectifs de sûreté.

Pour appuyer une approche basée sur le risque, l'OACI a produit en 2012 la première édition de l'Énoncé du contexte de risques (RCS) à l'échelle mondiale. Le RCS comprend une analyse

détaillée des menaces à l'encontre de l'aviation civile et met à la disposition des États membres une méthodologie robuste pour les aider à poursuivre l'évaluation des risques pour leur aviation. Le RCS devrait faire augmenter le nombre d'États qui adoptent et mettent en œuvre des mesures basées sur le risque et devrait aider les États à préparer leur évaluation des risques. La seconde édition du RCS a été publiée en juillet 2013 et peut être consultée sur l'ICAO-NET.

Le réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) agréés a continué d'être élargi afin de répondre aux besoins constants de formation à la sûreté de l'aviation. Au milieu de 2013, il y avait 25 CFSA agréés.

Le Secrétariat a également mis au point un atelier donnant un aperçu de la gestion du risque afin d'aider les États à commencer la mise en œuvre de mesures fondées sur le risque et sur la menace.

Appendice D — Mesures à prendre par les États concernés par un acte d'intervention illicite

L'utilité de la base de données sur les actes d'intervention illicite (AUI) de l'OACI a été accrue par l'addition d'une fonction de recherche complète incluant des représentations graphiques des résultats de recherche. Le Secrétariat a continué de consigner tous les incidents relatifs à la sûreté afin de rester bien informé des diverses menaces à l'encontre de l'aviation civile et de détecter les tendances possibles ; bien que tous les incidents répertoriés ne soient pas considérés être des AUI, les renseignements sont affichés dans la base de données AUI dans une liste distincte à laquelle les États membres ont accès.

Le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a continué d'analyser les risques pour la sûreté de l'aviation civile et de rendre compte des menaces et des vulnérabilités actuelles et émergentes.

Appendice E — Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

Pour ce qui est du paragraphe 3 du dispositif, un mécanisme a été introduit pour valider la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États ayant un ou plusieurs problèmes graves de sûreté (PGSu) au moyen de missions de validation coordonnées par l'OACI (ICVM). Depuis octobre 2010, cinq États ont éliminé avec succès neuf PGSu. Dans la majorité de ces cas, c'est par la réalisation d'ICVM qu'il a été confirmé que les mesures correctives nécessaires avaient été prises.

Pour ce qui est du paragraphe 7 du dispositif, un rapport sur l'exécution globale du deuxième cycle d'audits du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) a été préparé en vue d'être présenté à la 38^e session de l'Assemblée. Le rapport rappelle les décisions du Conseil d'adopter une méthode de surveillance continue pour l'USAP (USAP-CMA) après 2013 et présente des renseignements détaillés sur le plan de transition approuvé par le Conseil.

Appendice F — Assistance aux États dans l'établissement d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation pour la protection de l'aviation civile internationale

Le Secrétariat a élaboré et appliqué la stratégie OACI d'assistance et de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Cette stratégie met en place des méthodes et des procédures visant à garantir une meilleure concertation et une meilleure coordination de l'assistance et du renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Le Groupe ad hoc sur le partenariat pour le renforcement des capacités AVSEC a été créé par le Secrétariat afin de coordonner la prestation d'assistance à l'échelle mondiale. Au nombre des activités du Groupe, on compte l'échange de renseignements concernant les projets d'assistance en cours et l'instauration d'une approche collective de l'assistance et du renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation.

La liste pour le soutien de la mise en œuvre et l'assistance au développement (ISDAL) a été établie. Cette liste est un outil permettant de mieux coordonner l'assistance et d'identifier des partenariats possibles entre les États qui sont en mesure de fournir de l'assistance. Elle est utilisée principalement comme point de contact opérationnel entre l'OACI et les membres du Groupe ad hoc sur le partenariat pour le renforcement des capacités AVSEC.

Le Secrétariat a renforcé l'assistance régionale par l'intermédiaire de partenariats élargis avec les États membres et des organisations, à savoir la CAAC, la CAFAC, la CEAC et la CLAC, l'Australie, la Belgique, le Canada, les États-Unis, la France et le Royaume-Uni. Les activités en partenariat ont inclus la fourniture de formation et d'orientations, et le transfert d'information technologique.

Le Forum régional de coordination pour la sûreté de l'aviation de la Région Asie/Pacifique a été établi sous les auspices du Secrétariat. Ce forum servira de plate-forme pratique pour le renforcement de la sûreté de l'aviation à l'échelle régionale, de manière coopérative, coordonnée et unifiée.

L'OACI et l'Union européenne (UE) ont signé l'Annexe sur la sûreté de l'aviation au Mémoire de coopération OACI/UE afin de renforcer la coopération. Cette annexe établit, entre autres, un cadre d'échange de renseignements et des activités connexes.

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

Une nouvelle version du Réseau des points de contact de la sûreté de l'aviation a été élaborée de A à Z pour mieux répondre aux besoins des États. Sa conception et ses fonctionnalités ont été entièrement revues et intègrent maintenant un système de messagerie qui permet l'échange rapide et en toute sécurité des renseignements critiques, tout en assurant un meilleur contrôle des entités pouvant accéder à ces renseignements. La plate-forme web facilite les communications entre les contacts en matière de sûreté de l'aviation désignés par les 180 États pour envoyer et recevoir des renseignements sur les menaces imminentes ainsi que des demandes de renseignements liés à la sûreté ou pour échanger des lignes directrices et des avis concernant la riposte aux menaces imminentes.

L'OACI a mis en place une plate-forme technologique pour faciliter l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation. Introduite en 2011 et actualisée régulièrement, l'AVSECPaedia basée sur le web a été élaborée par l'OACI et le Groupe de travail sur la technologie du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour fournir aux États membres une source de renseignements unique sur les meilleures pratiques, des orientations et les nouvelles approches concernant les méthodes, les technologies et l'équipement d'inspection/filtrage qui ont été mis à l'essai ou mis en place dans le monde. Il s'agit d'un outil dynamique et collaboratif qui permet aux États de partager leurs propres renseignements ou pratiques en matière de sûreté en faisant la mise à jour de leurs pages spécialisées. Les États ont toutefois le plein

contrôle des renseignements qu'ils partagent avec les autres États participants et peuvent les modifier en temps réel aussi souvent que nécessaire.

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

Depuis la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, l'Organisation a encouragé la coopération entre les États membres et avec les autres parties prenantes en vue d'améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation du transport aérien, tant à l'échelle régionale qu'à l'échelle mondiale. La Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) de septembre 2012 — la première conférence mondiale de l'OACI consacrée à la sûreté en plus d'une décennie — a illustré ce niveau accru de coopération dans tous les domaines de la sûreté de l'aviation, notamment en entérinant les principes de la coopération en matière de sûreté de l'aviation qui doivent maintenant être mis en œuvre. La Conférence a réuni plus de 700 participants représentant 132 États et 23 organisations internationales et régionales.

Une série de conférences sur la sûreté de l'aviation s'est tenue dans toutes les régions durant 2011 et 2012 afin de promouvoir la mise en œuvre de la Déclaration de l'Assemblée de l'OACI sur la sûreté de l'aviation (2010). Ces événements, dont cinq ont été organisés par des États en collaboration avec l'OACI, ont favorisé une coopération plus étroite entre toutes les parties prenantes pour la résolution des problèmes de sûreté. Les six conférences régionales ont adopté des déclarations communes qui prennent en compte les réalités et les préoccupations de leur région respective et demandent des mesures concrètes pour renforcer, tant collectivement qu'individuellement, la sûreté de l'aviation en conformité avec la Déclaration.

L'OACI et l'Organisation mondiale des douanes (OMD) ont signé en juin 2011 un Protocole d'entente pour renforcer la coopération en matière de fret aérien tout en améliorant aussi la facilitation du transport du fret. L'entente a donné lieu à une coopération dans un certain nombre de domaines et s'est traduite notamment par une conférence conjointe sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation, tenue en collaboration avec Singapour en juillet 2012, ainsi que par la préparation d'une publication conjointe intitulée « Acheminer le fret aérien dans le monde entier ».

L'OACI et l'Union postale universelle (UPU) ont intensifié leurs efforts pour améliorer conjointement la sûreté de la poste aérienne en accord avec le Protocole d'entente signé en 2009. En mars 2012, le 25^e Congrès de l'UPU a chargé le Conseil d'exploitation postale de l'UPU d'accroître la collaboration avec le secteur de l'aviation civile, principalement en créant un comité de contacts OACI-UPU pour assurer une interaction structurée entre les deux organisations.

A37-18

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

Appendice A — Généralités

Afin de mieux diffuser l'information sur les politiques et les éléments indicatifs de l'OACI, des articles sur les travaux de l'Organisation en matière d'environnement ont été publiés dans différentes éditions du *Journal de l'OACI* et d'autres publications ; un atelier a été tenu sur les carburants alternatifs durables (octobre 2011) ainsi qu'un séminaire sur l'aviation et les changements climatiques (octobre 2012). Le quatrième Symposium de l'OACI sur l'aviation et les changements climatiques, « Pour une aviation verte », s'est tenu au siège en mai 2013, avec pour objectif de favoriser le dialogue entre les participants sur l'environnement et les questions

d'aviation, notamment le bruit, les opérations et la technologie, les mesures basées sur le marché, les carburants alternatifs durables pour l'aviation, les plans d'action des États, et le financement et l'assistance.

La neuvième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/9) s'est tenue en février 2013 et est convenue d'un ensemble complet de 18 recommandations qui aideront l'OACI à s'acquitter de son mandat en matière de protection de l'environnement en aviation. Ces recommandations portent sur les prévisions actualisées relatives au trafic et au parc aérien, une augmentation de la rigueur des normes acoustiques pour les aéronefs, l'exploitation technique des aéronefs, l'élaboration d'une nouvelle norme relative aux émissions de CO₂ pour les aéronefs, et le programme de travail pour le prochain cycle CAEP.

L'OACI a organisé des événements parallèles et tenu des kiosques d'exposition durant le processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Elle a participé également à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (juin 2012) et au Pavillon des carburants alternatifs organisé conjointement avec le Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget en juin 2013 afin de mettre en avant ses initiatives sur la durabilité du point de vue environnemental et les carburants alternatifs durables.

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

L'Amendement n° 10 de l'Annexe 16, Volume I, et l'Amendement n° 7 de l'Annexe 16, Volume II, ont été finalisés et adoptés par le Conseil en mars 2011.

En ce qui concerne l'établissement des objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme dans le cadre des processus CAEP d'examen par des experts indépendants, les examens des objectifs technologiques en matière de bruit et des objectifs opérationnels et technologiques en matière de consommation de carburants ont été menés à bien durant le cycle CAEP/9. Un ensemble d'objectifs technologiques concernant la consommation de carburant a été convenu en 2010 et un ensemble actualisé d'objectifs technologiques à moyen et à long terme concernant le bruit des aéronefs ainsi que de nouveaux objectifs opérationnels concernant la réduction de la consommation de carburant des aéronefs ont été examinés à la réunion CAEP/9 de 2013.

En plus du système de mesure des émissions de CO₂, la réunion CAEP/9 a approuvé une spécification à maturité relative à la certification en matière de CO₂ pour l'Annexe 16, Volume III, et est convenue que la spécification devrait être publiée comme circulaire de l'OACI. Le Groupe d'experts CAEP est convenu d'un plan de travail complet d'établissement de normes sur les émissions de CO₂ avec une date de finalisation fin 2015. Toutes les recommandations formulées par le Groupe d'experts CAEP ont été approuvées par le Conseil et celles qui se rapportaient à des amendements de SARP ont été présentées aux États pour consultation.

Un nouveau manuel intitulé *Possibilités opérationnelles de réduire la consommation de carburant et les émissions*, qui remplace la Circulaire 303, contient des renseignements sur les pratiques en vigueur suivies par les États, les exploitants d'aéronefs, les constructeurs d'aéronefs, les exploitants d'aéroport, les fournisseurs de services de navigation aérienne et d'autres organisations de l'industrie. De plus, un nouveau document, intitulé *Orientations pour l'évaluation environnementale des modifications opérationnelles proposées pour la gestion du trafic aérien*, a

aussi été élaboré et se concentre sur l'évaluation des incidences sur l'environnement (à la fois des émissions et du bruit) en rapport avec les modifications proposées pour les procédures opérationnelles, les révisions de la conception de l'espace aérien et d'autres aspects opérationnels du même type.

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

Pas de mise à jour.

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

Pas de mise à jour.

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

Suite à la décision de la dernière session de l'Assemblée et aux mesures ultérieures approuvées par le Conseil de l'OACI, le Secrétariat a élaboré une gamme d'activités en vue d'une analyse mondiale des incidences des couvre-feux nocturnes. Cette analyse tiendra compte des questions environnementales et économiques, selon les recommandations du CAEP, ainsi que d'autres facteurs, dont l'incidence des fuseaux horaires, l'économie des compagnies aériennes et la demande des passagers dans le contexte de la croissance du secteur aéronautique. L'Inde a offert d'appuyer cette activité.

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

La révision du *Manuel de planification d'aéroport, Partie 2 — Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement* a débuté durant le cycle CAEP/9 en vue d'incorporer la planification des aéroports respectueuse de l'environnement et les meilleures pratiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains.

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

Le CAEP continue de suivre le développement des aéronefs supersoniques et leurs incidences sur l'élaboration des normes futures.

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

Le CAEP a travaillé en collaboration avec la SAE pour éprouver le système d'échantillonnage des PM non volatiles (PM_{nv}) qui doit servir aux mesures prises derrière les moteurs d'aviation, et un projet de pratique aérospatiale recommandée (ARP) est presque achevé. Les campagnes de mesure et la finalisation de l'ARP se poursuivent comme prélude à la spécification relative à la certification pour les émissions de PM_{nv} et à la nouvelle norme.

A37-19 *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*

Des progrès appréciables ont été réalisés dans quatre domaines clés définis dans la Résolution A37-19 de l'Assemblée : 1) objectifs ambitieux mondiaux ; 2) plans d'action des États ; 3) carburants alternatifs durables pour l'aviation ; et 4) mesures basées sur le marché (MBM).

Le Secrétariat a coopéré avec le CAEP pour poursuivre l'actualisation de l'évaluation des tendances en matière de CO₂, qui a été finalisée en avril 2013 en vue de sa présentation à la 38^e session de l'Assemblée. La méthode faisait intervenir l'estimation des incidences possibles des diverses catégories de mesures d'atténuation — développement technologique lié aux aéronefs, amélioration de l'ATM et de l'utilisation des infrastructures, plus grande efficacité des opérations et carburants alternatifs durables — afin de mesurer la progression actuelle et d'estimer la progression future vers la réalisation d'objectifs ambitieux mondiaux.

Le Secrétariat a travaillé également à l'élaboration de l'ICORAS, un système de compte rendu et d'analyse des CO₂ de l'OACI, qui permettra à l'Organisation de donner suite à la demande formulée dans la Résolution A37-19 de l'Assemblée de rendre compte périodiquement à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale et de mesurer les progrès accomplis vers la réalisation d'objectifs ambitieux mondiaux.

La décision A37-19 de l'Assemblée sur la présentation volontaire des plans d'action par les États a orienté les politiques de l'Organisation vers un mode de mise en œuvre davantage axé sur l'action. L'OACI a entrepris d'intenses activités visant le renforcement des capacités, facilitant ainsi, en quelques années seulement, l'élaboration et la présentation de plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂ qui représentent approximativement 80 % du trafic aérien mondial.

Afin d'appuyer l'élaboration et la présentation des plans d'action des États, le Secrétariat a mis au point des éléments indicatifs et une interface web interactive. De plus, les ateliers de formation pratique entrepris en 2011 se sont poursuivis en 2012 et 2013, avec une participation totale de 91 États membres représentant 93 % du trafic aérien international dans le monde.

Les renseignements figurant dans les plans d'action ont été analysés sur une base continue, et l'OACI a présenté une solide stratégie de renforcement des capacités pour aider les États à poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action. L'OACI a étudié des possibilités de partenariat avec d'autres organisations internationales et des institutions financières multilatérales (telles que le PNUD, le FEM et la Commission européenne) qui ont des fonds réservés et destinés aux activités d'atténuation des changements climatiques en vue d'établir des processus qui pourront faciliter le financement pour les États membres qui ont besoin d'assistance.

En mars 2013, l'OACI a annoncé l'officialisation d'un nouveau projet avec l'Indonésie, dont l'objectif est d'améliorer la gestion et la réduction de ses émissions de carbone provenant de l'aviation. Ce projet de grande ampleur, d'une durée de trois ans, sera exécuté par le ministère des Transports de l'Indonésie et la Direction de la coopération technique de l'OACI.

Le Secrétariat a intensifié ses efforts pour promouvoir et faciliter le développement et la distribution des carburants alternatifs durables pour l'aviation. Toutes les initiatives entreprises dans le monde concernant les carburants alternatifs durables pour l'aviation ont été répertoriées et actualisées régulièrement dans la plate-forme web du Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs de l'OACI (GFAAF). Un groupe d'experts de l'OACI (SUSTAF) a travaillé à l'élaboration d'un ensemble de recommandations de politique sur les carburants alternatifs durables, s'inspirant des politiques et des mesures existantes ainsi que des initiatives actuelles et des meilleures pratiques des États et des organisations. Au cours des préparatifs à la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (Conférence Rio+20) en juin 2012, l'OACI a coopéré avec des parties prenantes de l'industrie pour une série de quatre vols en correspondance, de Montréal à Rio de Janeiro, assurés par des avions utilisant des carburants alternatifs durables. L'OACI a célébré le premier anniversaire de cette initiative de la Conférence Rio+20 au Salon international de l'aéronautique et de l'espace de Paris-Le Bourget en juin 2013.

Avec l'appui des experts désignés par des États membres et des organisations internationales, le Secrétariat a entrepris des travaux intensifs pour trouver une solution mondiale à la question des mesures basées sur le marché (MBM). En juin 2012, le Conseil est convenu de concentrer ses efforts sur trois options de régime mondial de MBM. Il est également convenu qu'il fallait poursuivre les travaux en vue de l'établissement d'un cadre pour les MBM.

En novembre 2012, le Conseil est convenu de créer un Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et les changements climatiques (HGCC) chargé d'élaborer des recommandations sur une série de questions de politique concernant l'aviation internationale et les changements climatiques, notamment les questions concernant les MBM. Les progrès réalisés par le Groupe HGCC ont été communiqués au Conseil en mars et juin 2013.

L'évaluation de la faisabilité d'un régime mondial de MBM s'est poursuivie en 2013 et a porté sur les caractéristiques fondamentales d'un système mondial le plus pratique et le plus efficace, en tenant compte des orientations données par le Groupe HGCC, qui s'est réuni trois fois entre décembre 2012 et mars 2013 et a examiné différentes questions liées à un régime mondial de MBM, notamment : les participants au régime, les moyens pour prendre en compte les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, et la production de recettes par le régime. L'analyse quantitative des incidences d'un régime mondial de MBM, achevée en 2012, a été affinée au moyen de prévisions actualisées relatives au trafic, au parc aérien et aux émissions. Cette étude complémentaire a confirmé les résultats de l'étude de 2012 sur la faisabilité technique des trois options de régime mondial de MBM.

Tout comme les travaux portant sur un régime mondial de MBM, les avancées sur les questions techniques relatives à un cadre pour les MBM ont soulevé un certain nombre de considérations de politique. À la faveur des délibérations du Groupe HGCC et des travaux techniques des experts sur les MBM, les grandes lignes du cadre ont été élaborées et elles en présentent l'« objectif », les « principes directeurs » et les « éléments clés », en vue de leur examen par le Conseil.

A37-20 *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*

Appendice A — Réglementation économique du transport aérien international

Section I. Accords et arrangements

En avril 2012, l'Organisation a tenu un Symposium de l'OACI sur le transport aérien (IATS), en partenariat avec la Société de recherche de transport aérien (ATRS) comme étape préparatoire à la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6), qui s'est tenue en 2013 sur le thème des *Stratégies et outils de développement durable du transport aérien*.

La onzième session du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/11) s'est tenue en juin 2012 et elle a formulé des avis et des recommandations aux fins de la préparation de la conférence ATConf/6.

L'OACI a organisé des séminaires sur le transport aérien en préparation de la conférence ATConf/6 pour les régions suivantes : Rabat (Maroc, juillet 2012), en étroite collaboration avec la CAAC ; Buenos Aires (Argentine, juillet 2012), en étroite collaboration avec la CLAC ; Martinique (France, octobre 2012), pour les États des Caraïbes ; Dakar (Sénégal, octobre 2012), en étroite collaboration avec la CAFAC ; Paris (France, novembre 2012), pour les États européens ; et Hong Kong (Chine, janvier 2013), pour les États de la Région Asie et Pacifique.

La conférence ATConf/6 s'est tenue en mars 2013 sous le thème « Pérennité du transport aérien ». Elle s'est penchée sur des questions clés du transport aérien international et elle a formulé un vaste ensemble de recommandations qui a été approuvé par le Conseil en juin 2013. Le 18 mars 2013, durant la conférence ATConf/6, l'OACI a signé une Déclaration conjointe avec l'OMT sur l'aviation et le tourisme afin de renforcer la coopération sur des questions de priorité commune telle que la protection des passagers et des touristes, la facilitation des visas et les redevances.

L'OACI a mis à jour ses renseignements sur les indicateurs quantitatifs de la libéralisation.

La Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN) s'est tenue à Mumbai, (Inde, octobre 2011) et à Djeddah (Arabie saoudite, décembre 2012).

Section II. Coopération en matière d'arrangements réglementaires

La conférence ATConf/6 s'est penchée sur la question de l'harmonisation et de la compatibilité des approches réglementaires pour ce qui est des lois en matière de concurrence et des règles sur le transport aérien ainsi que sur des questions relatives à la protection des consommateurs, et elle a formulé des recommandations sur des mesures à prendre par les États et par l'OACI.

Section III. Diffusion des produits des compagnies aériennes

Lors de l'examen de la Résolution A37-20 en juin 2013 et pour tenir compte des faits nouveaux survenus dans l'industrie aéronautique et des pratiques réglementaires, il a été recommandé d'examiner cette section en profondeur afin d'évaluer s'il est nécessaire de maintenir sa présentation actuelle.

Section IV. Commerce des services

Pas de mise à jour.

Section V. Élaboration des orientations de politique

La conférence ATConf/6 a examiné les politiques et orientations de l'OACI sur la réglementation du transport aérien international [figurant dans le document intitulé *Politique et éléments indicatifs sur la réglementation économique du transport aérien international* (Doc 9587)] et elle a recommandé qu'elles soient actualisées de manière qu'elles progressent au même rythme que les faits nouveaux et répondent aux besoins des États.

En application de la Résolution A37-20, l'Organisation a actualisé la base de données des Accords sur les services aériens du monde (WASA), portant le champ d'application à 2 480 accords concernant 166 États, et le modèle d'accord sur les services aériens (MASA).

Appendice B — Statistiques

Une nouvelle édition du *Manuel du Programme statistique de l'OACI* (Doc 9060), désormais appelé *Manuel de référence du Programme statistique de l'OACI*, incorporant les nouveaux éléments du Programme statistique de l'OACI, a été élaborée.

Les recommandations et conclusions de la dixième session de la Division des statistiques (STA/10), qui s'est tenue à Montréal du 23 au 27 novembre 2009, ont été mises en œuvre.

Concernant les dix recommandations et conclusions de STA/10 se rapportant expressément aux formulaires statistiques, les modifications visant les formulaires actuels ont été mises en œuvre et de nouveaux formulaires de données, concernant notamment la consommation de carburant par les transporteurs aériens (formulaire M), ont été introduits.

La diffusion des données recueillies dans le cadre du Programme statistique de l'OACI a été renforcée grâce à la nouvelle plate-forme en ligne ICAO*data+*, un outil convivial et novateur qui permet aux utilisateurs d'adapter la représentation graphique des données à leurs besoins. Cette plate-forme est aussi un outil de comparaison des données mondiales sur l'aviation qui répond aux besoins des utilisateurs internes comme externes et qui est offert sans frais aux États membres.

Quatre sessions de formation pratique en statistiques ont été réalisées au siège de l'OACI : États africains (novembre 2011 et juin 2012), États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC, septembre 2012), et États membres de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC, novembre 2012). En parallèle, une série de cours d'apprentissage en ligne sur les prévisions a été élaborée en coopération avec la CAE.

Le Secrétariat a entrepris de mettre au point le Système de compte rendu et d'analyse des CO₂ de l'OACI (ICORAS), utilisé pour intégrer les données sur la consommation de carburant et sur le trafic communiquées par les États membres ; ces données sont ensuite complétées par d'autres données de diverses sources, afin de produire des estimations précises des émissions de CO₂.

Appendice C — Prévisions, planification et analyses économiques

Des prévisions à long terme sur le trafic passagers et le trafic de fret, qui s'étendent jusqu'à un horizon de 30 ans selon un modèle économétrique ascendant, ont été établies.

Des prévisions annuelles à moyen terme (sur un horizon de trois ans) ont été établies en 2011-2013 et elles ont été affichées sur le site web de l'OACI.

Comme suite aux résultats du Symposium sur les professionnels de l'aviation de la prochaine génération, qui s'est tenu à Montréal en mars 2010, une étude contenant des renseignements sur les incidences de la croissance projetée du trafic et du parc aérien sur la demande de personnel qualifié en aviation a été élaborée et publiée au début de 2011 dans le Doc 9956 — *Prévisions mondiales et régionales à l'horizon de 20 ans — Pilotes, personnel d'entretien/maintenance, contrôleurs de la circulation aérienne*.

De l'assistance a été apportée aux régions pour l'élaboration des prévisions et d'autres paramètres de planification dont ont besoin les différents groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG). Quatre réunions des groupes de prévision du trafic (TFG) ont été tenues dans les régions Asie/Pacifique, Moyen-Orient, Afrique-océan Indien et Caraïbes/Amérique du Sud. Les rapports de ces réunions, contenant les prévisions et les analyses, ont été affichés sur le site web de l'OACI.

Le Groupe de soutien sur les prévisions et l'analyse économique (FESG) du CAEP a été appuyé, notamment par la fourniture de données et de renseignements sur l'aviation en vue de l'élaboration de prévisions mondiales à long terme sur le trafic et le parc aérien aux fins d'analyses environnementales et par l'étude d'un modèle mondial de prévision avec contraintes, qui pourrait être utilisé pour appuyer l'évaluation des incidences potentielles des contraintes sur l'environnement.

La révision du *Manuel de prévision du trafic aérien* (Doc 8991) a été entreprise.

Appendice D — Facilitation

Le Conseil a adopté en 2011 l'Amendement n° 22 de l'Annexe 9 — *Facilitation* afin d'aider les États à se préparer en cas de flambée internationale de maladies transmissibles et de renforcer les mesures visant à faciliter l'assistance aux voyageurs aériens dont le vol est perturbé suite à un cas de force majeure. En 2012, le Conseil a adopté l'Amendement n° 23, qui révisé l'Appendice 13, en vue de renforcer le partage des données et l'efficacité de la réaction en cas de pandémie ou d'épidémie à grande échelle.

En octobre 2012, le Groupe d'experts de la facilitation est convenu de recommandations concernant l'accessibilité du transport aérien aux personnes handicapées, la facilitation du fret aérien et la sécurité du processus de délivrance des documents de voyage. Le Groupe d'experts a aussi créé un groupe de travail chargé d'élaborer de nouveaux éléments indicatifs sur le contenu d'un programme national de facilitation du transport aérien et de revoir et améliorer les éléments indicatifs existants en matière de facilitation.

La norme figurant au § 3.10.1 de l'Annexe 9 dispose que « [d]ans le cas des passeports émis après la date du 24 novembre 2005 et qui ne sont pas lisibles à la machine, les États contractants veilleront à ce que la date d'expiration soit antérieure au 24 novembre 2015. » Cela signifie qu'à

cette date il ne devrait plus y avoir de passeports non lisibles à la machine en circulation. À sa vingt et unième réunion, le Groupe TAG/MRTD a adopté un plan de communication relatif à l'échéance du 24 novembre 2015 ; il devrait être mis en œuvre par le Secrétariat en coordination avec l'ICBWG. L'objectif est double : encourager les États membres à respecter la date du 24 novembre 2015 pour l'expiration des passeports non conformes et réduire les désagréments que pourrait causer aux voyageurs le retrait de ces passeports de la circulation. Il s'agit aussi, dans le cadre du plan, d'intensifier les efforts de mobilisation et de communication pour sensibiliser les États membres à l'importance du respect de cette échéance et préparer et diffuser des éléments indicatifs sur les défis et les pratiques liés à la mise en œuvre de la norme 3.10.1.

Selon les informations présentées par le Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) à la vingt et unième réunion du Groupe TAG/MRTD, une centaine d'États délivrent des passeports électroniques, près de 484 millions de passeports électroniques sont en circulation dans le monde, 23 États ont recours à un système automatisé de contrôle frontalier (SACF) pour lequel le passeport électronique est indispensable, et 56 États se servent d'identificateurs biométriques pour la gestion des contrôles frontaliers. Il est prévu d'élaborer une feuille de route type de l'OACI destinée à aider les États dans les initiatives de mise en œuvre des passeports électroniques.

L'OACI continue d'organiser avec succès des symposiums et des expositions annuels sur les DVLM. Le symposium est un événement international de premier plan qui réunit les intervenants dans le domaine des documents de voyage, de la sécurité frontalière et de l'aviation pour échanger des informations sur les faits nouveaux concernant les SARP relatives aux DVLM, les pratiques exemplaires et les défis en matière de sûreté et de facilitation auxquels sont confrontés les États membres, et les solutions possibles. Depuis la dernière Assemblée, le Secrétariat, grâce à la générosité des autorités des pays hôtes, a organisé des séminaires régionaux sur les DVLM, les identificateurs biométriques et les normes de sûreté, au Brésil, au Mozambique, au Qatar, à Singapour, au Zimbabwe et à Saint-Martin (partie néerlandaise).

L'initiative conjointe du Comité interaméricain contre le terrorisme (CICTE) de l'Organisation des États américains (OEA) et de l'OACI s'articule autour d'un projet d'assistance technique d'une durée de trois ans qui comprend des activités de mobilisation, des consultations techniques et le renforcement des capacités des États bénéficiaires pour la mise en œuvre des SARP relatives aux DVLM et des pratiques exemplaires en matière de contrôles frontaliers. Les activités ont débuté en décembre 2011 et devraient se terminer en mars 2014. Des ateliers et des missions d'évaluation des lacunes principalement axés sur la recherche de solutions ont été réalisés avec pour référence le *Guide de l'OACI pour l'évaluation de la sécurité du traitement et de la délivrance des documents de voyage*. Des ateliers sous-régionaux ont été tenus au Mexique, au Panama, à Antigua-et-Barbuda et à Trinité-et-Tobago, et des missions d'évaluation des lacunes ont été réalisées en République dominicaine, au Guatemala, à El Salvador et à Antigua-et-Barbuda.

En coordination avec l'ICBWG, le Secrétariat a apporté de l'aide à 70 États membres et organisations internationales sur des questions relatives aux DVLM, précisant les spécifications concernant ces documents, interprétant les exigences, menant des évaluations globales, se prêtant à des consultations et organisant des sessions de formation. Des projets et des missions d'assistance technique ont aussi été préparés et réalisés avec le concours de la Direction de la coopération technique.

L'OACI a continué de publier le magazine « Rapport sur les DVLM » pour le bénéfice des parties intéressées par son travail concernant les spécifications pour les DVLM, les identificateurs biométriques et les technologies connexes.

Cinq suppléments au Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, contenant des spécifications actualisées ont été publiés depuis la 37^e session de l'Assemblée. Une des activités majeures du Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) a notamment été d'élaborer des éléments indicatifs concernant les preuves d'identité pour la sécurisation des sources de création et de validation de l'identité. Tous les éléments indicatifs sur les DVLM sont offerts sans frais sur le site web du programme DVLM.

L'OACI a fait la promotion de la participation au Répertoire de clés publiques (RCP), un outil d'inspection permettant la vérification sûre des passeports électroniques par les autorités de contrôles frontaliers, en réalisant un certain nombre d'ateliers durant les symposiums et séminaires régionaux sur les DVLM. Les États membres sont priés instamment de participer, étant donné l'importance de renforcer la sûreté aux frontières et la facilitation du transport aérien. De plus, l'Annexe 9 de l'OACI recommande que la délivrance de passeports électroniques et la participation au Programme RCP aillent de pair.

Appendice E — Imposition

La conférence ATConf/6 s'est penchée sur les questions connexes de la taxation du transport aérien et a fait des recommandations quant aux mesures à prendre par les États et par l'OACI.

Le Supplément au Doc 8632, *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international*, a été mis à jour.

Appendice F — Aéroports et services de navigation aérienne

Section I. Politique en matière de redevances

Les politiques et orientations suivantes ont été mises à jour avec le concours des groupes AEP et ANSEP.

La neuvième édition du Doc 9082, *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, a été publiée en février 2012.

La cinquième édition du Doc 9161, *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne*, est en cours d'élaboration.

Comme suite au Symposium sur les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) tenu à Montréal en octobre 2011, il a été décidé d'élaborer des éléments indicatifs supplémentaires sur le financement durable des RSOO en consultation avec les États et l'industrie. Le Chapitre 5 du Doc 9734, *Manuel de supervision de la sécurité*, Partie B, a été révisé en conséquence.

Section II. Aspects économiques et gestionnels

L'OACI a publié le *Manuel sur la privatisation des services d'aéroport et de navigation aérienne* (Doc 9980) en août 2012.

L'OACI a continué d'actualiser les renseignements spécifiques sur la privatisation des aéroports et des services de navigation aérienne, notamment les *Études de cas sur la commercialisation, la privatisation et la supervision économique des aéroports et des ANSP*. Ces études sont disponibles à l'adresse http://www.icao.int/sustainability/pages/Eap_ER_Databases_CaseStudies_ANSPs.aspx

Appendice G — Économies des transporteurs aériens

Des études sur les différences régionales dans l'économie de l'exploitation des transporteurs aériens internationaux pour les années 2008, 2009 et 2010 ont été menées et une étude pour l'année 2011 est en cours ; les résultats sont publiés dans des circulaires sur une base bisannuelle. Selon les résultats de ces études, les valeurs des pondérations mondiales et sectorielles sont fournies, sur une base annuelle, au Service de péréquation de l'IATA pour qu'il établisse les indices de péréquation des recettes des compagnies aériennes provenant des voyages intercompagnies.

Appendice H — Poste aérienne

Des données sur le trafic des compagnies aériennes, des données financières et des analyses sont fournies annuellement à l'Union postale universelle (UPU) pour le calcul de tarifs de base d'acheminement de la poste aérienne en conformité avec l'article 53 de la Convention postale universelle.

A37-21

Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile

Les rôles et responsabilités de l'OACI et de chacun des organismes régionaux de l'aviation civile et de chaque organisation régionale ont été définis dans des arrangements de coopération ; un travail en collaboration a permis d'éviter les doubles emplois.

L'OACI a amorcé l'élaboration d'un programme établi de planification périodique et permanente avec les organismes régionaux de l'aviation civile en ce qui concerne les événements et programmes régionaux.

L'OACI a également réalisé des examens avec les organismes régionaux de l'aviation civile et les organisations régionales en ce qui concerne les questions régionales de leur ressort, dans les domaines de la sécurité, de la sûreté, de la protection de l'environnement et de la durabilité du transport aérien. Les bureaux régionaux ne laissent passer aucune occasion de coopération régionale afin de mettre à profit les ressources des organismes régionaux de l'aviation civile selon les priorités et les besoins des régions et des États.

A37-22

Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

L'exposé récapitulatif qui contient les actualisations rédactionnelles des résolutions dans le domaine juridique a été publié dans les *Résolutions de l'Assemblée en vigueur (au 8 octobre 2010)* (Doc 9958). En plus des modifications rédactionnelles et corrélatives, des renvois aux deux Conventions de Montréal du 2 mai 2009 et aux deux instruments de Beijing du 10 septembre 2010 ont été ajoutés. Le Doc 9958 a été affiché sur le site web de l'OACI.

A37-23 *Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing de 2010*

La Convention de Beijing a été signée par 27 États, et sept États l'ont ratifiée ou y ont adhéré. Le Protocole de Beijing a été signé par 29 États, et six États l'ont ratifié ou y ont adhéré.

A37-24 *Promotion de la Convention de Montréal de 1999*

Lors de leurs visites dans les États, le Président du Conseil et le Secrétaire général ainsi que d'autres fonctionnaires de l'OACI continuent à mettre l'accent sur les questions de ratification. La Direction des affaires juridiques et des relations extérieures encourage la ratification de ces instruments lors des séminaires juridiques, à l'occasion des dépôts personnels effectués par les représentants des États, aux sessions de l'Assemblée et lors d'autres réunions de l'OACI. Au 31 décembre 2012, la Convention de Montréal avait été ratifiée par 103 États.

A37-25 *Politique de l'OACI en matière de services linguistiques*

En vue de réaliser la parité des services linguistiques, le nombre de traducteurs est maintenant le même pour toutes les langues (sauf l'anglais), et les services d'interprétation en chinois et en arabe sont maintenant égaux à ceux des autres langues de l'Organisation. Les publications qui n'étaient pas disponibles en chinois et en arabe sont traduites progressivement, selon une liste prioritaire et sous réserve de contributions volontaires. Des efforts ont également été faits pour traduire le site web public de l'OACI, principalement grâce à des contributions volontaires. Le site web public est maintenant présenté en anglais, en français et en chinois.

Afin de maintenir une qualité élevée, principalement dans le cas des publications cruciales, la gestion de la qualité a été mise en œuvre pour les documents externalisés. La politique et les procédures de l'OACI en matière d'externalisation des services de traduction sont entrées en vigueur le 17 avril 2012, en vue de garantir que toutes les activités d'externalisation de la traduction sont effectuées de manière rigoureuse et transparente. La politique établit la portée et les principes de base de l'externalisation des travaux de traduction en tenant compte de la qualité, de la rapidité de livraison et de la confidentialité ainsi que des facteurs financiers. Elle décrit également les critères qui doivent être suivis pour la sélection des traducteurs et leur classification ainsi que pour le mécanisme à appliquer pour la gestion de la qualité des traductions externalisées, afin de veiller à ce que le travail soit fait en pleine conformité avec des instructions et des mandats spécifiques, et qu'il soit complet et précis.

Des efforts sont faits pour aligner les normes de production et les procédures de gestion des documents sur celles de l'ONU, notamment la mise en œuvre d'un système de créneaux pour la production des documents, la méthode de gestion des demandes de dérogation et le renforcement de la prévision de la documentation. L'étalonnage de la charge de travail des traducteurs, des éditeurs, des agents de traitement de textes et des interprètes, et le compte rendu de la productivité, aussi bien au niveau individuel qu'au niveau des services, sont en cours d'élaboration.

Une solution de traduction assistée par ordinateur a été mise en œuvre à la fin de 2011. Tout le personnel de la Sous-Direction des services linguistiques et des publications a reçu une formation adaptée en 2012, et celle-ci se poursuivra en 2013. Cette solution deviendra le système central des activités de traduction à l'interne et à l'externe. L'avantage immédiat sera une augmentation de la qualité et de l'homogénéité des traductions du fait d'un meilleur contrôle du processus de traduction. Des gains de productivité pourraient aussi être réalisés avec le temps grâce à une amélioration de l'efficacité dans le traitement de la chaîne des publications.

A37-26 *Budgets pour 2011, 2012 et 2013*

Section A : Aucune mesure nécessaire.

Section B : Aucune mesure nécessaire.

Section C : Aucune mesure nécessaire.

A37-27 *Contributions au Fonds général pour 2011, 2012 et 2013*

Le Secrétaire général a informé les États membres de leurs contributions pour 2011 dans la lettre A 1/8-10/76 du 22 décembre 2010 ; pour 2012 dans la lettre A 1/8-11/80 du 21 décembre 2011 ; et pour 2013 dans la lettre A 1/8-12/67 du 29 novembre 2012.

A37-28 *Fonds de roulement*

Le Conseil a approuvé la recommandation selon laquelle une augmentation du Fonds de roulement ne serait pas jugée nécessaire à ce stade.

A37-29 *Modification du Règlement financier*

La quatorzième édition du *Règlement financier de l'OACI* (Doc 7515), intégrant tous les amendements approuvés à la 37^e session de l'Assemblée, a été publiée en 2011.

A37-30 *Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2007, 2008 et 2009 et examen des rapports de vérification correspondants*

Aucune mesure nécessaire.

A37-31 *Nomination du Commissaire aux comptes*

Aucune mesure n'a été nécessaire étant donné que M. Didier Migaud, Premier Président de la Cour des Comptes, a été nommé pour les exercices financiers 2011, 2012 et 2013.

A37-32 *Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations*

Durant 2012, le Secrétaire général a envoyé à tous les États membres quatre relevés indiquant le solde des contributions de l'année en cours et des contributions échues au 31 décembre de l'année précédente.

Il n'y a pas eu de nouvelles propositions d'arrangement depuis la dernière session de l'Assemblée. Le Conseil continue de promouvoir sa politique invitant les États membres ayant des arriérés de contributions à faire des propositions de règlement pour liquider leurs arriérés de longue date en conformité avec la Résolution A37-32.

Au 30 juin 2013, était considéré comme suspendu le droit de vote à l'Assemblée et au Conseil de 18 États membres étant donné que leurs arriérés de contributions étaient égaux ou supérieurs au total de leurs contributions des trois exercices précédents ainsi que celui des États membres qui ne

se sont pas conformés pas aux accords conclus en application de l'alinéa b) du paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A37-32 de l'Assemblée.

Les mesures supplémentaires précisées dans le paragraphe 9 du dispositif de la Résolution A37-32 ont aussi été appliquées durant cette période aux États membres dont le droit de vote a été considéré comme suspendu au titre de l'article 62 de la Convention. Seuls les États sans arriérés de contributions annuelles, sauf pour l'année en cours, étaient éligibles au Conseil, aux Comités et aux organes de l'OACI.

— FIN —

