



ASSEMBLÉE — 37^e SESSION

RAPPORT SUPPLÉMENTAIRE SUR LES ACTIVITÉS DE L'ORGANISATION AU COURS DU PREMIER SEMESTRE DE 2010

OBJECTIF STRATÉGIQUE A : SÉCURITÉ

Conférence de haut niveau sur la sécurité

Du 29 mars au 1^{er} avril, l'OACI a tenu une Conférence de haut niveau sur la sécurité qui a réuni 551 participants, dont des ministres et des directeurs généraux de l'aviation civile de 117 États membres ainsi que des représentants de 32 organisations internationales. La Conférence a demandé à l'OACI de faciliter la collecte, l'analyse et la diffusion de renseignements sur la sécurité fournis par les États et les partenaires de l'industrie, ce qui s'est traduit pour l'Organisation par un mandat fort pour établir une stratégie destinée à réduire davantage le nombre d'accidents dans le monde, grâce à l'échange de renseignements sur la sécurité entre les États membres et l'industrie du transport aérien.

Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) — Approche systémique globale (CSA)

L'actuel cycle sexennal des audits de l'USOAP-CSA doit se terminer à la fin de 2010. Au cours du premier semestre de 2010, 14 États ont fait l'objet d'audits CSA, ce qui a porté à 159 le nombre total d'audits de supervision de la sécurité menés à bien.

Au 30 juin 2010, 188 des 190 États membres avaient donné leur consentement à la publication des résultats des audits du cycle CSA. Les renseignements pertinents sont affichés sur le site web OACI d'échange de renseignements sur la sécurité des vols (FSIX) (www.icao.int/FSIX).

Selon les directives de l'Assemblée et du Conseil de l'OACI le développement d'une approche systémique globale (CMA) pour la poursuite du programme USOAP au-delà de 2010 s'est amorcé. Des éléments indicatifs sur la CMA sont en cours d'élaboration et ils seront communiqués à tous les États membres de l'OACI. Une période de transition à la nouvelle approche, durant laquelle diverses

activités d'intervention seront mises en œuvre, débutera en 2011. On compte au nombre de ces activités les missions de validation coordonnées par l'OACI (ICVM). L'efficacité de ces missions est en train d'être évaluée et deux ICVM avaient été réalisées durant le premier semestre de 2010.

Deux autres fonctionnaires nationaux, détachés à l'OACI pour une longue période par les Bahamas et l'Arabie saoudite, se sont joints à l'USOAP en mars, ce qui porte à huit le nombre total d'experts détachés à long terme actuellement affectés à l'USOAP.

Analyse de données sur la sécurité

En accord avec les principes de gestion de la sécurité, le système intégré d'analyse et de compte rendu des tendances de la sécurité (iSTARS) de l'OACI est en cours d'élaboration. La capacité d'analyse du système iSTARS permet de contrôler la réalisation des objectifs mondiaux en matière de sécurité par l'évaluation de nombreux critères. Étant donné la complexité du système mondial de navigation aérienne actuel, l'analyse de divers types de données est essentielle pour corrélérer avec exactitude de nombreux attributs qui, combinés, peuvent engendrer des vulnérabilités systémiques qui accroissent les risques de sécurité.

Système d'information en ligne sur la sécurité des aéronefs (OASIS)

Contexte

Le système d'information en ligne sur la sécurité des aéronefs de l'OACI (OASIS) contient des renseignements pertinents sur tous les aéronefs généralement utilisés dans l'aviation civile internationale, notamment l'immatriculation, la propriété et le contrôle, en application de l'article 21 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*.

Le système OASIS est doté de la capacité d'établir des identificateurs uniques pour les aéronefs, en utilisant deux champs de données qui, lorsqu'ils sont combinés, identifient de façon unique tous les aéronefs figurant dans la base de données, quelles que soient leurs marques actuelles d'immatriculation. Un historique de la propriété et du contrôle de l'aéronef sera donc disponible.

Les données pour appuyer ce système sont fournies par les États au moyen du système fondé sur le web de l'OACI. À titre de solution de rechange à la fourniture de données directement à l'OACI par le biais du système fondé sur le web de l'Organisation, les États peuvent formater leurs données en utilisant des étiquettes logicielles fournies par l'OACI, sur demande, ou en faisant appel à un fournisseur de services accrédité auprès de l'OACI, actuellement le Registre international d'aéronefs civils (IRCA). La base de données OASIS est accessible uniquement aux États membres aux fins d'identification de la propriété et du contrôle des aéronefs.

Développement du système

En 2010, les travaux sur le module immatriculation des aéronefs du système OASIS ont porté sur la mise en place d'une fonctionnalité pour recevoir les mises à jour de données de l'IRCA automatiquement dans la base de données de l'OACI, la formulation de requêtes en ligne et les rapports imprimés pour les États, l'élaboration d'un outil permettant aux États de formater leurs données et de les envoyer à l'OACI à partir de leurs bases de données existantes, et sur le réglage du système pour que le temps de réponse convienne aux États.

Il est prévu que le système OASIS sera opérationnel en juillet 2010.

Registre international de permis d'exploitation aérienne (AOC)

L'OACI est en train de créer un registre international des AOC pour faciliter la surveillance des exploitants étrangers. Le projet devrait se faire en deux phases.

La phase I consiste à mettre en œuvre une base de données pour recueillir auprès des États de l'exploitant les AOC et les spécifications d'exploitation exigées par les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*. Ce projet bénéficie de l'appui de l'Université de l'aviation civile de la Chine (CAUC) et de l'Association du transport aérien international (IATA). Une lettre d'intention a été signée le 17 mai 2010 par l'OACI, la CAUC et l'IATA, le développement devant commencer en juillet 2010. Il est prévu que le registre sera opérationnel d'ici le deuxième trimestre de 2011. Le registre sera lié au système d'information en ligne sur la sécurité des aéronefs de l'OACI (OASIS).

La phase II se déroulera lorsque les parties prenantes utiliseront régulièrement le registre. Elle entraînera la définition d'une série supplémentaire de données et des fonctionnalités corrélatives pour le registre, afin de fournir suffisamment de données pour améliorer et faciliter les opérations d'aviation civile internationale et leur surveillance.

La cinquième édition du *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) a été publiée en anglais et le sera dans les autres langues officielles lorsque le document aura été traduit. Ce manuel contient des éléments indicatifs pour la supervision des exploitants nationaux, notamment sur la certification et la surveillance. Il contient également des éléments indicatifs sur la surveillance d'exploitants étrangers, notamment sur les mesures à prendre pour donner suite aux conclusions des inspections sur les aires de trafic. Des directives supplémentaires sont également incluses sur les contrats de location à long terme.

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

Les Initiatives de l'Association du transport aérien international (IATA) sur la formation et les qualifications (ITQI) ont continué de faire l'objet d'une étroite

collaboration avec l'OACI, en particulier pour l'élaboration d'éléments indicatifs à inclure dans les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Formation* (PANS-TRG, Doc 9868) concernant la formation et l'évaluation du personnel de maintenance fondées sur les compétences, la formation en fonction des constatations pour les équipages de conduite, et les qualifications de l'instructeur et de l'examineur. L'équipe spéciale NGAP a été instituée en mai 2009, afin d'appuyer et d'élargir les travaux entrepris au titre des ITQI. L'équipe, composée de participants provenant d'organismes de réglementation, de l'industrie, d'associations internationales, d'universités et de fournisseurs de services de formation, examinera trois domaines : planification des ressources humaines ; méthodologies de formation et d'apprentissage ; et mobilisation de la prochaine génération.

En mars, l'OACI a tenu un symposium sur les NGAP. Sous le thème « *Au-delà de la crise économique : mobiliser la communauté aéronautique pour recruter, former et maintenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation* », l'événement a réuni 403 participants de 71 États et 14 organisations internationales. Il convient de noter en particulier la participation de plus de 80 étudiants inscrits à des programmes universitaires ou collégiaux liés à l'aéronautique. À la suite du symposium, l'Équipe spéciale NGAP a axé ses travaux sur l'établissement des compétences pour les membres d'équipage de conduite, les professionnels de la gestion du trafic aérien et le personnel de maintenance. Elle a appuyé l'élaboration d'une politique et de critères pour un mécanisme d'agrément OACI de la formation sur une base volontaire et elle a élaboré un programme de sensibilisation visant les professionnels de l'aviation de la prochaine génération.

Marchandises dangereuses

Un nouveau programme de formation aux marchandises dangereuses a été lancé. Il se compose d'un manuel de formation et d'un cours qui aideront les États à respecter les principes généraux qui régissent le transport aérien international des marchandises dangereuses, énoncés dans l'Annexe 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses*, et plus en détail dans les *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* (Doc 9284). Ce programme s'adresse aux inspecteurs de la sécurité responsables des marchandises dangereuses, mais il profitera à toute personne ayant besoin de connaître dans le détail les dispositions des Instructions techniques. Des renseignements sur le programme sont affichés sur le site web public de l'OACI à l'adresse www.icao.int/anb/fls/dangerousgoods/training.

Mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances (PBN)

Pour aider les États à mettre en œuvre la PBN, l'OACI a prévu des ateliers de conception de l'espace aérien PBN, des cours pour l'approbation opérationnelle

de la PBN et des ateliers sur les opérations en descente continue. Ces efforts pédagogiques ont été coordonnés avec le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL) et la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis. En outre, trois visites de l'Équipe d'intervention (Go-Team) sont prévues pour la fin 2010. Par ailleurs, le premier Bureau des procédures de vol a été ouvert à Beijing en avril, un deuxième étant prévu pour l'Afrique.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010, 60 projets nationaux et 20 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 :

- mise sur pied de l'Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO) et de l'Agence du Groupe de l'accord de Banjul chargée des enquêtes sur les accidents (BAGAIA), et début des activités de la BAGASOO ;
- élaboration d'un plan-cadre pour l'aviation civile pour un pays de la Région Afrique-océan Indien (AFI) ;
- évaluations aéronautiques de la structure organisationnelle dans sept pays de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) ;
- acquisition de rechanges pour le matériel de sauvetage et de lutte contre l'incendie et de pièces de vêtement de protection pour trois pays de la Région CAR/SAM ;
- élaboration de normes et procédures de sécurité et de programmes de sécurité à long terme pour 19 pays des Régions Europe (EUR) et Moyen-Orient (MID), et renforcement des aptitudes du personnel national en matière de technique et de gestion ;
- levée des mesures d'interdiction de l'Union européenne empêchant six transporteurs aériens d'un État de la Région Asie et Pacifique (APAC) d'entrer dans l'espace aérien européen ;
- quarante-sept cours de formation portant sur une vaste gamme de sujets liés à la sécurité dispensés dans des États de la Région APAC ;
- élaboration et mise en œuvre d'un plan stratégique pour l'aviation dans un État de la Région APAC.

OBJECTIF STRATÉGIQUE B : SÛRETÉ

Depuis le 1^{er} janvier 2010, l'OACI a regroupé ses activités relatives à la sûreté de l'aviation dans une Sous-Direction de la sûreté de l'aviation, nouvellement créée au sein de la Direction du transport aérien, qui est dirigée par un Sous-Directeur. Cette restructuration, qui était en bonne partie achevée en mai, a été entreprise pour appuyer davantage l'aspect sûreté à l'OACI, assurer une meilleure coordination des activités et accroître les efforts destinés à renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde entier.

Suite à la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines, le 25 décembre 2009, l'OACI a eu recours au réseau de points de contact (PoC) pour la sûreté de l'aviation pour transmettre des renseignements et des recommandations aux États participants, qui étaient au nombre de 99 au 31 mai 2010. Les États ont été invités, du fait de cet incident, à évaluer les risques et à mettre en place des mesures adéquates d'inspection/filtrage, et la nécessité d'assurer la coopération dans toute question ayant trait à la sûreté de l'aviation leur a été rappelée. Ce message a été suivi par un bulletin électronique transmis le 6 janvier 2010 avec la même information à l'intention de tous les États membres de l'OACI.

Dans la foulée de l'incident du 25 décembre, l'OACI a pris part à une série de conférences ministérielles régionales sur l'aviation, à Abou Dhabi, Abuja, Mexico et Tokyo. Les conférences se sont penchées en particulier sur des questions clés pour la sûreté de l'aviation, telles que la collecte et le partage de renseignements, les technologies de sûreté de l'aviation, les normes internationales et l'assistance en matière de sûreté. Chaque conférence a publié une déclaration réaffirmant la volonté de combattre le terrorisme et de contrer plus particulièrement les menaces contre l'aviation civile.

Le Conseil a approuvé une stratégie globale de sûreté de l'aviation pour les deux prochains triennats, qui sera présentée à la 37^e session de l'Assemblée. La stratégie, dont l'objet est d'accroître la sûreté de l'aviation au cours de la période 2011-2016, reconnaît qu'il faut être proactif face aux menaces potentielles contre l'aviation civile, en renforçant notamment la coopération internationale. Articulée autour de sept domaines de focalisation stratégique, la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) met en évidence le besoin de fournir une assistance concrète aux États afin qu'ils puissent corriger les failles en matière de sûreté. Dans la nouvelle stratégie, on mise davantage sur des initiatives de renforcement des capacités pour s'attaquer aux problèmes de sûreté de façon durable.

La vingt et unième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation s'est déroulée du 22 au 26 mars 2010 au siège de l'OACI. Le Groupe d'experts a examiné le contexte actuel de menaces et de risques, à la lumière de la tentative de sabotage du 25 décembre 2009, et a formulé plusieurs recommandations. Les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* ont été actualisées et renforcées ; elles doivent entrer en vigueur en 2011 après consultation officielle des États membres et approbation du Conseil. Le Groupe a conclu que la menace posée par les explosifs liquides demeure un sujet de préoccupation et a recommandé

qu'un groupe d'étude du Secrétariat élabore des éléments indicatifs pour l'emploi de techniques d'inspection/filtrage permettant de détecter les substances dangereuses présentes dans les liquides, les aérosols et les gels (LAG). Le déploiement de ces dispositifs permettrait de lever les restrictions actuellement en vigueur à l'égard des LAG transportés dans les bagages de cabine.

Au chapitre de la sûreté des documents de voyage, les États avaient jusqu'au 1^{er} avril 2010 pour commencer à délivrer des passeports lisibles à la machine (PLM) conformes aux spécifications de l'OACI. Plus de 170 États ont pu respecter cette échéance et on s'attend à ce que 12 autres États délivrent des PLM conformes aux normes d'ici la fin de 2010. Aux termes du Programme de documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), l'OACI continue d'aider les États qui en font la demande à mettre sur pied des systèmes de délivrance de PLM ou de passeports électroniques.

Depuis la création du Répertoire OACI de clés publiques (RCP) en mars 2007, le nombre de participants est passé à 18 États membres. D'autres États devraient y adhérer à la suite de la décision de l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE) d'inviter ses membres à envisager l'adhésion au RCP. L'atelier de l'OSCE tenu à Vienne les 27 et 28 mai 2010 a surtout porté sur le RCP de l'OACI, afin de sensibiliser les États, promouvoir leur adhésion et les encourager à l'utiliser. La Commission du Répertoire de clés publiques est composée de 15 membres, à savoir l'Allemagne, l'Australie, le Canada, la Chine, les États-Unis, la France, l'Inde, le Japon, le Kazakhstan, le Nigéria, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, le Royaume-Uni, Singapour et la Suisse.

La sixième réunion du Groupe d'experts de la facilitation, tenue au siège de l'OACI du 10 au 14 mai 2010, a recommandé que soit introduite une nouvelle norme dans l'Annexe 9 — *Facilitation* créant l'obligation pour les États de se conformer aux exigences mondialement acceptées relatives à la transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV). Le Groupe d'experts est également convenu d'un nouvel ensemble de lignes directrices en matière d'échange des données des dossiers passagers (PNR), qui aidera les États à mettre en œuvre leurs propres programmes PNR. Il est en outre convenu de commencer à élaborer de façon urgente de nouvelles lignes directrices sur les programmes avancés d'échange de données, en coordination avec l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'Association du transport aérien international (IATA).

Au cours des six premiers mois de l'année, 16 audits de sûreté de l'aviation ont été menés dans le cadre du deuxième cycle du Programme universel d'audits de sûreté (USAP), portant à 71 le nombre d'États audités depuis le lancement du deuxième cycle en janvier 2008. En mai, un cours de formation et de certification des auditeurs USAP a été offert dans la Région Asie et Pacifique.

À sa 189^e session, le Conseil a approuvé la définition de l'expression « problème grave de sûreté (PGSu) » ainsi qu'un mécanisme afin de régler rapidement ces problèmes hors des délais fixés pour la production des rapports d'audits de

sûreté de l'aviation et des plans d'action correctrice. Le Conseil a approuvé un amendement corrélatif du protocole d'accord entre l'OACI et les États qui subiront un audit, qui incorpore ce nouveau mécanisme.

L'OACI poursuit différentes activités de formation dans le cadre du Soutien de la mise en œuvre et du développement (ISD) — Sûreté, notamment la préparation de mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA). Au cours du premier semestre 2010, deux cours de formation (*Cours de base* et *Instructeurs*) ont été révisés et deux autres (*Gestion des crises* et *Exercices*) ont été actualisés et sont aujourd'hui disponibles en anglais. Ce matériel pédagogique est en voie d'être traduit dans les autres langues de l'OACI. L'examen de la qualité de la formation offerte par le réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) s'est poursuivi avec l'évaluation de deux instituts au début de 2010. Même si les normes de formation suivies dans le réseau des CFSA sont satisfaisantes, des méthodes d'amélioration continue sont implantées pour maintenir le niveau de qualité. Les États membres continuent de faire appel au réseau des CFSA pour répondre à leurs besoins en matière de formation à la sûreté. L'OACI a organisé 20 cours et ateliers dans ce domaine au cours du premier semestre 2010.

Cinq États ont reçu une aide directe pour assurer une mise en œuvre plus complète des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté*.

En mai dernier, un atelier régional Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes/Amérique du Sud (NACC/SAM) a été tenu à Port of Spain. Les objectifs y étaient de promouvoir un développement soutenu de la sûreté de l'aviation et de favoriser un échange de vues sur les éléments nouveaux dans la région, notamment la coopération interrégionale entre les États. Les conclusions de ce séminaire ont été présentées à la réunion du Groupe régional NACC/SAM sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG).

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010, 15 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 :

- évaluations de la sûreté aéroportuaire dans un pays de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) ;
- acquisition de systèmes de sûreté aéroportuaire pour deux pays de la Région CAR/SAM.

OBJECTIF STRATÉGIQUE C : PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT

L'aviation et la protection de l'environnement

La huitième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP/8) s'est tenue du 1^{er} au 12 février. Quelque 184 participants désignés par 22 États membres et 13 organisations internationales y ont assisté.

La réunion a étudié diverses solutions pour réduire et limiter les incidences environnementales de l'aviation. Des normes, politiques et éléments indicatifs pour la mise en œuvre de mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation ont été élaborés, notamment des améliorations technologiques ; des procédures d'exploitation ; l'organisation appropriée du trafic aérien ; la planification judicieuse des aéroports et de l'utilisation des terrains ; et l'utilisation d'options fondées sur le marché.

La réunion CAEP/8 a formulé 19 recommandations, dont deux se rapportant à des propositions d'amendement de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volumes I et II. Des 17 recommandations restantes, 13 traitaient de la publication de documents de l'OACI ou de la publication d'éléments d'information sur le site web public de l'OACI, deux traitaient de l'acceptation des travaux techniques et deux traitaient des travaux futurs du CAEP. Les 13 documents et autres éléments d'information à mettre à la disposition des États et du public incluent des études utiles et d'importants éléments indicatifs dans le domaine du bruit et des émissions des aéronefs.

Les propositions d'amendement de l'Annexe 16, Volume I, avaient un caractère technique détaillé et visaient à actualiser et améliorer les procédures de certification. Les propositions d'amendement de l'Annexe 16, Volume II, comprenaient, entre autres actualisations techniques, une nouvelle norme sur les NO_x (Norme NO_x CAEP/8) qui améliore la norme de CAEP/6 en vigueur d'une valeur allant jusqu'à 15 pour cent, avec effet à compter du 31 décembre 2013, ainsi que la date du 31 décembre 2012 pour la cessation de la production des moteurs qui ne répondent pas à la norme actuelle de CAEP/6 sur les NO_x.

La réunion CAEP/8 a examiné une évaluation à jour des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, ainsi que des relations entre le bruit des aéronefs, les émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale (QAL) et les émissions ayant une incidence sur le climat à l'échelle mondiale. Des scénarios ont été évalués pour une année de référence fixée à 2006 et pour des années futures, à savoir 2016, 2026 et 2036. L'analyse de la consommation de carburant pour des vols complets a aussi été réalisée pour l'année 2050. Les évaluations étaient fondées sur une prévision sans contraintes et ne tenaient pas compte des incidences des carburants de remplacement. En termes absolus, la population mondiale totale exposée au bruit des aéronefs, le total mondial des émissions des moteurs d'aviation ayant une incidence sur la QAL et le total mondial des émissions des moteurs d'aviation ayant une incidence sur le climat à l'échelle mondiale devraient augmenter.

Cependant, il est prévu que le bilan de l'aviation en matière de bruit et d'émissions augmente à un rythme plus lent que la demande de déplacements par voie aérienne, chaque vol étant pris isolément ; il est aussi prévu que l'efficacité s'améliore durant toute cette période.

La réunion CAEP/8 est convenue d'un ensemble de priorités pour ses travaux des trois prochaines années. Les plus importantes de ces activités sont la mise en place d'une norme sur les émissions de CO₂ des aéronefs, les travaux portant sur les critères de certification en vue d'une norme sur les particules de matière, et l'évaluation de scénarios pour le renforcement de la rigueur de la norme sur le bruit des aéronefs.

Le Conseil a examiné les propositions élaborées par la réunion CAEP/8 visant à amender l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volumes I et II. Une lettre traitant de la proposition d'amendement a été envoyée en juin 2010 aux États et organisations internationales pour observations. Si la proposition est acceptée, l'adoption des nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) est prévue pour novembre 2011.

Colloque environnemental

L'OACI a tenu son troisième Colloque environnemental du 11 au 14 mai 2010 à Montréal. L'objectif du colloque était de présenter les renseignements les plus à jour qui constitueront la base des débats et des décisions de haut niveau à la 37^e session de l'Assemblée. Une séance d'initiation était organisée le premier jour pour permettre aux participants de se familiariser avec le vocabulaire et les concepts utilisés pour décrire, mesurer, réglementer et gérer les émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'aviation. Le colloque a porté sur les derniers faits survenus dans le domaine de l'évaluation des émissions de l'aviation et a souligné plusieurs solutions pour réduire les incidences environnementales de ces émissions. L'accent a été mis également sur d'importants faits nouveaux corrélatifs découlant de la Réunion de haut niveau de l'OACI sur l'aviation internationale et les changements climatiques, la Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants de remplacement, de la 15^e Conférence des Parties (COP/15) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et la réunion CAEP/8. Le colloque a attiré une forte participation régionale de représentants d'États membres de l'OACI, d'organisations internationales, d'industries aéronautiques et d'instituts d'étude et de recherche.

Coopération avec d'autres organes des Nations Unies

Une déclaration sur les travaux permanents de l'OACI concernant les émissions des moteurs d'aviation a été présentée à la 32^e session de l'Organe subsidiaire de conseil scientifique et technologique (SBSTA) de la CCNUCC. Un représentant de l'OACI a participé à la 10^e session du Groupe de travail spécial de l'action concertée à long terme au titre de la Convention (AWG-LCA) qui s'est tenue du 31 mai au 9 juin 2010.

L'OACI a participé aux travaux du Groupe de la gestion de l'environnement de l'Organisation des Nations Unies en assistant notamment à deux réunions, en février et en mai 2010.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010, 16 projets nationaux et un projet régional de coopération technique étaient en cours dans le domaine de la protection de l'environnement. La principale réalisation durant cette période a été la suivante :

- séminaire international sur la protection de l'environnement et sur l'infrastructure aéroportuaire et aéronautique, avec la participation de 17 pays de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM).

OBJECTIF STRATÉGIQUE D : EFFICACITÉ

Spectre électromagnétique aéronautique

Les préparatifs en vue de la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 (CMR-12) de l'Union internationale des télécommunications (UIT) se sont poursuivis en 2010. Au nombre de ces activités, on compte des ateliers préparatoires destinés aux gestionnaires du spectre des fréquences, tenus aux bureaux régionaux de l'OACI et en même temps que des réunions périodiques du Groupe de travail F (Fréquence) du Groupe d'experts des communications aéronautiques (ACP) ; la participation aux travaux préparatoires essentiels en vue de la CMR-12 en cours au sein du Secteur des radiocommunications de l'Union internationale des télécommunications (UIT-R) ; et la participation, dans la mesure du possible, aux réunions en préparation à la CMR-12 des organismes régionaux de télécommunication. Un certain nombre de questions cruciales pour l'aviation civile seront abordées à la CMR-12, notamment la protection des systèmes de radiocommunication aéronautique et de radionavigation indispensables à un système de transport aérien sûr, efficient et efficace. Parmi les autres points qui intéressent particulièrement l'aviation figurent l'accès convenable au spectre pour le service mobile aéronautique par satellite (R), les mesures réglementaires propres à faciliter la mise en œuvre de nouveaux services mobiles aéronautiques (R) et les besoins de fréquences pour les systèmes aériens sans pilote.

L'OACI a été représentée à la 3^e réunion du Groupe de préparation de la Télécommunauté Asie-Pacifique (APT) à la Conférence mondiale des radiocommunications de 2012 (CMR-12) et aux réunions préparatoires de la Conférence européenne des administrations des postes et télécommunications (CEPT) et de la Commission interaméricaine des télécommunications (CITEL) (the VoIP Migration Company).

Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens

La troisième Conférence de l'OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN/2010) s'est tenue à Montego Bay du 28 juin au 2 juillet sous les auspices du Gouvernement et de l'Autorité de l'aviation civile de la Jamaïque. Y ont participé 195 délégués de 39 États et territoires de toutes les régions, ainsi que de deux organisations régionales.

L'ICAN vise à donner aux États un lieu de rencontre central pour mener avec leurs partenaires des négociations ou des consultations concernant les services aériens, et l'édition 2010 a pris appui sur le succès des deux premières conférences tenues à Dubaï en 2008 et à Istanbul en 2009. En permettant à chaque État participant de négocier en un seul endroit avec des interlocuteurs multiples, la conférence a grandement amélioré l'efficacité du mécanisme de négociation. Pendant les quatre jours d'ICAN/2010, 200 entretiens officiels et officieux ont eu lieu, qui ont abouti à la conclusion de plus de 60 accords ou arrangements, notamment des ententes « ciel ouvert ». Dans le cadre de son séminaire, la conférence a aussi donné l'occasion aux participants de prendre connaissance d'éléments d'orientation connexes de l'OACI et d'échanger des renseignements et des points de vue sur les tendances actuelles et les questions de libéralisation. Les délégués ont vivement encouragé l'OACI à continuer à tenir des manifestations de ce genre.

Pour la première fois, un atelier sur les talents de négociateur a été donné avant la conférence, en réaction à l'intérêt exprimé par les participants. Plus de 50 participants ont assisté à cet atelier, bon nombre estimant que cette formation était très utile pour leur travail.

Ateliers et cours de formation sur les politiques de l'OACI sur les redevances et l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne

Deux ateliers ont eu lieu à Dakar et à Nairobi, en février et en mars 2010, respectivement, dans le prolongement du Symposium régional à l'intention des États africains sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (Kampala, 17-19 août 2009), organisé par l'OACI et la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC). En outre, deux cours de formation ont été offerts, en mars et en juin 2010, dans le cadre de la formation conjointe OACI/Conseil international des aéroports (ACI) concernant le programme sur les redevances aéroportuaires [cours facultatif OACI/ACI du Programme d'accréditation des professionnels en gestion aéroportuaire (AMPAP)].

Lettre aux États sur le financement des fonctions de supervision

Le 2 mars 2010, un sondage a été envoyé aux États sur leurs pratiques nationales et régionales de financement de supervision économique, en matière de sécurité et de sûreté.

Lettre aux États concernant la mise en œuvre des recommandations de la Conférence sur l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne (CEANS — septembre 2008)

Une lettre a été envoyée aux États le 30 mai 2010 pour connaître la situation relative à la mise en œuvre des recommandations adoptées par la CEANS.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010, 58 projets nationaux et 12 projets régionaux de coopération technique étaient en cours, contribuant à améliorer l'efficacité des activités de transport aérien. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

- examen du plan détaillé d'un aéroport international d'un pays de la Région Afrique-océan Indien (AFI) ;
- élaboration d'une demande de propositions pour la construction de voies de circulation d'aire de trafic et de voies de relation dans un pays de la Région AFI ;
- étude des surfaces de limitation d'obstacles pour un aéroport international dans la Région AFI ;
- inspection et révision générale d'aéronefs qui seront utilisés dans les missions de recherches et de sauvetage pour un pays de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) ;
- achat et mise en place de 28 microstations (VSAT) dans un pays de la Région CAR/SAM ;
- mise en train de la deuxième phase de la mise en œuvre de huit systèmes radar dans un pays de la Région CAR/SAM ;
- élaboration de plans de masse pour deux nouveaux aéroports dans un pays de la Région CAR/SAM ;
- élaboration d'un descriptif de projet sur des systèmes de navigation aérienne fondée sur les performances, à mettre en œuvre dans la Région CAR/SAM ;
- exploitation et gestion de l'Agence de surveillance régionale pour le Moyen-Orient (MID RMA) avec la participation de dix pays ;
- élaboration de plans d'action pour la fourniture de services et d'installations de météorologie aéronautique pour huit États de la Région Asie et Pacifique (APAC).

OBJECTIF STRATÉGIQUE E : CONTINUITÉ

Établissement d'un plan de préparation pour réduire le risque de pandémie

L'OACI a poursuivi le développement du projet conjoint de la Direction de la navigation aérienne et de la Direction de la coopération technique (ANB/TCB) intitulé « Arrangement de coopération pour la prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens » (CAPSCA). Une subvention pour la mise en œuvre du projet au Moyen-Orient a été reçue du Fonds central des Nations Unies pour la lutte contre la grippe, ce qui a porté à quatre le nombre de régions participant au projet (l'Asie/Pacifique, l'Afrique, les Amériques et le Moyen-Orient). De plus, l'OACI a été représentée à un certain nombre de réunions pour l'établissement et l'examen des plans de préparation organisées par l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et tenues à son siège ou organisées par les bureaux régionaux de l'OMS au Burkina Faso, en Équateur et aux Philippines.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010, 43 projets nationaux et 10 projets régionaux de coopération technique étaient en cours, appuyant la continuité des activités aéronautiques dans les pays et régions intéressés. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

- évaluation d'un centre TRAINAIR dans la Région Afrique-océan Indien (AFI), en préalable à son adhésion au réseau TRAINAIR ;
- assistance à six États de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) pour le renforcement et la modernisation de leurs autorités de l'aviation civile, y compris le transfert du contrôle militaire au contrôle civil ;
- adoption de la méthodologie TRAINAIR pour le centre de formation d'un pays de la Région CAR/SAM ;
- acquisition et installation d'instruments, d'avionique et de dispositifs électroniques de bord pour un pays de la Région CAR/SAM ;
- renforcement et modernisation de l'administration de l'aviation civile de deux pays des Régions Europe (EUR) et Moyen-Orient (MID) ;
- élaboration de manuels destinés aux exploitants et portant sur la navigation fondée sur les performances (PBN) pour deux États de la Région Asie et Pacifique (APAC) ;
- séminaire/atelier sur la planification de la continuité des activités aéronautiques, tenu par les États de la Région APAC.

OBJECTIF STRATÉGIQUE F : PRINCIPES DE DROIT

Réparation des dommages causés aux tiers par des aéronefs suite à des actes d'intervention illicite ou à des risques généraux

La Commission préparatoire en vue de l'établissement du Fonds international a tenu sa première réunion à Pretoria du 25 au 27 janvier 2010 et sa deuxième réunion à Londres du 21 au 23 juin 2010.

Actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale et qui ne sont pas prévus dans les instruments de droit aérien existants

Comme suite à la 34^e session du Comité juridique, une conférence diplomatique aura lieu du 30 août au 10 septembre 2010, à Beijing, pour amender la Convention de La Haye de 1970 relative à la capture illicite d'aéronefs et la Convention de Montréal de 1971 relative aux autres actes d'intervention illicite. De plus, le groupe d'étude du Secrétariat sur les passagers indisciplinés sera réactivé à la fin de 2010 pour se pencher sur de nouvelles questions dans ce domaine.

Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobile (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 de 2001. À la suite de la décision prise par le Conseil à sa 188^e session, en octobre 2009, de reconduire le Conservateur pour un deuxième mandat de cinq ans commençant le 1^{er} mars 2011, le Secrétariat a entrepris d'établir le nouveau contrat au cours du premier semestre de 2010.

Aspects de sécurité de la libéralisation économique et article 83 bis

La Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) a pris part à une réunion du Groupe consultatif des autorités nationales (AGNA) au siège de l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), à Cologne, en juin 2010.

Groupe de travail sur la gouvernance (WGOG)

En janvier, lors de la 189^e session du Conseil, le Groupe de travail sur la gouvernance (politique), dont les fonctions de secrétariat sont assurées par LEB, a présenté deux rapports au Conseil :

- Actualisation du *Répertoire-guide de la Convention relative à l'aviation civile internationale* (Doc 8900) (C-WP/13344 ; C-DEC 189/1) : le WGOG ayant réitéré son vif intérêt pour le projet du Secrétariat visant à élaborer

un nouveau répertoire des décisions saillantes de l'Assemblée, du Conseil et des organes auxiliaires concernant les dispositions de la Convention, le Conseil attend un rapport du Secrétaire général identifiant des sources possibles de financement, qui doit lui être présenté en temps opportun.

- Catégorisation des réunions de l'OACI (C-WP/13344 ; C-DEC 189/10) : le Conseil a demandé que les lettres envoyées aux États soient plus précises en ce qui concerne l'objectif et la portée des réunions, les règlements intérieurs et les directives applicables, le niveau requis d'accréditation et les résultats attendus. Il a également demandé que dans toute la mesure possible on emploie des désignations communes pour les mêmes catégories de réunions.

Sous-groupe sur le statut des observateurs — Groupe de travail sur l'efficacité (WGOE)

Le Sous-groupe, avec le soutien de LEB, s'est réuni en janvier, en mars et en avril pour examiner la question du statut au Conseil des observateurs provenant d'organisations internationales ou d'autres organes. Le Sous-groupe a présenté trois options possibles au WGOE, en soulignant qu'il importe d'appliquer pleinement les règles applicables du Règlement intérieur du Conseil.

Règlement des différends

Dans plusieurs cas, LEB a secondé le Président du Conseil et le Secrétaire général dans leurs efforts pour encourager ou faciliter les négociations entre États à propos de différends émergents.

Projets et activités de coopération technique

Durant la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010, cinq projets nationaux et sept projets régionaux de coopération technique étaient en cours, appuyant des activités liées au droit aérien international. Les principales réalisations durant cette période ont été les suivantes :

- élaboration d'une législation de base de l'aviation civile pour les États de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) ;
- élaboration d'un ensemble de règlements nationaux de l'aviation civile pour un pays de la Région Afrique-océan Indien (AFI) ;
- évaluation du cadre réglementaire de l'aviation civile pour un État de la Région Caraïbes/Amérique du Sud (CAR/SAM) ;
- examen des règlements et procédures concernant l'Administration de l'aviation civile (AAC) d'un État de la Région Asie et Pacifique (APAC).

STRATÉGIES D'EXÉCUTION DE SOUTIEN

Ressources humaines

À la fin de juin 2010, il y avait au sein de l'Organisation 574 postes inscrits au tableau de l'effectif, dont 268 dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur et 306 dans la catégorie des services généraux.

L'augmentation de la représentation globale des femmes au Secrétariat s'est poursuivie de manière constante. Parmi les cadres supérieurs, la représentation des femmes s'est maintenue à 60 % pour les postes de niveau D-2, et a augmenté à 23 % pour les postes de niveau D-1. Une lettre aux États (E/2/2.15-10/40) sollicitait l'appui des États membres en leur demandant d'encourager leurs ressortissantes qualifiées à se porter candidates à des postes à l'OACI et de nommer des représentantes à la session de l'Assemblée, au Conseil et à d'autres réunions ou organes de l'OACI. Dans le cadre des efforts de sensibilisation de l'Organisation, des bourses de formation OACI de *Women in Aviation International* ont été décernées à cinq femmes qualifiées, leur formation à la Direction de la navigation aérienne et à la Direction du transport aérien devant se terminer au cours de l'été 2010.

Durant le premier semestre de 2010, avec l'assistance du Comité des ressources humaines (HRC) et de représentants du personnel, une révision complète du Code du personnel de l'OACI a été menée à bien, les résultats devant être présentés au Conseil en septembre 2010. Les principaux domaines où il est recommandé d'apporter des modifications sont le recrutement, les dispositions contractuelles, la déontologie, le perfectionnement du personnel et l'administration de la justice.

Les efforts se sont poursuivis pour réaliser des économies résultant d'une efficacité accrue par le biais d'une réforme continue de la gestion et d'améliorations technologiques. On a continué de travailler au développement et à la mise en œuvre d'un module Ressources humaines visant à appuyer la gestion des données sur les postes et l'effectif. Les mécanismes d'évaluation et d'examen du Système d'amélioration des performances et des compétences (PACE) en ligne ont été revus et des améliorations ont été identifiées pour mise en œuvre en 2011. Des travaux ont également été entrepris en vue de la conception et de la configuration d'un système de recrutement en ligne.

PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE

Au 30 juin 2010, le Programme de coopération technique total exécuté par l'OACI est estimé à 72,6 millions USD. Au titre de divers arrangements de fonds d'affectation spéciale, la Direction de la coopération technique exécute actuellement 126 projets dans 133 pays, et sept projets ont été achevés du point de vue opérationnel dans la période allant du 1^{er} janvier au 30 juin 2010. Il est prévu qu'un programme total de 187,0 millions USD sera exécuté en 2010.

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

Région	2009	Au 30 juin 2010
Afrique	13,2	3,9
Amériques	78,0	51,6
Asie et Pacifique	20,6	8,0
Europe et Moyen-Orient	17,5	9,1
Total	129,3	72,6

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 2010, sont indiqués ci-après :

- Arabie saoudite (Autorité générale de l'aviation civile) ;
- Argentine (Établissement d'une nouvelle Administration nationale de l'aviation civile) ;
- Équateur (Renforcement de l'aviation civile) ;
- Gabon [Aide au renforcement des capacités de supervision de la sécurité de l'Agence nationale de l'aviation civile (ANAC)] ;
- Haïti (Reconstruction, modernisation et renforcement de l'aéroport international Toussaint-Louverture de Port-au-Prince, à la suite du tremblement de terre de 2010 en Haïti) ;
- Namibie [Aide au renforcement des capacités de supervision de la sécurité et de la sûreté de la Direction de l'aviation civile (DAC)] ;
- Pakistan [Acquisition de systèmes d'atterrissage aux instruments/dispositifs de mesure de distance (ILS/DME), de radiophares omnidirectionnels VHF Doppler/dispositifs de mesure de distance (DVOR/DME), et de véhicules de sauvetage et de lutte contre les incendies d'aéronefs] ;
- Panama (Renforcement de l'aéroport international de Tocumen au Panama) ;

- Philippines [systèmes d'atterrissage aux instruments/dispositifs de mesure de distance (ILS/DME)] ;
- Somalie (Administration provisoire de l'aviation civile somalienne/ fourniture de services de navigation aérienne dans la FIR Mogadishu) ;
- Uruguay [Renforcement institutionnel de la Direction nationale de l'aviation civile et des infrastructures aéronautiques (DINACIA)] ;
- États membres de la Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC) [Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP CEMAC)] ;
- États membres de l'Union Économique et Monétaire Ouest-Africaine (UEMOA) [Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP UEMOA)].

Recrutement d'experts

Le nombre total d'experts et consultants internationaux des services extérieurs recrutés au 30 juin 2010 était de 186, en plus de 1 084 ressortissants nationaux membres du personnel des projets, pour un total de 1 409 fonctionnaires en poste, dont 139 experts et consultants internationaux des services extérieurs qui étaient déjà sur place pour des projets en cours.

Formation en aviation civile

Durant les six premiers mois de 2010, 149 bourses ont été octroyées pour une durée totale de 139,0 mois unitaires, dont 109 bourses dans le cadre d'un protocole d'accord signé par l'OACI avec la République de Corée, Singapour et la Thaïlande, 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 1 245 fonctionnaires des administrations de l'aviation civile, et 201 fonctionnaires ont reçu une formation assurée par des fournisseurs par le biais de la composante acquisitions de projets de coopération technique.

Matériel et contrats de sous-traitance

Au total, 225 bons de commande et contrats de sous-traitance ont été établis et le montant total des acquisitions des services extérieurs s'est élevé à 44,5 millions USD.

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

Au 30 juin 2010, les recettes estimatives du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) s'élevaient à 4,1 millions USD et ses dépenses à 4,6 millions USD, ce qui correspond à un manque à gagner estimatif des recettes par rapport aux dépenses de 0,5 million USD.

Incidence du Programme de coopération technique sur la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI

En général, les projets de coopération technique regroupent plusieurs objectifs et activités correspondantes qui peuvent avoir une incidence sur la réalisation d'un ou plusieurs Objectifs stratégiques de l'OACI. La ventilation des objectifs d'un projet entre des Objectifs stratégiques donnés de l'OACI est fonction de la nature des activités du projet ; les ressources totales du projet sont donc attribuées en conséquence, aux fins de comptes rendus. Le présent rapport supplémentaire ne présente que les principales réalisations.

FINANCES

Le Conseil a examiné en détail les prévisions budgétaires du Secrétaire général pour 2011, 2012 et 2013 ainsi que le rapport du Comité des finances à ce sujet. Le Conseil a présenté à l'examen de l'Assemblée (A37-WP/43, AD/2) le projet de budget-programme de l'Organisation ci-dessous pour le triennat, d'un montant total de 273,1 millions CAD :

2011 : 87 594 000 CAD

2012 : 90 244 000 CAD

2013 : 94 681 000 CAD

Le Conseil a approuvé le rapport sur le Fonds de roulement (A37-WP/48, AD/5), qui recommande de maintenir le niveau de ce fonds à 6,0 millions USD et prévoit que le Conseil reçoive l'autorité de suivre régulièrement la situation financière pendant le triennat et d'approuver une augmentation jusqu'à concurrence d'un maximum de 8,0 millions USD en cas de besoin urgent.

Le Secrétaire général a établi les projets de barèmes de contributions pour 2011, 2012 et 2013 conformément à la Résolution A36-31 de l'Assemblée. Ces projets sont soumis à l'Assemblée dans la note A37-WP/42, AD/1.

Au 30 juin 2010, le droit de vote de 21 États contractants avait été suspendu conformément aux dispositions de la Résolution A36-33. Les arriérés de contributions de ces États, exclusion faite des contributions de 2010, s'élevaient à 7,4 millions CAD.

Le Secrétaire général a informé de hauts fonctionnaires desdits États contractants des montants à verser avant la 37^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 A37-WP/62, EX/17, AD/16, qui sera mise à jour immédiatement avant l'ouverture de la session de l'Assemblée.

Les contributions pour 2010 s'élèvent au total à 77,0 millions CAD. Au 30 juin 2010, les contributions reçues au titre de l'exercice en cours s'élevaient à 43,6 millions CAD, soit 56,6 % du montant total des contributions dues au 1^{er} janvier 2010.

Le Commissaire aux comptes (Cour des comptes de France) a fait l'audit des comptes de l'Organisation pour 2009. Les états financiers pour 2009 sont présentés à l'Assemblée dans la note A37-WP/55, AD/12 et dans le Doc 9942.

