ATConf/7-WP/215
19/11/26

SEPTIÈME CONFÉRENCE MONDIALE DE TRANSPORT AÉRIEN (ATCONF/7)

Montréal (siège), 16 – 20 novembre 2026

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels
3.1 : Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

PROJET DE RAPPORT

Point 3 : Renforcer les cadres réglementaires et institutionnels

3.1 : Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

3.1.1 DOCUMENTATION

3.1.1.1 Dans la note de travail WP/4, le Secrétariat examine le besoin de renforcer les capacités de supervision réglementaire et les cadres institutionnels des États pour soutenir un transport aérien international sûr, sécurisé, efficace et durable, en mettant particulièrement l'accent sur le financement durable des autorités de l'aviation civile (AAC). Des priorités clés se dégagent, notamment la modernisation des cadres juridiques et réglementaires, le renforcement de la gouvernance et de l'indépendance institutionnelles, le développement des ressources humaines et des capacités numériques, l'amélioration de la coordination entre les parties prenantes, la mise en place de mécanismes de financement stables et diversifiés, ainsi que la promotion de la coopération régionale. La note souligne le soutien constant apporté par l'OACI sous la forme d'orientations, de renforcement des capacités, d'assistance technique et de travaux visant à mettre en place des mécanismes de financement durables. La Conférence est invitée à examiner des recommandations visant à renforcer la résilience et l'efficacité de la supervision réglementaire et des capacités institutionnelles dans le domaine de l'aviation, à garantir un financement durable des AAC et à renforcer le soutien de l'OACI par l'intermédiaire d'une assistance ciblée, d'orientations actualisées, d'initiatives de renforcement des capacités et de la mise en place de mécanismes de financement innovants.

3.1.1.2 Dans la note de travail WP/89, l'Algérie souligne qu'il est de plus en plus important de renforcer les capacités de supervision réglementaire économique des AAC afin de favoriser la mise en œuvre effective des politiques et des accords internationaux en matière de transport aérien, notamment les négociations sur les services aériens, la supervision de la concurrence, la protection des consommateurs et l'élaboration de politiques fondées sur les données. Constatant l'absence d'un mécanisme mondial dédié au renforcement des capacités en matière de réglementation économique, comparable à ceux qui existent dans les domaines de la sécurité et de la sûreté, l'Algérie propose dans la note que l'OACI procède à un état des lieux volontaire des capacités et des besoins des États en matière de supervision réglementaire économique et que, dans le cadre des initiatives existantes « Développement des capacités et mise en œuvre » (CDI) et « Aucun pays laissé de côté » (NCLB), elle élabore et coordonne un programme pluriannuel structuré fondé sur un soutien volontaire entre pairs et des accords de jumelage entre les AAC. La note encourage aussi les États et les organisations régionales à participer, en soutenant et en facilitant cette initiative, et à contribuer à son développement continu.

3.1.1.3 Dans la note de travail WP/85, le Brésil, appuyé par 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile[1] (CLAC), aborde la question de la mise en œuvre du paragraphe 15 de la résolution A42-26 de l'Assemblée, qui préconise l'intégration systématique des considérations relatives au développement économique du transport aérien dans l'ensemble des activités et des programmes de l'OACI. On y fait ressortir que le développement économique est étroitement lié aux travaux de l'OACI dans des domaines tels que la sécurité, la sûreté, la navigation aérienne, la facilitation, la protection de l'environnement, l'innovation et le soutien à la mise en œuvre. La note propose une

[1] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

approche d'« unité d'action » de l'OACI visant à renforcer la cohérence des politiques, le soutien à la mise en œuvre et la coordination au sein de l'OACI, y compris au niveau des bureaux régionaux et des organes techniques, tout en renforçant le développement des capacités, les partenariats avec les institutions de développement et de financement, ainsi que le soutien à l'objectif NCLB. Il est aussi proposé de procéder à un suivi périodique et de rendre compte des progrès réalisés dans la mise en œuvre du paragraphe 15 de la résolution A42-26 de l'Assemblée.

3.1.1.4 La note de travail WP/88, présentée par le Brésil avec l'appui de 17 États membres de la CLAC[2], propose d'étendre l'initiative actuelle de l'OACI en matière d'évaluation de la gouvernance des autorités de l'aviation civile de la région sud-américaine (SAM) aux ministères chargés de l'élaboration des politiques de l'aviation. En prenant pour exemple le programme « Conectar Agenda » du Brésil, on souligne l'importance d'un processus d'élaboration des politiques transparent, fondé sur des données factuelles et coordonné entre les différentes institutions gouvernementales afin d'améliorer la connectivité aérienne, la stabilité réglementaire et les résultats économiques. Il est proposé de mener, en 2027-2028, un projet pilote à caractère volontaire, sous la houlette du Bureau régional SAM de l'OACI, afin d'évaluer les pratiques de gouvernance sans pour autant porter de jugement sur les choix politiques des États ni établir de classement de leurs performances. La Conférence est invitée à encourager l'OACI à envisager d'étendre l'approche d'évaluation de la gouvernance à l'élaboration des politiques en aviation, à évaluer les résultats du projet pilote et à étudier son application dans d'autres États et régions, grâce à des contributions volontaires et à des partenariats.

3.1.1.5 Dans la note de travail WP/132, présentée par le Chili et appuyée par 17 États membres de la CLAC[3], les contrats de location d'aéronefs à court terme, appelés « accords de banalisation », sont présentés comme un moyen d'améliorer l'utilisation de la flotte et de maintenir la connectivité internationale, en particulier lorsque les marchés individuels ne sont pas en mesure d'assurer des liaisons long-courriers fréquentes. Dans le cadre de ces accords, deux ou plusieurs exploitants situés dans des États différents utilisent successivement le même aéronef, chacun opérant sous son propre permis d'exploitation aérienne (AOC), avec son propre équipage et ses propres droits de trafic. La note souligne que la supervision de la sécurité peut être assurée lorsque les responsabilités sont clairement définies et que le transfert du contrôle d'exploitation est formellement établi. La Conférence est invitée à reconnaître les accords de banalisation comme un outil opérationnel légitime, à encourager les États à les autoriser expressément dans les accords sur les services aériens, et à demander à l'OACI d'élaborer des orientations sur la manière de déterminer et d'établir le transfert du contrôle d'exploitation. Il est aussi demandé aux États de s'abstenir d'imposer aux exploitants étrangers des exigences de certification allant au-delà de celles prévues dans l'Annexe 6 de l'OACI, lorsque les orientations de l'OACI applicables sont respectées.

3.1.1.6 Dans la note de travail WP/160, présentée avec le parrainage de cinq États membres de la CLAC[4], le Costa Rica indique qu'il est urgent de renforcer les cadres de gouvernance institutionnelle des AAC en Amérique latine. Il met en évidence plusieurs difficultés d'importance, notamment l'ingérence politique, l'autonomie financière limitée, les difficultés à retenir du personnel technique qualifié et la rigidité des procédures réglementaires. Il fait aussi part de ses préoccupations concernant la non-application de la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*

[2] Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine et Uruguay.
[3] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay.
[4] Chili, Guatemala, Pérou, République dominicaine et Venezuela (République bolivarienne du).

(Doc 9082), en particulier le détournement des recettes liées à l'aviation vers les fonds publics généraux, ce qui pourrait porter atteinte à la capacité de réglementation et à la supervision de la sécurité. Dans la note, il est proposé de renforcer l'autonomie institutionnelle des AAC, de promouvoir une réglementation axée sur les résultats et de favoriser l'innovation au moyen de dispositifs d'expérimentation réglementaire. La Conférence est invitée à charger l'OACI d'élaborer un guide mondial des modèles de gouvernance et d'autonomie pour les AAC, à demander instamment aux États de mettre en œuvre la Politique de l'OACI sur les redevances énoncée dans le Doc 9082, notamment le principe de réinvestissement direct des recettes produites par l'aviation dans le secteur de l'aviation lui-même, et à promouvoir la coopération régionale afin de soutenir l'innovation et la capacité de réglementation.

3.1.1.7 Dans la note de travail WP/108, la République dominicaine propose une approche d'intégration progressive des systèmes d'aéronefs non habités (UAS) et d'autres nouveaux types d'exploitation aérienne, qui lie l'augmentation de la complexité opérationnelle à des capacités vérifiables en matière de réglementation, d'institutions, de technologies et de supervision. Forte de l'expérience qu'elle a acquise durant l'examen de son projet de règlement aéronautique concernant l'exploitation des UAS, la République dominicaine souligne qu'il faut renforcer les capacités de supervision, les compétences du personnel, la cybersécurité, l'identification à distance, la gestion du trafic de systèmes d'aéronef non habité (UTM) et la coordination avec la gestion du trafic aérien (ATM) classique. Elle propose une feuille de route en matière d'intégration en quatre étapes, à savoir l'état de préparation, les opérations contrôlées, l'intégration coordonnée et l'intégration avancée, en se fondant sur des critères de sécurité et de performance vérifiables. La Conférence est invitée à encourager les États à adopter des feuilles de route en matière d'intégration fondées sur les risques et à recommander que l'OACI élabore des orientations complémentaires sur les critères de préparation et de transition afin de favoriser l'intégration en toute sécurité d'opérations d'UAS de plus en plus complexes.

3.1.1.8 Dans la note de travail WP/155, présentée par El Salvador avec l'appui de 18 États membres de la CLAC[5], il est proposé d'harmoniser les approches réglementaires des États en matière d'acceptation technique des documents d'aéronef dans le cadre des accords de banalisation, afin de renforcer la confiance mutuelle et l'efficacité réglementaire tout en préservant les responsabilités des États en matière de supervision de la sécurité. El Salvador signale qu'en l'absence d'orientations cohérentes de l'OACI, certains États exigent que les documents techniques soient approuvés à plusieurs reprises, ce qui se traduit par une hausse des coûts de mise en conformité, des retards opérationnels et des charges administratives, sans pour autant que la sécurité s'en trouve améliorée. Ces prescriptions peuvent limiter la flexibilité des flottes, affaiblir la connectivité régionale et détourner les ressources des autorités de l'aviation civile de la supervision directe de la sécurité. La Conférence est invitée à recommander à l'OACI d'étoffer les éléments indicatifs figurant dans le *Manuel des procédures d'inspection, d'autorisation et de surveillance continue de l'exploitation* (Doc 8335) concernant l'acceptation technique prescrite à l'Annexe 6, partie 1, paragraphe 6.1.3, à recenser les meilleures pratiques, à mettre au point des outils types et à promouvoir la formation technique à l'appui de la mise en œuvre et à harmoniser les critères d'évaluation pertinents du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

3.1.1.9 Dans la note de travail WP/167, le Pérou, appuyé par 17 États membres de la CLAC[6], souligne l'importance de la continuité institutionnelle et de la gestion des connaissances dans la négociation

[5] Argentine, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Costa Rica, Cuba, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

[6] Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, République dominicaine, Uruguay, Venezuela (République bolivarienne du).

et la mise en œuvre des accords sur les services aériens. Il indique qu'en l'absence d'une planification adéquate de la relève, de procédures de passation des fonctions et d'une gestion sécurisée des dossiers, le renouvellement du personnel peut entraîner des retards, multiplier inutilement les efforts et compromettre la cohérence des positions de négociation des États. Il propose de renforcer la formation du personnel, le mentorat, les équipes pluridisciplinaires, les protocoles de passation de fonctions et les référentiels sécurisés de dossiers de négociation officiels. La Conférence est invitée à encourager les États à mettre en place des mécanismes appropriés de transfert des connaissances et de gestion des dossiers, et à demander à l'OACI d'envisager l'élaboration d'orientations et d'outils pratiques destinés à favoriser la continuité institutionnelle et le renforcement des capacités en matière de réglementation et de négociation dans le secteur du transport aérien.

3.1.1.10 Dans la note de travail WP/23, l'Association internationale du transport aérien (IATA) souligne qu'il faut une réglementation économique proportionnée et adaptée pour soutenir la connectivité, la compétitivité et le développement économique du transport aérien. Elle fait valoir qu'une réglementation bien conçue peut favoriser l'innovation et les investissements, tandis que les interventions politiques qui ne s'appuient pas sur des analyses robustes, une évaluation des incidences et une consultation des parties prenantes risquent de compromettre la réalisation des objectifs visés. Elle rappelle que les bonnes pratiques réglementaires de l'OACI constituent un cadre permettant de concevoir et d'élaborer des politiques efficaces et affirme que d'autres outils pratiques sont nécessaires pour faciliter leur mise en œuvre par les États. Dans la note, la Conférence est invitée à réaffirmer son soutien aux bonnes pratiques réglementaires, à demander à l'OACI de mettre au point une trousse pratique destinée à faciliter leur mise en œuvre, à mettre sur pied un groupe multidisciplinaire réunissant les États et le secteur de l'aviation afin d'accompagner sa mise au point et à étudier la mise en place de programmes de renforcement des capacités pour les États ayant besoin d'aide pour mettre en œuvre les orientations et la trousse.

3.1.2 **ANALYSE**

3.1.2.1 La Conférence constate qu'il importe de renforcer les capacités de supervision réglementaire et les cadres institutionnels afin de favoriser la mise en œuvre effective des politiques internationales en matière de transport aérien et le développement durable du secteur de l'aviation. Un certain nombre de délégations se déclarent favorables au renforcement des AAC grâce à la consolidation des capacités de réglementation, au renforcement des capacités, à l'assistance technique et au soutien à la mise en œuvre. Plusieurs délégations soulignent que pour assurer une supervision efficace, il faut des ressources institutionnelles suffisantes, des accords de financement durables et des structures de gouvernance adaptées au contexte national. On indique aussi qu'il importe de faire preuve de souplesse en matière de modèles institutionnels en vue de faciliter une supervision réglementaire efficace et indépendante. Certaines délégations font remarquer que l'OACI devrait éviter d'imposer un modèle institutionnel unique et tenir compte de la diversité des dispositifs nationaux de gouvernance.

3.1.2.2 Les participants sont conscients du fait que le financement durable des AAC est un catalyseur essentiel de l'efficacité de la supervision réglementaire. De nombreux États soulignent la nécessité de disposer de cadres de financement stables, adaptés et prévisibles, comprenant notamment des modèles de financement diversifiés, des mécanismes adéquats de recouvrement des coûts et des accords de coopération régionale, conformément aux politiques de l'OACI à ce sujet, en particulier les dispositions du Doc 9082. La Conférence prend note des travaux menés actuellement par l'OACI, par l'intermédiaire des réunions conjointes du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur

l'économie des services de navigation aérienne (AEP-ANSEP), pour examiner les pratiques de financement existantes et étudier de nouvelles orientations et de nouveaux mécanismes pour le financement des fonctions de supervision de la sécurité et de la sûreté et de supervision économique des États. Le rôle de la coopération régionale et des mécanismes de soutien à la mise en œuvre est aussi mis en lumière. Certaines délégations soulignent que les modalités de financement devaient être conformes aux priorités nationales des États et comporter les garanties qui s'imposent afin d'assurer la transparence et la proportionnalité et d'éviter les redondances ou les subventions croisées.

3.1.2.3 La Conférence indique qu'une réglementation économique efficace est essentielle pour que les engagements en matière de libéralisation se traduisent par une meilleure connectivité, une concurrence loyale et des avantages pour les consommateurs. Des participants se déclarent favorables au soutien volontaire entre pairs, à la préservation du savoir institutionnel et au recours aux mécanismes existants de l'OACI ainsi qu'à la coopération régionale, notamment par l'intermédiaire des organisations régionales de supervision de la sécurité. Les délégations souscrivent à l'intégration du développement économique du transport aérien dans l'ensemble des travaux de l'OACI. Elles notent aussi que le renouvellement du personnel, les lacunes en matière de planification de la relève et la mauvaise gestion des dossiers peuvent entraîner une perte de mémoire institutionnelle et compromettre la continuité dans la négociation et la mise en œuvre des accords sur les services aériens. Si les délégations défendent l'application des bonnes pratiques réglementaires de l'OACI, les avis sont partagés quant à la nécessité d'une nouvelle trousse pratique, d'un groupe multidisciplinaire et de nouveaux programmes de renforcement des capacités, notamment compte tenu des orientations existantes et des contraintes en matière de ressources.

3.1.2.4 La Conférence examine les questions de supervision réglementaire et de gouvernance liées aux accords de banalisation d'aéronefs et à l'acceptation technique des documents d'aéronef. Les délégations prennent acte des avantages que peuvent présenter ces accords de banalisation en matière d'exploitation, notamment une flexibilité et une résilience accrues et une meilleure utilisation des aéronefs. Parallèlement, des préoccupations sont soulevées concernant les responsabilités en matière de supervision de la sécurité, le contrôle d'exploitation, le maintien de la navigabilité, les procédures d'acceptation technique, la protection de la main-d'œuvre et les répercussions des accords de banalisation sur les droits de trafic. Les participants s'accordent à dire qu'il faut une définition commune de la banalisation d'aéronefs, mais les avis divergent quant à la nécessité d'orientations de l'OACI et à leur portée : plusieurs délégations et représentants du secteur se prononcent en faveur de la poursuite des travaux visant à promouvoir une mise en œuvre cohérente et à réduire les charges administratives inutiles, tandis que d'autres demandent que les groupes d'experts compétents de l'OACI examinent la question de la banalisation, y compris sa définition, avant l'élaboration de toute orientation.

3.1.2.5 En ce qui concerne les UAS et les nouvelles activités aériennes, la Conférence souligne qu'il faut faire évoluer les cadres réglementaires et institutionnels afin de répondre à la complexité croissante de l'exploitation de ces systèmes. De nombreux délégués estiment que la transition vers des opérations plus complexes, notamment celles passant par une intégration entre l'ATM et l'UTM, doit reposer sur un état de préparation avéré, évalué au regard de critères fondés sur les risques et les performances, tout en garantissant la sécurité, la sûreté et une supervision efficace. Certaines délégations soulignent aussi que les États devraient conserver une certaine souplesse pour déterminer quel est leur niveau de préparation et notent que l'OACI peut apporter son soutien aux évaluations nationales sous la forme d'orientations et d'échanges de données d'expérience. Une délégation est d'avis qu'il n'y a pas de besoin manifeste de critères supplémentaires de l'OACI au niveau international.

3.1.2.6 Lors de l'examen des différentes propositions, la Conférence fait valoir qu'il importe de tirer parti des politiques, des orientations et des mécanismes de renforcement des capacités de l'OACI déjà en place, tout en évitant les doubles emplois. La nécessité de tenir compte des différentes priorités des États, de leurs capacités de mise en œuvre et des ressources dont ils disposent est aussi mise en évidence. La poursuite de la coopération entre les États, les organisations régionales, les acteurs du secteur et les organes compétents de l'OACI est jugée essentielle pour renforcer les cadres réglementaires et institutionnels.

3.1.2.7 La Conférence prend acte des notes d'information suivantes : WP/126, présentée par la République dominicaine et 18 États membres de la CLAC[7] ; WP/61, présentée par l'Indonésie ; WP/121, présentée par le Rwanda au nom des 54 États membres de la CAFAC[8] ; WP/122, présentée par Oman, ASA World, l'IFALPA, l'IFATCA et l'ITF ; WP/33, présentée par l'IATA et WP/191, présentée par l'ITF.

3.1.3 **CONCLUSION**

3.1.3.1 Sur la base de la documentation examinée et des délibérations tenues dans le cadre du point 3.1 de l'ordre du jour, la Conférence formule les conclusions suivantes :

a) les États devraient renforcer leurs cadres juridiques, réglementaires et institutionnels afin d'assurer une supervision efficace de l'aviation ;

b) les États devraient veiller à ce que leur autorité de l'aviation civile dispose de financements adaptés et durables, tandis que l'OACI devrait élaborer des orientations pratiques concernant les mécanismes de financement ;

c) les États devraient consolider leurs capacités de réglementation économique par l'application de bonnes pratiques réglementaires, le renforcement des capacités, la gestion des connaissances et la coopération régionale, avec le soutien de l'OACI et des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) ;

d) l'OACI devrait examiner la question de la banalisation des aéronefs et fournir les orientations voulues à ce sujet par l'intermédiaire de groupes d'experts compétents ;

e) les États devraient veiller à mettre en place des cadres institutionnels adaptables et des capacités de supervision économique afin de favoriser une intégration sûre, sécurisée et progressive des UAS et des technologies émergentes ;

[7] Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Guyana, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

[8] Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

f) l'OACI devrait veiller à ce que le développement économique du transport aérien soit systématiquement pris en compte dans l'ensemble de ses programmes, de ses bureaux régionaux et de ses organes techniques, et rendre compte périodiquement des progrès accomplis en la matière.

3.1.4 **RECOMMANDATION**

Recommandation 3.1/1 — Renforcer la supervision réglementaire et faire évoluer les cadres institutionnels

La Conférence recommande :

a) que les États prennent des mesures coordonnées et durables afin de renforcer et de moderniser leurs cadres juridiques, réglementaires et institutionnels au service d'une supervision réglementaire efficace, conformément à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) et aux normes, politiques et orientations pertinentes de l'OACI ;

b) que les États garantissent à leur AAC un financement suffisant et prévisible, notamment en ayant recours à des modèles de financement diversifiés et des mécanismes adéquats de recouvrement des coûts conformes aux politiques de l'OACI ;

c) que les États examinent la nécessité d'adapter les cadres institutionnels et les capacités de supervision économique afin de favoriser une intégration sûre, sécurisée et progressive des UAS et des technologies émergentes ;

d) que l'OACI continue de fournir aux États des orientations pratiques, une assistance technique, un renforcement des capacités et un soutien à la mise en œuvre afin de les aider à renforcer leur supervision réglementaire et leurs capacités institutionnelles, notamment en mettant en place des mécanismes de financement durables, en envisageant des approches novatrices en matière de financement et en tirant parti de la coopération régionale, en particulier par l'intermédiaire des RSOO et de la mise en commun de bonnes pratiques ;

e) que l'OACI veille à ce que le développement économique du transport aérien soit systématiquement pris en compte dans l'ensemble de ses programmes, de ses bureaux régionaux et de ses organes techniques.

— FIN —