OACI

RAPPORT ANNUEL DU CONSEIL À L'ASSEMBLÉE 2023

Révisé en septembre 2025

RAPPORT ANNUEL 2023
DU CONSEIL
À L'ASSEMBLÉE

TABLE DES MATIÈRES

Message du Président du Conseil

Le monde du transport aérien en 2023

- Présentation des résultats statistiques du transport aérien en 2023

1. Nouvelles questions d'aviation

1.1 Réduction à zéro des émissions d'ici 2050
1.2 Nouvelles sources d'énergie plus propre pour le secteur de l'aviation
1.3 Financement d'une énergie plus propre pour le secteur de l'aviation
1.4 Planification et préparation de la gestion des crises
1.5 Gestion des crises sanitaires et mesures de facilitation connexes
1.6 Innovation
1.7 Mobilité aérienne avancée (AAM)
1.8 Cybersécurité
1.9 Égalité des sexes dans le secteur de l'aviation

2. Progrès relatifs aux objectifs stratégiques et aux plans mondiaux de l'OACI

2.1 Protection de l'environnement
2.2 Sécurité et capacité et efficacité de la navigation aérienne
2.3 Sûreté et facilitation
2.4 Développement économique du transport aérien
2.5 État de droit – Renforcer le cadre juridique régissant l'aviation civile internationale

3. Soutien à la mise en œuvre et initiatives *Aucun pays laissé de côté*

3.1 Amendements aux Annexes et aux PANS, manuels et circulaires, et outils
3.2 Programmes d'audit de l'OACI
3.3 Réalisations des groupes régionaux
3.4 Développement des ressources humaines
3.5 Soutien à la mise en œuvre
3.6 Partenariats avec des organismes internationaux et soutien de l'OACI au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030
3.7 Promotion et sensibilisation du public

4. Stratégies de soutien

4.1 Gouvernance
4.2 Planification stratégique
4.3 Objectif de transformation
4.4 Services juridiques et relations extérieures
4.5 Continuité des activités et services de conférence hybrides
4.6 Gestion des ressources humaines

4.7 Déontologie
4.8 Supervision
4.9 Services linguistiques et multilinguisme
4.10 Technologie de l'information et des communications (TIC)
4.11 Acquisitions
4.12 Finances

MESSAGE DU PRÉSIDENT DU CONSEIL

Les activités et les réalisations de l'OACI en 2023 ont servi de toile de fond aux célébrations de l'année marquante du 80e anniversaire de l'Organisation, sous le thème « Des cieux sûrs, un avenir durable ».

Si, aujourd'hui, l'aviation internationale est confrontée à des défis immenses – l'urgence climatique, en particulier, exigeant des niveaux sans précédent de coopération et de détermination mondiales, nous avons toutes les raisons de rester optimistes.

Une énergie propre pour l'aviation, c'est la promesse de réaliser plus de la moitié de l'objectif de réductions des émissions pour les États qui ont l'ambition de réduire à zéro leurs émissions nettes. Une étape importante a été franchie en 2023 à la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs de l'OACI, qui a débouché sur l'adoption d'un cadre mondial pour stimuler la production et l'utilisation d'énergie propre.

L'accélération rapide du rythme de l'innovation technologique et opérationnelle en aviation ouvre des perspectives extrêmement prometteuses pour la durabilité environnementale et présage des améliorations grandement nécessaires dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et de la capacité en aviation. En parallèle, l'OACI poursuit son entreprise de modernisation de sa gouvernance, le Secrétariat se transformant afin que nous soyons au diapason des besoins de nos États membres et de nos interlocuteurs, de toujours et nouveaux, et que nous prenions la position de chefs de file et de catalyseurs de l'innovation.

Je vous invite à vous joindre à moi, à l'occasion du 80e anniversaire de la Convention relative à l'aviation civile internationale, qui a créé l'OACI et a posé les bases de l'aviation internationale telle que nous la connaissons aujourd'hui, pour réaffirmer notre attachement aux valeurs profondes qui nous donnent et continueront de nous donner la force et l'inspiration nécessaires pour saisir les occasions et surmonter les défis : la coopération, le consensus et la détermination.

Salvatore Sciacchitano
Président du Conseil de l'OACI

1. NOUVELLES QUESTIONS D'AVIATION

1.1 Réduction à zéro des émissions d'ici 2050

1.1.1 De grands progrès ont été accomplis en 2023 en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale, à savoir la réduction à zéro des émissions de carbone d'ici 2050, le jalon le plus important étant l'adoption, par la troisième Conférence de l'OACI sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3), du cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (SAF), les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et d'autres énergies plus propres pour l'aviation.

1.1.2 Le succès de cette rencontre a été le fruit des activités préparatoires de la Conférence CAAF/3. L'OACI a organisé des séminaires régionaux en présentiel dans toutes ses régions pour sensibiliser les États et animer leurs échanges de vues sur les attentes par rapport à la Conférence, tandis que l'état des lieux du LTAG de l'OACI sur les réductions des émissions de CO_2 du secteur de l'aviation ainsi que la première consultation stratégique et financière préalable à la CAAF/3 ont porté sur l'ensemble des mesures de réduction des émissions de CO_2 du secteur, dans le cadre des préparatifs de la Conférence.

1.1.3 La première consultation préalable à la Conférence, à laquelle ont participé des institutions financières publiques et privées et d'autres parties prenantes concernées, a été axée sur des questions stratégiques et financières, tandis que la seconde s'est concentrée sur les résultats possibles de la rencontre.

1.2 Nouvelles sources d'énergie plus propre pour le secteur de l'aviation

1.2.1 Le cadre mondial de la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs comprend une « vision ambitieuse mondiale et collective » d'utiliser ces énergies pour réduire de 5 % les émissions de CO_2 de l'aviation internationale d'ici 2030.

1.2.2 Les circonstances particulières et les capacités respectives des États détermineront leur aptitude à contribuer en fonction de leurs propres échéances nationales, et aucune obligation ni aucun engagement précis ne seront imposés aux différents États.

1.2.3 Étant donné qu'il est impératif qu'« *Aucun pays* [ne soit] *laissé de côté* » dans la transition vers des énergies plus propres pour l'aviation, le cadre garantira à tous les États des chances égales de contribuer aux réductions d'émissions escomptées et d'en tirer profit.

1.2.4 Le cadre repose sur quatre composantes : 1) politiques et planification ; 2) cadres réglementaires ; 3) soutien à la mise en œuvre ; et 4) financement. Ces composantes sont interconnectées et doivent évoluer et agir ensemble pour atteindre l'objectif visé.

1.2.5 Le cadre envoie à l'ensemble des producteurs de carburants et des investisseurs dans le monde le signal important que le secteur de l'aviation internationale est déterminé à s'engager dans la voie de la décarbonation.

1.3 Financement d'une énergie plus propre pour le secteur de l'aviation

1.3.1 Selon le *Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un LTAG*, la réalisation du LTAG passe par des investissements cumulés d'environ 3 200 milliards USD d'ici 2050 pour intensifier l'utilisation des SAF et d'autres énergies plus propres. Dès lors, il est essentiel de garantir l'accès aux ressources financières.

1.3.2 En conséquence, l'OACI a collaboré activement avec les institutions financières au cours de l'année, notamment avec les banques de développement et les sociétés de capital-investissement, ainsi que dans le cadre d'échanges de haut niveau sous l'égide du Conseil.

1.3.3 Les États ont accueilli favorablement la mise en place, grâce au cadre mondial de la CAAF/3, de l'initiative de pôle d'investissement financier (Finvest Hub) de l'OACI. Cette initiative vise à faciliter l'accès aux capacités d'investissement et aux financements publics et privés des institutions financières.

1.3.4 Les activités clés que pourrait effectuer le pôle d'investissement financier ont été recensées. Il s'agit, entre autres, d'élaborer une plate-forme (comportant une fonctionnalité de mise en relation) destinée à rapprocher les projets de décarbonation de l'aviation afin d'aider les investisseurs à recenser et à évaluer les projets ; d'établir une base de données des fonds et des sources de financement en vue de créer des profils pour le financement des projets ; et de mettre au point une trousse d'outils contenant des lettres d'intention pour les SAF, les LCAF et autres énergies plus propres pour l'aviation.

1.3.5 Le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), auquel participent 89 États et 51 organisations, a également enregistré des progrès en 2023. L'OACI et les partenaires d'ACT-SAF ont organisé une série de séances de formation ACT-SAF, et l'OACI a consulté les partenaires d'ACT-SAF pour mettre au point un modèle et un guide en vue de faciliter l'élaboration d'études de faisabilité des SAF.

1.4 Planification et préparation de la gestion des crises

1.4.1 Les activités d'établissement des priorités à l'échelle de l'organisation menées par le Conseil de l'OACI en 2023 dans le cadre du plan d'activités 2023-2025, ainsi que les nouvelles activités découlant de la 41e session de l'Assemblée, ont abouti à un ensemble de domaines d'intervention prioritaires. L'un de ces domaines est celui du « mécanisme/cadre de réponse aux crises de l'OACI ».

1.4.2 Sous réserve de la disponibilité des ressources, les travaux se trouvent à différents stades d'élaboration pour :

- préparer le cadre complet de gestion de crise (qui comprend des types de crises multiples) ;
- établir des mécanismes de haut niveau destinés à consolider les relations entre les parties prenantes en matière de réaction aux situations d'urgence ;
- renforcer la capacité des structures de l'OACI qui participent aux interventions d'urgence ; réexaminer le cadre et la gouvernance du CAPSCA ;
- créer un fonds d'intervention d'urgence ;

- élaborer une stratégie de retrait progressif afin de garantir la continuité des objectifs et des réalisations de la réponse à la maladie à coronavirus (COVID-19).

1.5 Gestion des crises sanitaires et mesures de facilitation connexes

1.5.1 En 2023, les 62 recommandations du volet « Facilitation » de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) ont été rappelées aux États. Un webinaire visant à aider les États membres à donner suite à ces recommandations a aussi été organisé.

1.5.2 La mise en œuvre des recommandations fera l'objet d'un suivi au moyen d'un nouveau questionnaire en ligne, qui permet aux États d'actualiser progressivement les informations les concernant au fur et à mesure qu'avance la mise en œuvre, jusqu'à ce que celle-ci soit achevée.

1.5.3 En 2023, l'OACI a par ailleurs révisé le Doc 9957, *Manuel de facilitation*, afin de fournir aux États des informations adaptées sur la façon de mettre en œuvre les dispositions relatives à la santé du chapitre 10 de l'Annexe 9 nouvellement élaboré.

1.5.4 L'OACI a participé en 2023 à la réunion de lancement mondial de l'initiative Préparation et résilience face aux menaces émergentes de l'OMS et à la deuxième consultation mondiale de l'OMS sur les mesures sanitaires et sociales pendant les urgences de santé publique.

1.5.5 Une réunion de collaboration stratégique entre l'OACI et l'Organisation panaméricaine de la santé a également eu lieu en 2023.

1.5.6 Des réunions régionales du CAPSCA ont été organisées dans les régions Moyen-Orient (MID), Europe et Atlantique Nord (EURNAT), Afrique orientale et australe (ESAF), Afrique occidentale et centrale (WACAF) et Asie-Pacifique (APAC).

1.6 Innovation

1.6.1 La troisième réunion du Groupe consultatif sur le Forum OACI-industrie tenue en 2023 a abouti à l'adoption par le Conseil de l'OACI d'une série de recommandations visant à contribuer à la création d'un environnement opérationnel et réglementaire favorable aux systèmes de propulsion de remplacement. Ces recommandations ont été inspirées par les échanges de haut niveau que le Conseil a eus lors du forum avec 20 experts représentant des parties prenantes de diverses régions géographiques et de divers segments des secteurs de l'aviation et de l'énergie.

1.6.2 En 2023, le Conseil a également donné une orientation stratégique aux travaux du Secrétariat sur l'innovation, par l'intermédiaire du Groupe restreint du Conseil sur l'innovation. La portée des travaux de ce groupe englobait l'évaluation indépendante de l'OACI en matière d'innovation par l'École des cadres du système des Nations Unies (UNSSC) et les recommandations qui en ont découlé.

1.6.3 De plus, le Groupe a validé la note conceptuelle du Salon de l'innovation OACI 2024, du thème de la rencontre « Aviation numérique : le futur commence maintenant » à la description des objectifs de chaque séance.

1.6.4 D'autres mises à jour sur les travaux techniques ont progressé dans le contexte des objectifs stratégiques de l'OACI, comme l'indiquent les parties pertinentes du présent rapport.

1.7 Mobilité aérienne avancée (AAM)

1.7.1 L'aviation connaît un changement porteur de transformation sous l'effet de l'essor de l'AAM et de l'arrivée de nouveaux acteurs. En conséquence, et à la demande de l'Assemblée à sa 41e session, l'OACI a créé en 2023 le Groupe d'étude sur l'AAM, qui assurera la coordination des activités dans ce domaine.

1.7.2 Ce groupe d'étude évalue l'AAM – en couvrant non seulement les aéronefs, mais aussi l'écosystème dans son ensemble – et élabore une vision globale de l'écosystème de l'AAM.

1.7.3 L'AAM étant un sujet multidisciplinaire, plusieurs domaines d'expertise de l'OACI font l'objet d'une coordination constante.

1.7.4 Afin d'explorer les possibilités et les difficultés que représente l'AAM, l'OACI a programmé en 2023 le premier Symposium sur la mobilité aérienne avancée (AAM 2024). Le Symposium mettra à profit les résultats des symposiums DRONE ENABLE, en mettant l'accent sur les composantes de l'écosystème d'AAM, notamment les aéronefs à décollage et atterrissage verticaux électriques (eVTOL), les vertiports, l'automatisation et l'autonomie, la gestion du trafic aérien ainsi que les systèmes d'aéronef non habité (UAS). Ces composantes et d'autres nouveaux concepts seront examinés de différents points de vue, soit ceux des exploitants, des constructeurs, des autorités de réglementation, des fournisseurs de services, etc.

1.7.5 La convergence stratégique entre les écosystèmes de l'AAM et de l'aviation conventionnelle contribuera de façon décisive à l'harmonisation et à l'interopérabilité à l'échelle mondiale, ainsi qu'au maintien de la sécurité et de la sûreté de la navigation et des opérations aériennes. À cette fin, l'OACI procède à une analyse des lacunes du cadre réglementaire de l'exploitation des systèmes d'aéronef non habité (UAS), en collaborant avec des parties prenantes multiples pour atténuer les risques liés à l'utilisation abusive des UAS, et en élaborant des orientations pour la mise en œuvre de l'UTM.

1.7.6 De plus, les travaux exploratoires ont démarré sur l'autonomie et l'automatisation, le rôle de l'être humain, la gestion de l'information et des données, et la façon dont l'AAM appuie les Objectifs de développement durable des Nations Unies.

1.7.7 L'OACI continue aussi de collaborer étroitement avec les Nations Unies, sa Direction exécutive du Comité contre le terrorisme, son Département de l'appui opérationnel (UN-DOS), le Programme alimentaire mondial et d'autres. À cet égard, l'OACI participe activement à l'élaboration d'une résolution des Nations Unies visant à répondre à la menace que représente l'utilisation d'UAS à des fins terroristes.

1.7.8 Par ailleurs, l'OACI continue d'élaborer des dispositions permettant l'exploitation internationale de systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) titulaires d'une certification conforme à l'Annexe 8.

1.7.9 D'autres considérations, comme les aspects économiques des opérations internationales et le recouvrement des coûts liés aux UAS, sont également en cours d'examen par d'autres groupes d'experts.

1.8 Cybersécurité

1.8.1 En 2023, l'OACI a créé le Comité ad hoc de coordination de la cybersécurité (AHCCC) et a convoqué sa première réunion. Le Comité comprend treize membres : deux représentants au Conseil qui représentent le Comité du transport aérien et le Comité de sûreté de l'aviation du Conseil, un commissaire représentant la Commission de navigation aérienne, et dix experts représentant leurs groupes d'experts qui réalisent des travaux dans le domaine de la cybersécurité de l'aviation.

1.8.2 Le Comité ad hoc de coordination de la cybersécurité est l'un des piliers de la gouvernance de la cybersécurité de l'aviation à l'OACI.

1.8.3 Il élabore et tient à jour un programme de cybersécurité de l'aviation à l'échelle de l'Organisation qui permet d'assurer une approche harmonisée et complémentaire du sujet dans tous les domaines de l'aviation concernés et de donner au Conseil une vue globale de tous les points au programme des travaux portant sur la cybersécurité de l'aviation à l'échelle de l'Organisation.

1.8.4 L'OACI a travaillé à élaborer un solide cadre pour les États et les parties prenantes afin d'aborder la cybersécurité dans l'aviation civile.

1.8.5 À la suite d'une étude sur les dispositions de 16 Annexes à la Convention relative à l'aviation civile internationale (la Convention de Chicago) qui a permis de déterminer des domaines d'intérêt potentiels pour la cybersécurité, le Groupe d'experts de la cybersécurité (CYSECP) a commencé à travailler sur des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives à la cybersécurité de l'aviation à partir du contexte élargi de l'étude et de l'élaboration d'une analyse des écarts relativement aux SARP existantes, afin de déterminer la nécessité d'en élaborer de nouvelles. L'analyse des écarts sera coordonnée avec les groupes d'experts compétents de l'OACI.

1.8.6 Le Groupe de travail du CYSECP sur la menace et les risques en matière de cybersécurité (WGCTR) a appuyé l'élaboration d'une méthode d'évaluation des cybermenaces et des risques qui permet l'intégration des cybermenaces dans les évaluations existantes dans le domaine de l'aviation (sécurité, sûreté et capacité et efficacité de la navigation aérienne). Il a été décidé de publier la méthode dans un document qui présente aussi un portrait indicatif des cybermenaces afin de souligner l'importance d'aborder la cybersécurité d'une manière harmonisée et coordonnée dans tous les domaines de l'aviation.

1.8.7 Le Groupe de travail du CYSECP sur les éléments indicatifs sur la cybersécurité (WGCGM) a appuyé l'élaboration d'un éventail d'éléments indicatifs qui favorise l'intégration par les États de la cybersécurité de l'aviation dans leurs processus réglementaires et la mise en œuvre par les parties prenantes d'importants aspects liés à la cybersécurité de l'aviation, comme le partage de cyberinformations, le signalement de cyberincidents ainsi que la riposte et la reprise des activités à la suite d'un cyberincident.

1.8.8 Le WGCGM travaille aussi en parallèle afin de regrouper tous les éléments indicatifs en matière de cybersécurité de l'aviation dans un manuel sur la cybersécurité de l'aviation.

1.8.9 La Semaine de la sûreté de l'OACI, qui s'est tenue du 23 au 27 octobre 2023, a été l'occasion de débattre de sujets de cybersécurité de l'aviation, et d'organiser des séances de sensibilisation ainsi qu'un exercice de simulation cyber (TTX) sur la riposte à un cyberincident susceptible d'avoir des

répercussions potentielles sur la sécurité. Élaboré et animé par 10 experts de l'OACI, d'États et du secteur, l'exercice a permis à 40 participants de s'exercer sur un scénario qui soulignait la nécessité d'intégrer la cybersécurité aux cadres d'intervention d'urgence en aviation, et l'importance de la coordination entre les États et le secteur pendant des cyberincidents. Ces considérations, ainsi que celles dans d'autres domaines techniques, serviront de toile de fond à l'élaboration d'éléments indicatifs sur la cybersécurité de l'aviation.

1.9 Égalité des sexes dans le secteur de l'aviation

1.9.1 L'OACI met en œuvre son Programme d'égalité des sexes, conformément à la résolution A41-26 de l'Assemblée de l'OACI sur l'égalité des sexes.

1.9.2 En 2023, le deuxième Sommet mondial de l'OACI sur l'égalité des sexes dans l'aviation a réuni des parties prenantes des secteurs public et privé et des acteurs du changement de toute la planète pour débattre de solutions, catalyser les progrès et promouvoir le changement. Accueilli par le gouvernement espagnol, par l'intermédiaire de son Ministère des transports, de la mobilité et de la politique urbaine, ce sommet a débouché sur un appel à l'action complet en faveur du changement.

1.9.3 L'OACI a par ailleurs recueilli les pratiques optimales des États relatives à la promotion de l'égalité des sexes, qui ont été mises à disposition avant le sommet dans un document intitulé « Compilation des pratiques optimales et des expériences en matière de promotion de l'égalité des sexes dans l'aviation ».

1.9.4 Le sommet a servi de cadre à la cérémonie de remise des prix de l'édition 2023 du « Concours multimédia sur le thème des femmes en aviation [2]» de l'OACI, qui a reçu plus de 289 candidatures provenant de 64 pays. La mobilisation autour du concours a fourni une occasion importante de sensibiliser à l'égalité des sexes dans l'aviation et de promouvoir le progrès.

2. PROGRÈS RELATIFS AUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES ET AUX PLANS MONDIAUX DE L'OACI

2.1 Protection de l'environnement

Réunion 2023 du Groupe directeur du CAEP

2.1.1 En 2023, le Groupe directeur du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) du Conseil de l'OACI a accompli des progrès importants dans plusieurs domaines.

2.1.2 Sur le sujet du CORSIA, la réunion a abouti à des recommandations sur les éléments ci-après :

- la version 2023 de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT) du CORSIA de l'OACI ;
- les rapports du CAEP destinés à aider le Conseil à procéder à l'examen périodique du CORSIA en 2025 ;
- les mises à jour et éclaircissements sur les lignes directrices pour l'interprétation des critères d'unité d'émissions CORSIA, à la lumière des décisions pertinentes prises en vertu de l'article 6 de l'Accord de Paris de la CCNUCC ;
- les modifications de trois documents de l'OACI sur les carburants admissibles CORSIA ;
- la stratégie d'actualisation des prévisions à court terme de SAF à l'horizon 2030, à l'appui des délibérations de la CAAF/3.

2.1.3 Le Groupe a également enregistré des avancées dans l'élaboration de méthodes de suivi des progrès en vue de la réalisation du LTAG, fondées sur des données, des méthodes et des outils déjà mis à la disposition du CAEP, et est convenu de créer l'Équipe spéciale de surveillance et de déclaration au titre du LTAG.

2.1.4 En ce qui concerne l'élaboration de normes intégrées de double rigueur relativement au bruit et aux émissions de CO_2, un accord a été conclu sur les principales options de rigueur de l'analyse et sur un ensemble de scénarios de modélisation, ainsi que sur le calendrier de travail et les étapes à venir.

2.1.5 La réunion a porté par ailleurs sur des questions aéroportuaires et opérationnelles, notamment :

- l'actualisation du Manuel des opérations en descente continue, et les interdépendances environnementales dans divers scénarios d'exploitation ;
- les possibilités opérationnelles de réduire les traînées de condensation et les cirrus produits par les aéronefs ;

- d'autres effets non liés au CO_2 sur les changements climatiques ;

- la publication en ligne de deux nouvelles boîtes à outils sur les aéroports respectueux de l'environnement, à savoir « Incidence sur l'environnement des opérations d'aéronefs non habités aux aéroports et dans leur voisinage » et « Innovation et technologie dans la durabilité des aéroports ».

2.1.6 Enfin, les progrès accomplis par le Groupe sur les incidences et état de la science du CAEP, notamment sur l'organisation de l'atelier de l'OACI consacré à des discussions scientifiques sur la science des traînées de condensation, ont été abordés à la réunion.

CORSIA

2.1.7 La mise en œuvre du CORSIA s'est poursuivie comme prévu en 2023, 126 États s'étant désormais portés volontaires pour participer à sa première phase. La couverture de la déclaration annuelle des émissions de CO_2 par les États au registre central de l'OACI a été presque totale grâce à une mise en œuvre rigoureuse du système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) du CO_2 au titre du CORSIA, et du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI.

2.1.8 La deuxième édition de l'Annexe 16, volume IV, sur le CORSIA a été adoptée et d'autres mises à jour des éléments de mise en œuvre ont été approuvées par le Conseil, notamment la version 2023 de l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT), et des actualisations de documents OACI relatifs au carburants admissibles CORSIA et aux unités d'émissions admissibles du CORSIA.

28e Conférence des Parties (COP28) à la CCNUCC

2.1.9 L'OACI a contribué à la COP28, et l'ensemble des activités et des documents de l'Organisation, notamment une vidéo et un rapport spécial, ont été publiés sur son site web.

2.2 Sécurité et capacité et efficacité de la navigation aérienne

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

2.2.1 Les efforts visant à atteindre les objectifs et les cibles de l'édition 2023-2025 du GASP ont connu des progrès.

2.2.2 En 2023, l'OACI a entrepris une série d'initiatives à l'appui de la mise en œuvre de la stratégie mondiale de sécurité du GASP aux niveaux régional et national, notamment des ateliers de renforcement des capacités, l'apprentissage en ligne et une trousse de mise en œuvre spéciale.

2.2.3 À la fin de 2023, toutes les régions de l'OACI avaient publié un plan régional de sécurité de l'aviation, en conformité avec le GASP, afin de définir la stratégie régionale en matière de sécurité aérienne. De plus, 75 États ont soumis leur plan national de sécurité de l'aviation.

Plan mondial de navigation aérienne (GANP)

2.2.4 En 2023, l'OACI a entrepris des initiatives pour appuyer la mise en œuvre du GANP aux niveaux mondial et régional, notamment des ateliers de renforcement des capacités visant à aider les régions à élaborer leurs ANP en conformité avec le GANP.

2.2.5 De plus, le portail consacré à l'évolution du GANP a permis d'élaborer et de publier les ANP régionaux sous forme électronique, améliorant ainsi à la fois la transparence et la compréhension du lien entre les plans. Les États et les autres parties prenantes intéressées en tirent directement profit.

2.2.6 L'OACI élabore par ailleurs une nouvelle édition du GANP mettant l'accent sur l'environnement et la résilience, conformément à la décision de l'Assemblée de l'OACI, à sa 41e session.

2.3 Sûreté et facilitation

Sûreté de l'aviation

2.3.1 Plusieurs ensembles d'éléments indicatifs ont été publiés en 2023, notamment sur l'importance des facteurs humains dans l'AVSEC, et un projet de deuxième édition du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) a été transmis par lettre aux États à des fins de consultation mondiale.

2.3.2 De même, les résultats d'une enquête de l'OACI menée cette année sur l'utilité et la pertinence du Doc 10108 serviront à guider la prochaine édition.

Facilitation

2.3.3 Le Conseil de l'OACI a examiné l'achèvement des travaux de l'Équipe spéciale sur les questions sanitaires liées aux flambées épidémiques dans le secteur de l'aviation, et a approuvé la mise au point définitive de cet effort global.

2.3.4 En décembre 2023, 93 entités émettrices de passeports participaient au Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI. Le Conseil a suivi activement les inscriptions au projet pilote du RCP dans le secteur privé en 2023, et il est prêt à orienter l'évolution ultérieure vers un éventuel programme relatif à ce type d'utilisation.

2.3.5 De nombreuses rencontres d'envergure sur la facilitation ont eu lieu en 2023, notamment le 18e symposium TRIP de l'OACI.

2.3.6 Enfin, le Conseil a approuvé le choix de 2024 comme Année OACI de la facilitation, et a proposé de poursuivre les efforts mondiaux visant à mieux faire connaître l'importance de la facilitation.

Coopération avec les Nations Unies

2.3.7 En 2023, l'OACI a collaboré avec le Bureau de lutte contre le terrorisme (CT) des Nations Unies sur des projets comme le programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes, le programme des Nations Unies sur les modèles d'évaluation des menaces, et des projets consacrés à la cybersécurité et à la protection des cibles vulnérables.

2.4 Développement économique du transport aérien

2.4.1 Conformément aux conclusions de la seizième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, en 2023, quatre groupes de travail se sont penchés sur les questions ci-après :

- le projet de convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes ;
- la nécessité d'un instrument multilatéral pour libéraliser le fret aérien ;
- les aspects économiques de l'exploitation internationale des UAS ;
- les directives relatives aux accords de services aériens pour répondre aux crises internationales.

2.4.2 La neuvième réunion de 2023 du Groupe d'experts sur l'économie des aéroports et du Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne est convenue des définitions des principes clés de tarification et du libellé précisant l'article 15 de la Convention de Chicago, tandis que la quatrième réunion du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse a abordé des sujets comme la qualité et la communication des données, l'analyse des mégadonnées, le cadre du compte satellite de l'aviation, les statistiques ventilées par sexe relatives au personnel de l'aviation titulaire d'une licence, ainsi que les prévisions de trafic à long terme et la compétitivité de l'aviation mondiale.

2.4.3 En ce qui concerne ces deux derniers sujets, le Groupe de travail sur la compétitivité de l'aviation a fait avancer les travaux visant à établir un indice mesurant la capacité des États à conserver et à maximiser la valeur du secteur du transport aérien, tandis que le Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme a élaboré la dernière série de prévisions et l'a mise à la disposition des États membres.

Mégadonnées dans l'aviation

2.4.4 En 2023, l'OACI a continué de moderniser les tableaux de bord de visualisation des mégadonnées disponibles pour aider les États membres dans leurs efforts de récupération, de planification et de mise en œuvre.

2.5 État de droit – Renforcer le cadre juridique régissant l'aviation civile internationale

2.5.1 Programme général des travaux du Comité juridique

Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends
Le Groupe de travail sur l'examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends a conclu ses travaux en proposant un ensemble de projets de révisions du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782) et des recommandations pour examen par la 39e session du Comité juridique.

Aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote
Le sous-groupe de la responsabilité et de la sûreté du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) s'est penché sur l'application des instruments internationaux pertinents à l'exploitation des aéronefs sans pilote et a discuté des problèmes potentiels avec des assureurs et des réassureurs mondiaux. Le sous-groupe de la Convention de Chicago pour sa part a poursuivi son examen de l'interprétation et de l'application de certains aspects déterminants de la Convention en ce qui concerne l'exploitation d'aéronefs sans pilote, tels que l'obligation d'avoir le certificat de navigabilité à bord de l'aéronef et l'exploitation en haute mer.

Processus et procédures pour aider les États à s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12
L'Équipe spéciale sur l'article 12 a poursuivi sa discussion sur le sujet. Un sondage juridique visant à mieux connaître l'état d'avancement de la mise en œuvre de l'article 12 ainsi que les défis et besoins des États à cet égard a été réalisé en mai 2023. Le Secrétariat a évalué les réponses au sondage fournies par 94 États et les résultats analysés ont été communiqués à l'Équipe spéciale sur l'article 12.

Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international
Une note de travail présentée lors des réunions de la DGAC des régions APAC, EUR/NAT, NACC et SAM a mis en évidence les avantages de certains instruments de droit aérien international ainsi que des informations relatives au processus de ratification. Une note de travail similaire a été présentée lors de la réunion du Comité directeur du plan AFI SECFAL. Suite à l'examen de ces notes de travail, les États ont été invités à rendre compte à l'OACI de leurs progrès en matière de ratification des traités de droit aérien international à l'aide d'une matrice élaborée à cette fin.

2.5.2 Règlement des différends

Brésil et États-Unis (2016)
Le Secrétariat attend de recevoir des informations sur l'état des discussions que tiennent les parties en vue de la conclusion de leurs négociations pour régler l'affaire.

Requête A : Qatar et Bahreïn, Égypte, Arabie saoudite et Émirats arabes unis (2017)
Requête B : Qatar et Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis (2017)
Aucune autre mesure n'a été prise relativement aux requêtes (A) et (B), qui sont toutes deux restées en instance contre Bahreïn et les Émirats arabes unis.

Australie et Royaume des Pays-Bas et Fédération de Russie (2022)
Lors de sa 228e session tenue en mars 2023, le Conseil a examiné et décidé de ne pas accepter l'exception préliminaire déposée par le défendeur, a invité les parties à poursuivre la recherche d'un règlement de l'affaire par des négociations directes et, à cette fin, a invité le Président du Conseil à offrir ses bons offices en vue de consultations entre les parties.

Suite à la décision du Conseil, les mémoires ci-après ont été déposés dans l'affaire : contre-mémoire du défendeur (24 avril 2023), réplique du demandeur (28 juillet 2023) et duplique du défendeur (14 novembre 2023).

Le Conseil est convenu de prendre une décision à sa 231e session, sur la procédure à suivre en vertu du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782) en ce qui concerne les prochaines étapes en la matière.

Fédération de Russie et 37 États membres (2023)
Dans une lettre datée du 10 octobre 2023, la Fédération de Russie a présenté à l'Organisation une requête et un mémoire en vue du règlement d'un désaccord et a désigné l'Albanie, l'Allemagne, l'Autriche, la Belgique, la Bulgarie, le Canada, Chypre, la Croatie, le Danemark, l'Espagne, l'Estonie, les États-Unis, la Finlande, la France, la Grèce, la Hongrie, l'Irlande, l'Islande, l'Italie, la Lettonie, la Lituanie, le Luxembourg, la Macédoine du Nord, Malte, Monaco, le Monténégro, la Norvège, les Pays-Bas, la Pologne, le Portugal, la Roumanie, le Royaume-Uni, la Slovaquie, la Slovénie, la Suède, la Suisse et la Tchéquie (37 États membres) comme défendeurs. La requête est présentée aux termes de l'article 84 de la Convention de Chicago, des Annexes pertinentes à la Convention de Chicago et du Règlement pour la solution des différends (Doc 7782). Selon la requête et le mémoire, depuis le 24 février 2022, les défendeurs ont appliqué des mesures restrictives unilatérales et illégales à l'encontre de la Fédération de Russie. Ces mesures de nature discriminatoire enfreignent les articles 4, 9, alinéa b), 11, 15, 22, 28, 37, 38, 44 [alinéas a), d), f), g) et h)], 82 et 87 de la Convention de Chicago, ainsi que les Annexes à ladite Convention.

Le Conseil est convenu de se prononcer, à sa 231e session, sur la détermination d'un délai pour le dépôt d'un contre-mémoire par les défendeurs dans cette affaire.

2.5.3 Faits nouveaux concernant les traités

Garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (matériels d'équipement aéronautiques)
En juin 2023, lors de sa 229e session, le Conseil a approuvé le renouvellement du mandat d'Aviareto Ltd. en tant que Conservateur du Registre international des garanties portant sur les actifs mobiles (matériels d'équipement aéronautiques) pour un cinquième mandat de cinq ans commençant le 1er mars 2026, conformément à l'article XVII, paragraphe 5, du Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautiques à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Protocole aéronautique).

En octobre 2023, le Conseil a publié sous forme de lettre aux États le sixième rapport de l'Autorité de surveillance du Registre international pour la période allant du 1er janvier 2020 au 31 décembre 2022, conformément à l'article 17(2) (j) de la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles (Convention du Cap). Au 1er janvier 2024, les instruments du Cap comptaient 84 parties.

En mai 2023, les Doc 9793, 9794 et 9795 de l'OACI (Convention du Cap, Protocole aéronautique et Texte refondu de la Convention du Cap et du Protocole aéronautique, respectivement) ont été réédités, les versions arabe, espagnole et française du texte comportant des corrections apportées par le Dépositaire, UNIDROIT, conformément à l'article 79(2) de la Convention de Vienne sur le droit des traités (1969).

3. SOUTIEN À LA MISE EN ŒUVRE ET INITIATIVES *AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ*

3.1 Amendements aux Annexes et aux PANS, manuels et circulaires, et outils

3.1.1 Amendements aux Annexes et aux PANS adoptés en 2023

- **Annexe 7 – *Marques de nationalité et d'immatriculation, emblèmes nationaux et marques communes d'aéronefs,* partie B du supplément**

L'Amendement nº 7 concerne : l'immatriculation, la radiation et le transfert d'immatriculation des aéronefs.

- **Annexe 10 – *Télécommunications aéronautiques***
  Volume I – *Aides radio à la navigation,* Amendement n° 93 (lettre AN 7/62.2.3-23/26)

L'Amendement nº 93 concerne :

a) la réalisation du système mondial de navigation par satellite (GNSS) multiconstellation double fréquence (DFMC), par l'ajout de dispositions relatives à des fréquences de fonctionnement supplémentaires du système mondial de localisation (GPS), du système mondial de satellites de navigation (GLONASS) et du système de renforcement satellitaire (SBAS), ainsi que l'insertion de dispositions concernant les nouveaux systèmes de navigation par satellite BeiDou (BDS) et Galileo ;

b) l'atténuation du gradient ionosphérique pour le système de renforcement au sol (GBAS).

- **Annexe 16 – *Protection de l'environnement***
  Volume I – *Bruit des aéronefs,* Amendement n° 14 (lettre AN 1/17.14–23/35)

L'Amendement nº 14 concerne :

a) l'harmonisation de l'Annexe 16, volume I, avec le document intitulé *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon Division* (Doc 8143), 2e partie, Instructions à l'intention de la réunion, Formulation des propositions de normes, pratiques recommandées et procédures internationales, notamment eu égard à l'utilisation des auxiliaires modaux ;

b) l'introduction de lignes directrices pour l'obtention de données sur le bruit des hélicoptères en vol stationnaire, intégrées au supplément H ;

c) la correction de limitations dans les spécifications concernant les ajustements du niveau de pression acoustique (SPL) le jour des essais par rapport aux conditions de référence et correction d'erreurs typographiques mineures.

Volume II – *Émissions des moteurs d'aviation*, Amendement n° 11 (lettre AN 1/17.14.23-22/36)

L'Amendement n° 11 concerne :

a) la restructuration et mise à jour des renvois utiles, introduits conformément au document intitulé *Instructions et Règlement intérieur pour les réunions de navigation aérienne à l'échelon Division* (Doc 8143), 2e partie, Instructions à l'intention de la réunion – Formulation des propositions de normes, pratiques recommandées et procédures internationales ;

b) les mises à jour à des fins de cohérence linguistique, afin d'assurer, entre autres, une utilisation appropriée des auxiliaires modaux et d'appliquer de façon cohérente les notes et les recommandations, conformément au Doc 8143, 2e partie ;

c) l'amélioration de la formulation sur les conditions d'application, afin de rendre compte, entre autres, de l'application des normes régissant l'indice de fumée et la concentration massique de particules non volatiles (nvPM) aux moteurs ;

d) l'introduction d'une nouvelle définition (« procédure équivalente »), assortie des modifications à apporter ensuite à des fins de cohérence dans les volumes II et III de l'Annexe 16 ;

e) l'amélioration des définitions, des descriptions, des renvois et de la formulation, notamment, entre autres, par des éclaircissements détaillés, des descriptions méthodologiques, des procédures intermédiaires, ainsi que des notes et recommandations supplémentaires ;

f) l'amélioration de la procédure de mesure des nvPM conformément aux dernières mises à jour figurant dans les documents ARP 6320A et AIR 6241A de la Society of Automotive Engineers (SAE) sur l'échantillonnage et la mesure continus des émissions de nvPM des moteurs à turbine d'aéronefs ;

g) les corrections concernant des questions générales sur le plan technique, de la nomenclature et de la typographie.

Volume III – *Émissions de CO_2 des avions*, Amendement n° 2 (lettre AN 1/17.14-23/37)

L'Amendement consiste en des améliorations apportées aux définitions, aux descriptions, aux renvois et au libellé afin, entre autres, d'éviter d'éventuelles interprétations erronées et de donner des précisions supplémentaires concernant le facteur géométrique de référence (RGF).

Volume IV – *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA),* Amendement n° 1 (lettre AN 1/17.14–23/38)

L'Amendement n° 1 concerne :

a) la clarification des questions techniques relatives aux dispositions en matière de surveillance, de déclaration et de vérification ;

b) la définition d'un seuil de compensation pour les exploitants d'avions ayant un faible niveau d'activité aérienne internationale ;

c) la clarification du calcul des obligations de compensation applicables aux nouveaux exploitants d'avions qui ne se qualifient pas comme nouveaux venus ;

d) l'harmonisation avec les versions actualisées des normes ISO ;

e) les amendements corrélatifs découlant de l'Amendement n° 7 de l'Annexe 7 ;

f) les amendements corrélatifs découlant de la résolution A41-22 de l'Assemblée.

3.1.2 Manuels et circulaires (y compris les versions préliminaires, non éditées)

Cir 359, *Élaboration de procédures de manœuvre à vue avec trajectoire prescrite basée sur la qualité de navigation requise*
Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement,* édition n° 187
Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement,* édition n° 188
Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement,* édition n° 189
Doc 7910, *Indicateurs d'emplacement,* édition n° 190
Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques,* édition n° 203
Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques,* édition n° 204
Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques,* édition n° 205
Doc 8585, *Indicatifs des exploitants d'aéronefs et des administrations et services aéronautiques,* édition n° 206
Doc 8643, *Indicatifs de types d'aéronef, édition n° 51*
Doc 9137, *Manuel des services d'aéroport,* 1re partie – *Sauvetage et lutte contre l'incendie,* Amendement n° 1 à la 4e édition
Doc 9184, *Manuel de planification d'aéroport,* 1re partie – *Planification générale,* 3e édition
Doc 9284, *Instructions techniques pour la sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses,* Additif n° 1 à l'édition 2023-2024
Doc 9613, *Manuel de la navigation fondée sur les performances,* 5e édition
Doc 9718, *Manuel relatif aux besoins de l'aviation civile en matière de spectre radioélectrique,* volume I – *Stratégie en matière de spectre et énoncés de politique de l'OACI, et renseignements connexes*, 3e édition
Doc 9735, *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Surveillance continue,* 5e édition

Doc 9849, *Manuel du système mondial de navigation par satellite (GNSS),* 4e édition
Doc 9871, *Dispositions techniques relatives aux services et au squitter long mode S,* Amendement n° 2 à la 2e édition
Doc 9957, *Manuel de facilitation,* 2e édition
Doc 10039, *Manuel sur le concept de gestion de l'information à l'échelle du système (SWIM),* 1re édition
Doc 10171, *Manuel sur une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation,* 1re édition
Doc 10185, *Manuel de l'équipage de cabine sur le Programme d'intervention en cas d'incident critique,* 1re édition

3.1.3 Outils

- Outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO_2 (CERT)
- Calculateur OACI d'émissions de carbone (ICEC)
- Outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET)
- Outil de détermination des avantages environnementaux (EBT)

3.2 Programmes d'audit de l'OACI

Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA)

Activités USOAP-CMA en 2023	
Audits	15
Demandes d'information obligatoire (MIR)	1
Missions de validation coordonnées de l'OACI (ICVM)	6
Validation hors site (OVA)	1
Évaluations de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSPIA)	3
Ateliers	5
Total, activités USOAP-CMA	**31**

3.2.1 Outre les activités de l'USOAP-CMA susmentionnées, le programme a également dispensé deux cours de préparation à l'audit en 2023.

3.2.2 Le programme a validé la résolution d'une préoccupation significative de sécurité (SSC) en 2023 et a recensé cinq SSC dans trois États. Neuf SSC sont restées non résolues dans six États, dans les domaines de l'exploitation technique des aéronefs (OPS), de la navigabilité des aéronefs (AIR) et des services de navigation aérienne (ANS).

3.2.3 En décembre 2023, l'OACI a mis en œuvre neuf recommandations du Groupe consultatif ad hoc sur l'USOAP-CMA, a poursuivi l'intégration de l'évaluation de la mise en œuvre des programmes nationaux de sécurité (SSPIA) aux activités classiques de l'USOAP, et a lancé l'élaboration d'un cadre de gestion des données de l'USOAP, conformément à la recommandation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19.

Activités USAP CMA en 2023	
Audits	37
Missions de validation	4
Total, activités USAP CMA	**41**

3.2.4 Vingt-et-une préoccupations significatives de sûreté (SSeC) demeuraient non résolues dans dix États au 31 décembre 2023.

3.2.5 En 2023, des modifications ont été apportées à l'indicateur de conformité de l'USAP-CMA, ce qui permet de mieux rendre compte du respect effectif par les États des normes de l'Annexe 17 et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté.

3.2.6 Enfin, un cours de formation d'auditeurs USAP-CMA a été dispensé en 2023, avec le soutien du Kenya, afin de garantir la disponibilité d'un nombre suffisant d'auditeurs qualifiés pour appuyer le programme, et quatre séances d'information en ligne ont été organisées pour mettre les auditeurs certifiés au courant de l'évolution récente de l'audit des normes de l'Annexe 17.

3.2.7 De plus, trois séminaires régionaux USAP-CMA ont été organisés.

3.3 Réalisations des groupes régionaux

3.3.1 Les Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) ont établi des priorités, des indicateurs de mise en œuvre et des objectifs en matière de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne pour la mise en œuvre à l'échelon régional du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) et du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP). Ils ont aussi examiné des préoccupations en matière de sécurité et de navigation aérienne à l'échelon régional, dont ils ont tenu compte dans leurs programmes de travail.

3.3.2 Le rapport annuel récapitulatif 2023 sur les PIRG et les RASG a constitué pour la Commission de navigation aérienne l'outil principal d'évaluation de l'état d'avancement de la mise en œuvre dans les régions. Il a mis l'accent non seulement sur les résultats des réunions des PIRG et des RASG, mais aussi sur les progrès et les défis de la mise en œuvre de la sécurité et de la navigation aérienne à l'échelon régional.

3.3.3 Cinq réunions régionales sur la sûreté de l'aviation et la facilitation sont organisées chaque année :

- les bureaux WACAF et ESAF se réunissent conjointement pendant la réunion AFI SECFAL ;
- les bureaux NACC et SAM se réunissent aussi conjointement dans le cadre du groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFG) ;
- le bureau EUR NAT se réunit dans le cadre du groupe AVSEC EUR NAT aussi appelé groupe ENAVSEC ;
- le bureau APAC se réunit dans le cadre du groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation (RASFG) ;

- le bureau MID se réunit à l'occasion de la réunion de mise en œuvre pour la sûreté de l'aviation et de la facilitation (RASFI).

3.3.4 Un processus destiné à rendre compte des résultats des groupes régionaux sur la sûreté de l'aviation et la facilitation au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation par l'intermédiaire de son vice-président a été instauré afin de veiller à ce que l'OACI bénéficie pleinement et globalement des travaux réalisés à l'échelle régionale.

3.4 Développement des ressources humaines

Formation

3.4.1 Conformément à l'initiative de l'OACI visant à encourager une plus grande participation des femmes à la formation aéronautique, l'OACI a lancé le cours « Soutenir l'avancement professionnel et le leadership chez les femmes » en 2023. L'Incheon International Airport Cooperation et l'État du Qatar ont tous deux financé les frais de scolarité de femmes professionnelles originaires des pays les moins avancés.

3.4.2 En 2023, le programme TRAINAIR PLUS a été mis en œuvre dans 77 États membres et a dénombré 125 organismes de formation et entreprises partenaires.

3.4.3 Trente-deux évaluations d'organismes de formation ont été réalisées pour appuyer la mise en œuvre des exigences de l'OACI en matière de formation aéronautique.

3.4.4 Onze mallettes pédagogiques OACI (ITP) ont été élaborées, dont cinq sous forme de cours en salle de classe ou en ligne et six cours en ligne. De plus, trois ITP élaborées par des membres (M-ITP), 20 mallettes pédagogiques normalisées (STP) et deux mallettes pédagogiques de partenariat (PTP) ont été mises au point par des membres et des entreprises partenaires.

3.4.5 En 2023, 756 cours reconnus par l'OACI ont été dispensés à 9 759 stagiaires.

3.4.6 Par ailleurs, 46 cours en ligne ont été hébergés sur le système de gestion de l'apprentissage (LMS) de l'OACI. Ces cours ont attiré 3 517 inscriptions, ce qui a porté à 13 276 le nombre total de stagiaires ayant suivi les cours de l'OACI.

3.4.7 En 2023, de nouveaux programmes et initiatives de partenariat ont été mis en place avec les entreprises partenaires actuelles, tandis que des accords supplémentaires ont été signés avec deux nouveaux partenaires pour l'expansion continue des partenariats de formation de l'OACI.

3.4.8 S'agissant de la formation à la sûreté de l'aviation, 39 activités parrainées par l'OACI ont été organisées par le réseau du Centre de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI, au profit de 597 spécialistes de l'AVSEC issus de 93 États. Le programme de soutien à la mise en œuvre et au développement de la sûreté (ISD-SEC) a géré le corps de 396 instructeurs AVSEC certifiés par l'OACI, provenant de 107 États. En plus des activités parrainées par l'OACI, 80 activités de sûreté de l'aviation appuyées par le siège social de l'OACI ont été organisées en 2023, destinées à 1 016 experts de la sûreté de l'aviation venant de 93 États membres.

Prochaine génération de professionnels de l'aviation

3.4.9 En 2023, l'OACI a élaboré une stratégie NGAP globale qui englobe tous les objectifs stratégiques de l'Organisation. À l'avenir, les activités NGAP seront soutenues par des contributions spécialisées d'experts en la matière interfonctionnels du Secrétariat, ainsi que d'autres partenaires et parties prenantes clés de l'aviation.

3.5 Soutien à la mise en œuvre

3.5.1 Conformément à la *Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États*, par l'OACI, cette dernière s'est employée en 2023 à définir ces activités, à les coordonner, à collaborer à leur élaboration et à leur mise en œuvre dans le cadre d'une approche d'Unité d'action de l'OACI.

3.5.2 Le montant total du Programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre exécuté en 2023 s'est élevé à 108,1 millions USD, dont 99 % ont été financés par les gouvernements et entités bénéficiaires, tandis que 1 % représentait les contributions des fonds volontaires de l'OACI, du budget ordinaire et des sources de financement externes. Dans le cadre de divers accords de fonds fiduciaires, un total de 101 projets et 24 trousses de mise en œuvre (iPack) ont été mis en œuvre dans 140 pays et 9 organisations, dont les résumés pertinents figurent dans le **Récapitulatif des projets de la Direction du renforcement des capacités et de la mise en œuvre**.

Région	Coopération technique	Assistance technique	IPAV	iPack	Total Mise en œuvre (en millions USD)
Afrique	23	8	0	10	18,9
Amériques	39	0	2	4	78,3
Asie et Pacifique	13	3	0	2	1,9
Europe	4	0	0	6	1,1
Moyen-Orient	9	0	0	2	7,9
Total	88	11	2	24	108,1

3.5.3 L'OACI a procédé au recrutement, à l'affectation et à l'administration des contrats de 578 experts et consultants internationaux des services extérieurs en 2023, qui s'ajoutent à 750 agents de projets nationaux recrutés pour les administrations de l'aviation civile, soit un total de 1 328 fonctionnaires en poste, dont 64 consultants internationaux des services extérieurs qui étaient déjà en service dans des projets en cours.

3.5.4 S'agissant de la formation en aviation civile, 1 063 bourses ont été attribuées pour une durée totale de 414,83 mois de travail, dont 576 bourses dans le cadre du programme OACI de formation des pays en développement en vertu de protocoles d'entente signés par l'OACI avec l'Indonésie, la République de Corée, Singapour et Aeropuertos Españoles y Navegación Aérea (AENA) pour la

fourniture d'une formation financée par les États et administrée par l'OACI. De plus, des programmes de formation dans les pays, dispensés par des instructeurs recrutés dans le cadre de projets de coopération technique, ont bénéficié à 1 329 agents de l'administration de l'aviation civile, et 458 agents nationaux ont reçu une formation dispensée par des prestataires d'équipements au titre de la composante « acquisitions » des projets de coopération technique.

3.5.5 Les équipements et services de l'aviation civile acquis pour les projets des services extérieurs se sont élevés à 76,5 millions USD, ce qui représente un total de 216 commandes et contrats de sous-traitance émis en 2023.

3.5.6 Le Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) sert à financer le coût intégral de l'administration du programme de renforcement des capacités et de mise en œuvre de l'OACI. Le total des recettes de l'AOSC s'est élevé à 19,8 millions CAD tandis que les dépenses se sont établies à 11,0 millions CAD, soit un excédent des recettes sur les dépenses de 8,8 millions CAD. Le Fonds AOSC a accumulé un excédent se chiffrant à 18,2 millions CAD au 31 décembre 2023. (20,6 millions CAD y compris le Fonds d'efficience et d'efficacité, et le Fonds spécial de réserve.)

3.5.7 Un plan de mise en œuvre de la mobilisation des ressources a été approuvé par le Secrétaire général, le montant cible de la collecte de fonds étant de 8,5 millions CAD en 2023 au profit des activités non financées par le plan d'activités, de l'objectif de transformation et de l'appui à la mise en œuvre. Des contributions volontaires de 12,0 millions CAD ont été reçues de 35 États membres, et de2,3 millions CAD d'autres sources (institutions financières internationales, secteur privé, organismes des Nations Unies et organisations internationales et régionales), et l'équivalent de 12,4 millions CAD en personnel détaché à titre gracieux auprès de l'Organisation. Ce montant comprenait les contributions au Fonds de sécurité de l'OACI (2,5 millions CAD), au Fonds pour la sûreté de l'aviation et la facilitation (3,7 millions CAD), au Fonds pour l'environnement (1,3 million CAD), au Fonds de mobilisation des ressources (0,7 million CAD), au Sous-bureau régional (1,1 million CAD) et à d'autres fonds (5 millions CAD). Sur ce montant, 13,1 millions CAD ont été dépensés en 2023 par le Fonds pour la sécurité de l'OACI (0,9 million CAD), le Fonds pour la sûreté de l'aviation et la facilitation (4,9 millions CAD), le Fonds pour l'environnement (1,0 million CAD), le Fonds de mobilisation des ressources (2,3 millions CAD), le Sous-bureau régional (1,0 million CAD) et autres (3,0 millions CAD).

3.5.8 En 2023, l'OACI a aussi apporté un appui lors de divers ateliers et séminaires organisés à l'intention des États membres dans le domaine de l'analyse des données, des prévisions de trafic, de la collecte de données sur le personnel de l'aviation ventilées par sexe et de la visualisation des mégadonnées. De plus, un soutien et une expertise ont été apportés à des ateliers liés à la réglementation économique et à la supervision économique.

3.5.9 La deuxième édition du Symposium mondial de soutien à la mise en œuvre (GISS) de l'OACI a attiré plus de 1 000 participants issus de 95 États. Il a mis en exergue les dernières activités de soutien à la mise en œuvre de l'Organisation et les efforts de collaboration visant à appuyer la résilience de l'aviation, l'innovation, le développement durable et les solutions opérationnelles.

3.6 Partenariats avec des organismes internationaux et soutien de l'OACI au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

3.6.1 En 2023, l'OACI a contribué aux examens thématiques du Forum politique de haut niveau sur le développement durable (HLPF), ainsi qu'au rapport élaboré à l'échelle de l'ONU sur les progrès accomplis en matière de développement durable dans le monde entier.

3.6.2 L'OACI a aussi entamé le processus d'examen de sa Politique sur les interactions avec des parties externes. Dans cette optique, des réunions stratégiques avec des partenaires clés ont été animées, notamment les rencontres du Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination, du Comité de haut niveau sur les programmes, du Réseau de concertation avec le secteur privé des Nations Unies, de la réunion du Groupe d'experts des Nations Unies sur les transports durables, du Groupe consultatif interinstitutions des Nations Unies sur les pays en développement sans littoral, ainsi qu'une réunion du Comité conjoint dans le cadre du protocole de coopération entre l'OACI et l'Union européenne.

3.7 Promotion et sensibilisation du public

3.7.1 En 2023, l'OACI a promu l'aviation et les activités de l'Organisation à l'appui du développement durable à l'échelle mondiale.

3.7.2 Parmi les faits saillants figuraient l'allocution du Président du Conseil au troisième Forum « Une ceinture, une route » pour la coopération internationale, et le discours du Secrétaire général au Forum mondial du transport durable 2023 et à la 25e session de l'Assemblée générale de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) des Nations Unies.

3.7.3 La sensibilisation du public, assurée en partenariat avec les États et d'autres parties prenantes, a été axée sur l'autonomisation des activités de promotion, en particulier en préparation de la CAAF/3, du Sommet mondial 2023 sur l'égalité des sexes en aviation, du troisième Forum « Pour un ciel plus sûr » et de la rencontre sur le monde de la navigation aérienne – Procédures ATM d'aujourd'hui.

4. STRATÉGIES DE SOUTIEN

4.1 Gouvernance

4.1.1 En 2023, le Conseil a poursuivi ses travaux visant à améliorer ses méthodes de travail et celles de ses organes subsidiaires. En particulier, une nouvelle approche de la manière dont le Secrétaire général rend compte au Conseil a été mise en place ; le Comité des ressources humaines a été dissous alors que certaines de ses fonctions continueront d'être assumées par le Comité de la gouvernance ; le principe de composition ouverte a été élargi à presque tous les comités du Conseil (ce qui facilite la préparation des décisions du Conseil) ; et les travaux sur le dispositif d'application du principe de responsabilité de l'Organisation se sont poursuivis avec l'incorporation de la lettre charte destinée au Secrétaire général, qui clarifiera davantage la portée de la responsabilité en matière de gouvernance et de gestion. Enfin, les travaux visant à trouver des options pour mettre en place un budget viable à moyen-long terme se sont poursuivis et seront finalisés en 2024.

Processus d'adoption de politiques et d'établissement de normes : méthodes de travail et mécanismes de hiérarchisation des priorités

4.1.2 Le rôle que joue l'OACI dans la réponse aux défis qui se présentent dépend fondamentalement des travaux de la Commission de navigation aérienne, du Comité juridique du Conseil, du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), de l'Organe consultatif technique (TAB) et d'une vaste gamme d'experts qui participent à leurs nombreux groupes d'experts et groupes spécialisés.

4.1.3 Leurs travaux continuent de faire évoluer les normes et les pratiques recommandées de l'OACI de manière fiable, prévisible et inclusive, en faisant participer les acteurs non traditionnels comme des groupes du secteur ou des groupes d'intérêt particulier et en établissant une base solide pour les décisions du Conseil. Toutefois, alors que le rythme de la croissance et du changement s'accélère en aviation et que cela se traduit par une dépendance accrue à l'égard des ressources de l'OACI, il est temps d'examiner ce qui doit être changé afin que l'OACI reste à même d'adopter des politiques et d'établir des normes aussi efficacement et pertinemment que possible. En 2023, le Conseil a exploré de possibles options et mesures à cet égard, destinées à renforcer les mécanismes d'adoption de politiques et les processus d'établissement de normes afin d'aider l'OACI à tenir le rythme dans un secteur de l'aviation en évolution constante.

4.2 Planification stratégique

Planification stratégique

4.2.1 Une analyse complète des contributions apportées par les États et d'autres parties prenantes externes, ainsi qu'une analyse interne des forces, faiblesses, possibilités et menaces (FFPM) réalisée en 2023 ont conduit à un projet de plan stratégique à soumettre à l'examen du Conseil.

Gestion axée sur les résultats (RBM)

4.2.2 En 2023, l'outil Performance, suivi et rapports institutionnels (CPMR) a été lancé et le plan d'activité 2023-2025 a été saisi dans le système. Cet outil a été amélioré pour prendre en charge le cadre de suivi des performances. Les tableaux de bord montrent l'état d'avancement des résultats attendus en ce qui concerne les objectifs stratégiques, l'objectif de transformation et les stratégies de soutien de l'OACI.

Domaines d'intervention prioritaires

4.2.3 Après examen des résolutions et des recommandations de l'Assemblée, le Conseil de l'OACI a retenu sept domaines d'intervention prioritaires en 2023 et a chargé le Secrétariat de réaffecter ses ressources, au mieux de ses capacités, en fonction de ces domaines.

Responsabilité

4.2.4 Le Groupe restreint du Conseil a présenté un rapport final sur les rôles et les responsabilités des deux premiers niveaux de responsabilité (du Secrétaire général au Conseil et du Conseil à l'Assemblée).

4.2.5 À la suite du rapport du Corps commun d'inspection (CCI) des Nations Unies intitulé « Examen des dispositifs d'application du principe de responsabilité dans les entités des Nations Unies », il a été demandé au Comité de la gouvernance du Conseil de mettre au point un projet de cadre de responsabilité, avec l'appui du Secrétariat.

Gestion des risques organisationnels (ERM)

4.2.6 En 2023, l'OACI était en bonne voie pour aligner son programme de gestion des risques sur les pratiques optimales découlant des dix critères ERM du CCI et du modèle de maturité des risques (RMM) de l'ONU. Un audit de l'ERM réalisé par le Contrôle fédéral des finances de Suisse (CDF) sur la conception des contrôles au niveau de l'entité a révélé que l'OACI disposait d'un environnement de contrôle efficace, et un autre audit effectué par le Bureau de contrôle interne (OIO) de l'OACI a estimé que la maturité de l'ERM de l'OACI se situait entre le niveau de mise au point et les premiers stades du niveau établi. Cinq modules de formation au risque ont également été créés et dispensés à l'ensemble du personnel de l'OACI.

4.3 Objectif de transformation

4.3.1 L'année 2023 a marqué la réalisation de la première phase de la Stratégie de transformation du Secrétariat de l'OACI.

4.3.2 Cette stratégie repose sur trois piliers clés :

- *ressources humaines et culture,* pour favoriser la création d'un lieu de travail inclusif, éthique, cohérent et durable ;

- *transformation numérique,* afin de favoriser l'utilisation d'outils numériques efficaces, transparents, simplifiés et connectés, ainsi que la sécurité de l'information ;

- *transformation opérationnelle,* pour favoriser le renforcement de la responsabilité, de la durabilité, de l'excellence opérationnelle et d'une culture axée sur les résultats.

4.3.3 Le Secrétaire général a établi une Équipe de transformation qui assure l'alignement stratégique de l'Organisation sur l'objectif de transformation, ainsi que la coordination et le compte rendu des six produits de transformation désignés.

4.3.4 La mise en œuvre de l'objectif de transformation a en outre bénéficié de la contribution du Comité consultatif sur l'évaluation et les audits (EAAC) du Conseil de l'OACI, du Bureau de contrôle interne de l'OACI et d'un auditeur externe.

4.3.5 Il en a résulté des progrès à l'échelle des trois piliers.

4.3.6 Dans le cadre de la Stratégie des ressources humaines de l'OACI, la communication interne a été améliorée grâce au lancement d'un nouvel Intranet et d'un programme complet de formation à la communication efficace, et l'intégration du Cadre de déontologie de l'OACI dans les opérations de l'Organisation a été renforcée par une série de cours de formation à l'habilitation déontologique.

4.3.7 L'administration de la justice au Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies, avec un appui renforcé aux collègues du Secrétariat de l'OACI pour toutes les questions relatives aux principes et aux valeurs, a également été approuvée, tandis que des plans visant à améliorer davantage le règlement informel et formel des conflits ont été élaborés.

4.3.8 L'égalité des sexes a aussi connu une avancée grâce au lancement d'une initiative intitulée « Les femmes dans l'aviation », en partenariat avec l'Université McGill.

4.3.9 Parmi les réalisations accomplies en vue de la transformation numérique de l'OACI figuraient l'achèvement de la deuxième année de la feuille de route de l'Organisation en matière de sécurité de l'information et l'atteinte du niveau cible de 2,5 du modèle de maturité en ce qui concerne l'intégration du modèle de maturité des capacités (CMMI). Un nouveau système de planification des ressources institutionnelles (ERP) a été choisi, en partenariat avec Quantum, un consortium dirigé par le PNUD.

4.3.10 Le système de gestion des services linguistiques et l'outil Performance, suivi et rapports institutionnels, qui ont été lancés en 2023, amélioreront respectivement l'efficacité et l'intégration des flux de travail linguistiques et le suivi des progrès par rapport au plan d'activités, tandis que le démarrage du projet Normes et pratiques recommandées et système de gestion des documents conduira à des améliorations dans l'élaboration et la gestion du cycle de vie des SARP de l'OACI.

4.3.11 S'agissant des opérations de l'OACI, une nouvelle politique de recouvrement des coûts a été approuvée à l'appui de la viabilité budgétaire de l'Organisation. L'élaboration d'un nouveau cadre de responsabilité a été lancée, de même que la rationalisation dans ces domaines dans le cadre de la Stratégie de mobilisation des ressources et de la Stratégie de soutien à la mise en œuvre de l'OACI. La mise en œuvre d'une approche améliorée de la planification stratégique a par ailleurs abouti à l'élaboration d'un plan stratégique à long terme de l'OACI.

4.3.12 Toutes ces réalisations jettent les bases de nouveaux progrès dans le cadre de la stratégie.

4.4 Services juridiques et relations extérieures

Administration de la justice à l'OACI

4.4.1 La Commission de recours de l'OACI a examiné cinq recours en 2023.

4.4.2 Lors de sa 230e session, le Conseil a décidé d'accepter la compétence du Tribunal du contentieux administratif des Nations Unies comme instance de recours interne de premier niveau à saisir par les membres du personnel en cas de litiges liés à l'emploi. Les dispositions administratives et financières nécessaires seront arrêtées dès que possible afin d'assurer une transition sans heurt.

Forum des conseillers juridiques en aviation civile

4.4.3 La deuxième édition du Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF) a été accueillie par le Sultanat d'Oman en 2023. Plus de 150 experts juridiques issus de plus de 60 États et organisations internationales y ont participé. Des présentations y ont également été données par des praticiens de l'industrie, du monde universitaire et du droit aérien privé. Les participants ont été informés des décisions clés de la 41e Assemblée de l'OACI sur les questions juridiques et de conformité, du cadre d'indemnisation des familles des victimes d'accidents aériens, du mécanisme de règlement des différends du Conseil et de la réponse à la pandémie de COVID-19 et de la relance du transport aérien. Les participants ont aussi échangé leurs points de vue sur les moyens de renforcer les capacités et l'efficacité des conseillers juridiques en aviation civile. Une séance informelle consacrée à la prochaine génération de professionnels de l'aviation (« NGAP »), marquée par des interactions entre le Secrétaire général, des représentants au Conseil de l'OACI et des étudiants omanais, s'est déroulée en marge du forum.

Événements mondiaux sur le droit aérien

4.4.4 Plus de 100 participants issus d'États membres et d'organisations internationales ont tiré profit de séminaires et d'ateliers organisés dans les régions APAC, EUR/NAT et WACAF en 2023 dans le but de fournir aux professionnels de l'aviation les compétences nécessaires pour aider leur organisation à mettre en œuvre le droit aérien. Ces événements, qui portent sur la Convention de Chicago, les traités de droit aérien et les dispositions de l'OACI, mettent en œuvre l'enseignement et la diffusion du droit aérien conformément à la résolution A41-4 de l'Assemblée. Ils ont été appuyés par les bureaux régionaux de l'OACI, des États (Sénégal, Singapour) et des organisations internationales, dont l'Association du transport aérien international (IATA), l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC). Les avantages, les processus et les exigences en matière de ratification des traités internationaux de droit aérien ont également été mis en exergue.

4.4.5 Vingt-neuf séances du cours de droit aérien international de l'OACI, qui poursuit des objectifs similaires d'aide aux États pour la mise en œuvre du droit aérien, ont été dispensées à plus de 300 participants dans toutes les régions de l'OACI.

4.4.6 En coopération avec l'IATA, l'OACI a animé un séminaire sur la protection des données et le transport aérien international, qui a souligné la complexité des lois nationales en vigueur sur la protection des données, ainsi que l'importance de la protection des données personnelles lors de leur transfert d'un pays à l'autre.

4.5 Continuité des activités et services de conférence hybrides

4.5.1 L'OACI a veillé à ce que les mesures de sécurité et de santé à son siège restent à jour tout au long de 2023, tout en assurant la poursuite de la fourniture de services de conférence complets et de grande qualité, ainsi que du soutien connexe aux États membres. La mise en place de l'infrastructure technique du *Centre de diffusion des réunions hybrides* a permis de tenir jusqu'à trois réunions hybrides simultanées au Centre de conférences de l'OACI.

4.5.2 En 2023, le personnel de l'OACI en poste au siège et dans les bureaux régionaux a continué de travailler dans un cadre hybride, deux jours de travail sur place étant requis.

4.6 Gestion des ressources humaines

4.6.1 À la fin de décembre 2023, le Secrétariat de l'OACI comptait 657 fonctionnaires, dont 355, représentant 90 nationalités, dans la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, et 302 dans la catégorie des services généraux.

4.6.2 La représentation globale des femmes au Secrétariat dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur a augmenté pour s'établir à 35,5 % (contre 34 % en 2022). Notamment, des femmes ont été recrutées pour pourvoir 50 % des postes de catégorie professionnelle pourvus en 2023, contre 39 % en 2022.

4.6.3 En ce qui concerne les détachements, l'amélioration de la transparence et l'élargissement de la portée ont conduit à une hausse sensible des effectifs détachés au Secrétariat, dont le nombre total est de 83 personnes originaires de 25 pays. Parmi eux, 68 détachés travaillent à titre gracieux, tandis que 15 sont financés par des fonds fiduciaires. Il s'agit d'une augmentation remarquable de 56 % au cours des cinq dernières années.

4.6.4 Parmi les 193 États membres, 88 sont actuellement représentés à des postes soumis à la représentation géographique équitable (RGE). Dans ce groupe, 38 États maintiennent une représentation au niveau souhaitable, 20 États sont sous-représentés et 30 États dépassent le niveau de représentation souhaitable.

4.7 Déontologie

Services de conseil

4.7.1 Le Bureau de la déontologie a reçu 227 demandes d'avis et de conseils, dont 123 classées « Particulier » (questions de nature plus personnelle), 97 classées « Direction » (questions posées par un membre du personnel de l'OACI en sa qualité officielle), et 7 classées « Externe » (questions venant de l'extérieur de l'OACI).

Élaboration de normes et appui aux politiques

4.7.2 Le Bureau de la déontologie a fourni des orientations relatives à 39 questions de politique et d'élaboration de normes (dont 15 soulevées d'office de façon proactive). Il en résulte des avancées positives en ce qui concerne les mesures provisoires sur les récompenses du personnel ainsi que la manière de traiter, de consigner et de se défaire des cadeaux. Afin d'appliquer une recommandation

ad hoc en suspens du Corps commun d'inspection, le Bureau a aussi procédé à une analyse des conflits d'intérêts organisationnels à l'OACI.

Protection contre les représailles

4.7.3 Le Responsable de la déontologie a reçu trois demandes officielles de protection contre les représailles. Une demande est encore en instance dans l'attente de la communication des informations pertinentes par le plaignant, les deux autres affaires ont été classées parce qu'il a été estimé qu'à première vue, il ne s'agissait pas de cas de représailles.

Formation, sensibilisation et information

4.7.4 En 2023, le Bureau de la déontologie a élaboré et dispensé trois cours de déontologie en ligne à l'intention de tous les membres du personnel de l'Organisation, indépendamment du type et de la durée de leurs contrats, intitulés Prévention du harcèlement sexuel, Protection contre les représailles à l'OACI et Cadre réglementaire de l'OACI en matière de déontologie et conformité.

4.7.5 En 2023, le dialogue en cascade annuel de l'OACI a été lancé sur le thème *Utilisation personnelle des médias sociaux : quel est mon comportement en ligne ?* et a mis l'accent sur l'importance de l'utilisation responsable des médias sociaux dans le respect des libertés individuelles en tenant toujours compte des principes et des valeurs de l'OACI.

4.7.6 Durant la période considérée, le Bureau de la déontologie a lancé une campagne de déontologie afin de mieux faire connaître au personnel de l'OACI les principes, les valeurs et les normes de conduite de l'Organisation.

4.7.7 Le Responsable de la déontologie s'est rendu dans les bureaux régionaux WACAF et APAC ainsi que dans le sous-bureau régional APAC, et a effectué des visites de courtoisie auprès de Représentants d'États au Conseil nouvellement nommés. Il a aussi continué à participer activement aux travaux du Réseau Déontologie des organisations multilatérales.

Programme de déclaration de situation financière

4.7.8 Durant la période considérée, le Bureau de la déontologie a lancé, administré et finalisé le programme de déclaration de situation financière de 2023, avec une conformité de 100 % des membres du personnel admissibles, y compris le Président du Conseil et le Secrétaire général. Le cas échéant, le Bureau a contacté les participants pour les renseigner sur les mesures d'atténuation appropriées, et il n'y a eu aucun cas de conflit d'intérêts à signaler pour suite à donner à la conclusion de l'étape de vérification. Le Bureau de la déontologie a aussi classé de manière confidentielle les documents reçus, a soumis au Secrétaire général un rapport spécial qui contenait des renseignements pertinents sur la conformité, des données statistiques sur les déclarations produites, et des informations sur les mesures de suivi prises à la suite de l'examen des dossiers.

4.8 Supervision

En 2023, le Bureau du contrôle interne (OIO) a publié quatre rapports d'audit interne (personnel des projets de la TCB, Gestion de la paie, Gestion des contrats et Gestion des risques organisationnels). Il a aussi publié quatre rapports d'évaluation (Plan AFI, Besoins et attentes des États membres, Contribution

de l'OACI aux ODD, et Portefeuille régional du bureau NACC) et un rapport consultatif sur l'analyse des rapports de contrôle interne. De plus, quatre rapports du Corps commun d'inspection (CCI) ont été présentés au Conseil, accompagnés des plans d'action correspondants proposés par le Secrétariat. Tous les rapports de l'OIO ont été mis à la disposition du Conseil. Les rapports d'évaluation ont été présentés et examinés aux 228e, 229e et 230e sessions du Conseil. L'OIO a également présenté au Conseil le rapport annuel du Chef de l'OIO pour 2022 et son plan des travaux annuel de 2024.

4.9 Services linguistiques et multilinguisme

Projet de Système de gestion des services linguistiques (LSMS)

4.9.1 En réponse à la Stratégie de promotion du multilinguisme visant à déterminer les nouvelles technologies susceptibles d'améliorer la qualité et l'efficacité des services linguistiques, de nouveaux outils ont été mis en place dans le cadre du projet LSMS en 2023.

4.9.2 Il s'agit d'un outil de flux de travail pour la gestion des services linguistiques et d'un référentiel unique de documents (gDoc2.0), d'une application de gestion de l'interprétation (eAPG) et d'eLuna, un outil de traduction assistée par ordinateur (TAO) intégrant deux traducteurs automatiques (TA), à savoir MS Translator et DeepL. L'intégration de la banque de terminologie UNTERM à la terminologie de l'OACI (ICAOTERM) a aussi eu lieu en 2023.

4.9.3 Ces nouveaux outils permettront aussi à l'OACI de s'aligner sur les normes des Nations Unies.

Statistiques des activités de traduction, d'interprétation et de publication

Nombre de mots traduits : Nombre de mots prévus au budget :	8,2 millions (55 %traduits à l'interne, 45 % externalisés) 7,7 millions
Séances interprétées : Publications destinées à la vente et nouvelles éditions publiées :	1 042 (contre 1 303 séances en 2022) 60

4.10 Technologie de l'information et des communications (TIC)

4.10.1 Le paysage numérique de l'OACI a changé en 2023 à la suite d'une collaboration entre les TIC, la sécurité de l'information (INFOSEC) et les partenaires commerciaux.

4.10.2 La gouvernance de la plate-forme TIC a été renforcée (les changements ayant été mis à l'essai et approuvés par INFOSEC et le Conseil consultatif sur les changements à l'OACI), le Conseil de gouvernance des données a été institué, le catalogage des actifs de données de l'OACI a été amorcé, et plusieurs recommandations d'audit ont été classées.

4.10.3 Conformément à la stratégie TIC de l'OACI, l'architecture de l'Organisation a été documentée, certains composants ont été externalisés et la future macro-architecture a été conçue comme étant entièrement dans le nuage. L'externalisation a porté sur le soutien à l'infrastructure (UNICC), les outils linguistiques (Secrétariat des Nations Unies), l'ERP et la gestion des services (PNUD).

4.10.4 La modernisation des applications professionnelles de l'OACI s'est effectuée notamment sous la forme du lancement de l'application relative aux licences électroniques du personnel (EPL) et d'une nouvelle version de l'application des indicatifs à trois lettres (3LD) et indicatifs téléphoniques.

4.10.5 La migration de l'OACI vers le nuage a été amorcée en 2023 et a concerné l'Intranet, les serveurs de secours et le bureau régional de Paris. L'année 2023 a aussi été marquée par le premier hébergement en nuage dans Microsoft Azure, le transfert de la téléphonie vers une solution en nuage plus écologique et la mise hors service d'applications sur site faisant double emploi.

4.10.6 En 2023, la résilience de l'infrastructure et du réseau de l'OACI a atteint 99,9 %, une seule interruption de service s'étant produite. La résilience a été renforcée davantage par la documentation et l'essai de plans de reprise après sinistre avec UNICC.

4.10.7 Enfin, parmi les neuf projets phares des TIC, huit ont connu des avancées considérables, des ressources internes ayant été réorientées pour assurer le progrès des projets non financés.

4.11 Acquisitions

4.11.1 Les améliorations apportées à la planification annuelle des acquisitions de 2023 ont renforcé l'appui à la satisfaction des besoins des programmes et projets et réduit les achats de dernière minute, tandis que les investissements dans la transformation numérique ont entraîné une augmentation des dépenses d'acquisitions en 2023, par rapport à 2022.

4.11.2 En octobre 2023, l'OACI a accueilli à Montréal la réunion du Réseau achats des Nations Unies, qui a porté sur la déclaration de reconnaissance mutuelle des Nations Unies, l'évolution du Code de conduite des fournisseurs des Nations Unies, la gestion stratégique des fournisseurs et les acquisitions tenant compte des questions de genre.

4.12 Finances

Note : tous les chiffres indiqués dans les Faits saillants financiers de 2023 ne sont pas audités et peuvent différer quelque peu (dans les tableaux) du fait qu'ils ont été arrondis.

4.12.1 Le rapport annuel résume et explique davantage les principales informations fournies dans les états financiers de l'OACI pour l'exercice clos en 2023.

Performance du budget ordinaire de 2023

4.12.2 La performance budgétaire de 2023, en milliers de CAD, est résumée comme suit :

Tableau 1 : Crédits et dépenses révisés (version finale) pour 2023 (en milliers de CAD)

	Crédits		Dépenses	Écart
Objectif stratégique/ Stratégie de soutien	**Résolution d'origine de l'Assemblée A41-28**	**Chiffres révisés finaux**	**Chiffres réels au taux de change du budget**	**Crédits révisés finaux et chiffres réels**
Sécurité	32 825	37 722	35 572	2 150
Capacité et efficacité de la navigation aérienne	21 460	24 276	22 492	1 784
Sûreté et facilitation	14 906	17 250	15 934	1 316
Développement économique du transport aérien	4 952	5 665	5 240	424
Protection de l'environnement	6 877	8 833	8 149	684
Total partiel	**81 019**	**93 745**	**87 387**	**6 359**
Objectif de transformation	8 041	9 578	9 346	232
Soutien des objectifs stratégiques	13 909	17 803	16 811	992
Gestion et administration	14 062	21 585	21 300	284
Total partiel	**36 012**	**48 966**	**47 458**	**1 508**
Total	**117 032**	**142 711**	**134 844**	**7 867**

Contributions à recevoir

4.12.3 Les contributions à recevoir sont résumées comme suit :

Tableau 2 : **Contributions à recevoir par montant et nombre d'États (en millions CAD)**

	États membres du Conseil		États non-membres du Conseil		Total	
	Montant	*Nbre d'États*	*Montant*	*Nbre d'États*	*Montant*	*Nbre d'États*
Arriérés de 2022 et des exercices précédents						
Solde à percevoir au 1er janvier 2023	11,9	4	13,6	42	25,5	46
(Moins) Recouvrements en 2023	11,9	4	4,3	11	16,2	15
Solde à percevoir au 31 décembre 2023	0	0	9,3	31	9,3	31
Contributions de 2023						
Solde dû au 1er janvier 2023	90,2	36	26,4	157	116,6	193
(Moins) Recouvrements en 2023	89,3	31	23,1	109	112,4	140
Solde à percevoir au 31 décembre 2023	0,9	5	3,3	48	4,2	53
Total, contributions dues au 31 décembre 2023	**0,9**		**12,6**		**13,5**	

4.12.4 Au 31 décembre 2023, huit États avaient conclu des accords pour liquider leurs arriérés sur une période de plusieurs années. Ces accords prévoient que ces États effectuent le paiement de la contribution de l'exercice en cours ainsi qu'un versement annuel au titre des arriérés de l'exercice précédent.

Fonds renouvelable

4.12.5 Le Fonds renouvelable, créé le 1er janvier 2008 en vertu du paragraphe 7.8 du Règlement financier, enregistre les opérations relatives à l'assurance maladie après la cessation de service (ASHI), aux congés annuels et aux prestations de rapatriement. En 2023, le déficit cumulé du Fonds, y compris les réserves, a atteint 132,1 millions CAD à la fin de l'année, comme suit :

	Déficit cumulé net à la fin de 2022	138,1 millions CAD
Ajouter :	Avantages du personnel accumulés au cours de l'exercice	9,4 millions CAD
Déduire :	Avantages payés durant l'exercice	4,1 millions CAD
Déduire :	Gain actuariel sur l'ASHI pour 2023	11,3 millions CAD
	Déficit cumulé net à la fin de 2023	132,1 millions CAD

4.12.6 Les engagements cumulés au titre de l'ASHI et d'autres avantages du personnel restent non financés et l'approche de comptabilisation au décaissement se poursuit dans l'attente d'une décision au niveau des Nations Unies.

Fonds de génération de produits auxiliaires (ARGF)

4.12.7 L'ARGF a enregistré un excédent d'exploitation de 10,4 millions CAD en 2023, à partir desquels la contribution requise de 8,1 millions CAD au budget ordinaire et des contributions supplémentaires aux programmes des travaux de l'OACI d'un montant de 0,6 million CAD ont été faites.

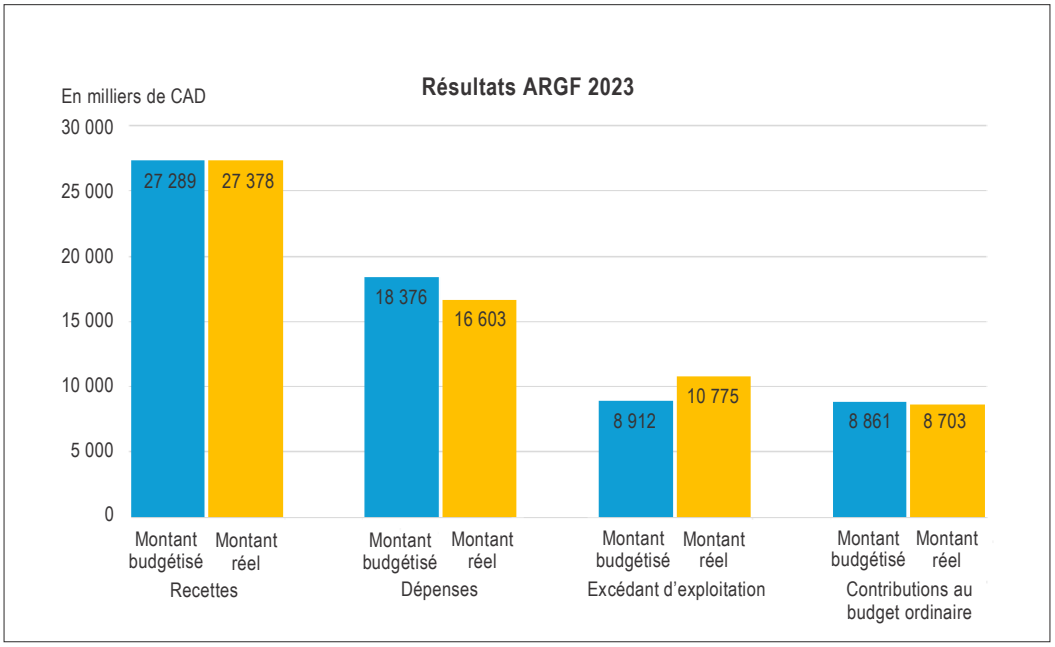

Figure 1: Résultats d'exploitation de l'ARGF

Tableau 3 : Performance financière de l'ARGF

	2023 (en milliers de CAD)	2022 (en milliers de CAD)
Excédent cumulé au 1er janvier 2023	**8 122**	**9 021**
Recettes	27 378	25 478
Dépenses et virements au budget ordinaire	25 306	26 377
Excédent/(Déficit) net de l'exercice	2 072	(899)
Total partiel, excédent/(déficit) cumulé au 31 décembre 2023	**9 610**	**8 122**
Excédent affecté/réserves		
Réserve opérationnelle	5 594	4 511
Contribution au budget ordinaire	–	–
Réservé à des projets spéciaux	3 095	956
Excédent affecté à la protection des risques liés à la COVID-19	–	789
Total partiel, excédent affecté	**8 689**	**6 256**
Excédent/(Déficit) ajusté au 31 décembre 2023	**921**	**1 866**

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

4.12.8 Le Fonds AOSC est établi pour couvrir les coûts d'administration et de fonctionnement du Programme de coopération technique de l'OACI. L'Assemblée a approuvé les prévisions budgétaires indicatives du Fonds AOSC, qui s'élèvent à 9,3 millions CAD pour l'exercice 2023.

4.12.9 L'excédent cumulé de l'AOSC au 31 décembre 2023 s'élevait à 20,6 millions CAD.

	2023 (en milliers de CAD)	2022 (en milliers de CAD)
Excédent cumulé au 1er janvier 2023	**11 998**	**9 217**
Recettes	20 233	12 598
Dépenses	**11 654**	**9 817**
Excédent/(déficit) net de l'exercice	*8 579*	*2 781*
Total partiel, excédent/(déficit) cumulé au 31 décembre 2023	20 577	11 998
Excédent affecté		
Excédent du Fonds efficience/efficacité	810	1 017
Fonds de réserve spécial	1 560	0
Total partiel, excédent affecté	**2 370**	**1 017**
Excédent/(Déficit) ajusté au 31 décembre 2023	**18 027**	**10 981**

– FIN –