



| OACI

Doc 10024, A38-EX

ASSEMBLÉE
TRENTE-HUITIÈME SESSION

Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2013

COMITÉ
EXÉCUTIF

RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX

*Approuvé par le Comité exécutif de l'Assemblée
et publié sous l'autorité de la Secrétaire générale*



| OACI

Doc 10024, A38-EX

ASSEMBLÉE
TRENTE-HUITIÈME SESSION

Montréal, 24 septembre – 4 octobre 2013

COMITÉ
EXÉCUTIF

RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX

*Approuvé par le Comité exécutif de l'Assemblée
et publié sous l'autorité de la Secrétaire générale*

Publié séparément en français, en anglais, en arabe, en chinois, en espagnol et en russe par l'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE 999, boul. Robert-Bourassa, Montréal, Québec, Canada H3C 5H7

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies depositaires sont affichées sur le site web de l'OACI (www.icao.int).

Doc 10024, *Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif*

N° de commande : 10024
ISBN 978-92-9249-636-4

© OACI 2016

Tous droits réservés. Il est interdit de reproduire, de stocker dans un système de recherche de données ou de transmettre sous quelque forme ou par quelque moyen que ce soit, un passage quelconque de la présente publication, sans avoir obtenu au préalable l'autorisation écrite de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

COMITÉ EXÉCUTIF
RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX
TABLE DES MATIÈRES

I. Rapport

	<i>Page</i>
Rapport du Comité exécutif.....	3
Généralités	3
Délégations des États et des observateurs représentées	3
Ordre du jour.....	6
Point 10 : Arriérés de contributions <i>(Sujet traité dans le rapport verbal à la Plénière ; aucun compte rendu écrit dans la Partie I du présent document)</i>	
Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012	7
Point 12 : Coopération technique — Activités et politique de coopération et d'assistance techniques	7
Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique.....	10
Point 14 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)	32
Point 15 : Sûreté de l'aviation — Soutien de la mise en œuvre	33
Point 16 : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine	35
Point 17 : Protection de l'environnement.....	43
Point 18 : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile	83
Point 19 : Durée des mandats du Secrétaire général	84
Point 20 : Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans.....	85
Point 21 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre des membres du Conseil à 39	86
Point 22 : Gestion des ressources humaines.....	87

Point 23 :	Situation du personnel de l'OACI.....	88
Point 24 :	Amélioration de l'efficacité et de l'efficacité de l'OACI	89
Point 25 :	Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif	91

II. Procès-verbaux

	<i>Page</i>
Procès-verbal de la première séance , mercredi 25 septembre 2013, 9 h 00.....	103
Procès-verbal de la deuxième séance , mercredi 25 septembre 2013, 14 h 00	105
Procès-verbal de la troisième séance , jeudi 26 septembre 2013, 9 h 00.....	117
Procès-verbal de la quatrième séance , jeudi 26 septembre 2013, 14 h 00	141
Procès-verbal de la cinquième séance , vendredi 27 septembre 2013, 9 h 00	161
Procès-verbal de la sixième séance , mercredi 2 octobre 2013, 14 h 00	183
Procès-verbal de la septième séance , mercredi 2 octobre 2013, 9 h 00	213
Procès-verbal de la huitième séance , mercredi 2 octobre 2013, 14 h 00	221
Procès-verbal de la neuvième séance , jeudi 3 octobre 2013, 9 h 00.....	233
Procès-verbal de la dixième séance , jeudi 3 octobre 2013, 14 h 30.....	239
Procès-verbal de la onzième séance , jeudi 3 octobre 2013, 16 h 30	249
Appendice — Liste des notes de travail examinées par le Comité exécutif	255

CALENDRIER DES DÉBATS DU COMITÉ EXÉCUTIF

Date et numéro des séances		Septembre					Octobre				
		25 AM 1	25 PM 2	26 AM 3	26 PM 4	27 AM 5	27 PM	2 AM 6, 7	2 PM 8	3 AM 9	3 PM 10, 11
Point de l'ordre du jour											
10.	Arriérés de contributions	X									
11.	Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012			X				X			
12.	Coopération technique — Activités et politique de coopération et d'assistance techniques		X					X			
13.	Sûreté de l'aviation — Politique					X		X			
14.	Programme universel d'audits de sûreté (USAP)					X		X			
15.	Sûreté de l'aviation — Soutien de la mise en œuvre					X		X			
16.	Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine					X		X			
17.	Protection de l'environnement			X				X	X	X	X
18.	Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile		X					X			
19.	Durée des mandats du Secrétaire général		X					X			
20.	Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans		X					X			
21.	Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre des membres du Conseil à 39		X					X			
22.	Gestion des ressources humaines				X			X			
23.	Situation du personnel de l'OACI				X			X			
24.	Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI				X			X			
25.	Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif				X			X			

PARTIE I
RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. Le Comité exécutif de la 38^e session de l'Assemblée a tenu onze séances entre le 24 septembre et le 4 octobre 2013. Les séances se sont tenues sous la présidence du Président de l'Assemblée, M. l'Ambassadeur Michel Wachenheim (France), à l'exception de la sixième séance, présidée par le Premier Vice-Président, M. Robert Dick (Canada).

Délégations des États et des observateurs représentés

2. Les 184 États membres ci-après ont été représentés à toutes les séances du Comité ou à certaines d'entre elles :

Afghanistan	Cap-Vert	Guyana
Afrique du Sud	Chili	Haïti
Albanie	Chine	Honduras
Algérie	Chypre	Hongrie
Allemagne	Colombie	Îles Cook
Andorre	Comores	Îles Marshall
Angola	Congo	Îles Salomon
Antigua-et-Barbuda	Costa Rica	Inde
Arabie saoudite	Côte d'Ivoire	Indonésie
Argentine	Croatie	Iran (République islamique d')
Arménie	Cuba	Iraq
Australie	Danemark	Irlande
Autriche	Djibouti	Islande
Azerbaïdjan	Égypte	Israël
Bahamas	El Salvador	Italie
Bahreïn	Émirats arabes unis	Jamaïque
Bangladesh	Équateur	Japon
Barbade	Espagne	Jordanie
Bélarus	Estonie	Kazakhstan
Belgique	États-Unis	Kenya
Belize	Éthiopie	Kiribati
Bénin	Fédération de Russie	Kirghizistan
Bhoutan	Fidji	Koweït
Bolivie (État plurinational de)	Finlande	Lao (République démocratique populaire)
Bosnie-Herzégovine	France	Lesotho
Botswana	Gabon	Lettonie
Brésil	Gambie	L'ex-République yougoslave de Macédoine
Brunei Darussalam	Géorgie	Liban
Bulgarie	Ghana	Libéria
Burkina Faso	Grèce	Libye
Burundi	Grenade	Lituanie
Cambodge	Guatemala	Luxembourg
Cameroun	Guinée	
Canada	Guinée-Bissau	
	Guinée équatoriale	

Madagascar	Pérou	Sierra Leone
Malaisie	Philippines	Singapour
Maldives	Pologne	Slovaquie
Mali	Portugal	Slovénie
Malte	Qatar	Somalie
Maroc	République centrafricaine	Soudan
Maurice	République de Corée	Soudan du Sud
Mauritanie	République populaire	Sri Lanka
Mexique	démocratique de Corée	Suède
Micronésie (États fédérés de)	République démocratique	Suisse
Monaco	du Congo	Swaziland
Mongolie	République démocratique	Tchad
Monténégro	populaire lao	Thaïlande
Mozambique	République de Moldova	Timor-Leste
Myanmar	République dominicaine	Togo
Namibie	République tchèque	Tonga
Népal	République-Unie de Tanzanie	Trinité-et-Tobago
Nicaragua	Roumanie	Tunisie
Niger	Royaume-Uni	Turquie
Nigéria	Rwanda	Turkménistan
Norvège	Sainte-Lucie	Ukraine
Nouvelle-Zélande	Saint-Kitts-et-Nevis	Uruguay
Oman	Saint-Marin	Vanuatu
Ouganda	Saint-Vincent-et-les	Venezuela (République
Ouzbékistan	Grenadines	bolivarienne du)
Pakistan	Samoa	Viet Nam
Palau	Sao Tomé-et-Principe	Yémen
Panama	Sénégal	Zambie
Paraguay	Serbie	Zimbabwe
Pays-Bas	Seychelles	

3. Ont également assisté à une ou plusieurs séances les observateurs de la Palestine et des organisations internationales ci-après :

- Académie internationale de médecine aéronautique et spatiale (AIMAS)
- Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile de la Communauté de l'Afrique de l'Est (CASSOA)
- Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA)
- Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
- Association du transport aérien international (IATA)
- Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)
- Association latino-américaine de transport aérien (ALTA)
- Banque africaine de développement (AfDB)
- Banque mondiale
- Bureau de formations des Autorités conjointes de l'aviation (JAA-TO)
- Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)
- Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
- Comité aéronautique inter-États (CAI)
- Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
- Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
- Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
- Communauté d'Afrique de l'Est (CAE)
- Communauté économique des États de l'Afrique centrale (ECCAS)
- Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)
- Communauté économique et monétaire de l'Afrique centrale (CEMAC)
- Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
- Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
- Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)
- Conseil international des aéroports (ACI)
- Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)
- Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC)
- Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
- Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)
- Fédération internationale des associations de dispatchers (IFALDA)
- Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
- Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)
- Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
- Flight Safety Foundation (FSF)
- Global Express Association (GEA)
- Groupe des familles des victimes d'accidents d'avion (ACVFG)
- International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
- International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA)
- L'association internationale du fret aérien (TIACA)
- Marché commun de l'Afrique orientale et australe (COMESA)
- Organisation arabe du transport aérien (AACO)
- Organisation des Nations Unies (ONU)

- Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO)
- Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)
- Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
- Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE)
- Organisation internationale du Travail (OIT)
- Organisation mondiale des douanes (OMD)
- Organisation mondiale du tourisme (OMT)
- Radio Technical Commission for Aeronautics (RTCA)
- Royal Aeronautical Society (RAeS)
- Society of Automotive Engineers (SAE)
- Union africaine (UA)
- Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)
- Union européenne (UE)

4. Le Secrétaire général, M. Raymond Benjamin, a aussi assisté à toutes les séances du Comité. M. J. Augustin, Directeur par intérim de la Direction des affaires juridiques et des affaires extérieures, était secrétaire du Comité ; M. B. Verhaegen était secrétaire adjoint et M^{me} N. Abdennebi, M. B. Djibo, M. I. Galan, M^{me} A. Larcos, M^{me} F. Liu, M. J. Marriott, M. P. Noad, M. J. Wan et M. J. Weich étaient secrétaires adjoints. Les procès-verbalistes étaient M^{lle} S. Black, M^{me} D. Cooper, M^{lle} V. Muraca et Mme L. Wirtanen.

5. Les procès-verbaux des séances ont été publiés sous la cote A-38-Min. EX/1-11.

Ordre du jour

6. Les points ci-après ont été renvoyés par la Plénière au Comité exécutif pour examen :

Point 10 : Arriérés de contributions

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

Point 12 : Coopération technique — Activités et politique de coopération et d'assistance techniques

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

Point 14 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

Point 15 : Sûreté de l'aviation — Soutien de la mise en œuvre

Point 16 : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

Point 17 : Protection de l'environnement

Point 18 : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile

Point 19 : Durée des mandats du Secrétaire général

- Point 20 : Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans
- Point 21 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre des membres du Conseil à 39
- Point 22 : Gestion des ressources humaines
- Point 23 : Situation du personnel de l'OACI
- Point 24 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI
- Point 25 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

7. Tous les documents et notes de travail examinés par le Comité sont classés par point à l'ordre du jour sur le site web de l'Assemblée de l'OACI <http://www.icao.int/Assembly38/>.

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

11.1 À la troisième séance du Comité exécutif, le Président du Conseil présente un aperçu général des Rapports annuels du Conseil pour 2010, 2011 et 2012, ainsi qu'un rapport supplémentaire pour le premier semestre de 2013, liés au point 11 de l'ordre du jour. Il est noté que le texte intégral de ces rapports, diffusé antérieurement à tous les États membres, peut également être consulté sur le site web public de l'OACI.

11.2 Durant la présentation de l'aperçu par le Président du Conseil, le Comité exécutif est informé que, durant la période examinée, le Conseil a été particulièrement actif dans la poursuite des Objectifs stratégiques en vigueur portant sur la sécurité, la sûreté, ainsi que la protection de l'environnement et le développement durable du transport aérien.

11.3 Le Comité exécutif est par ailleurs informé de certaines des principales réalisations et décisions du Conseil, visant à assurer la durabilité à long terme. Ces réalisations résultent de mesures prises par le Conseil pour donner suite aux Résolutions de l'Assemblée adoptées à la trente-septième session de l'Assemblée en 2010, ainsi que des activités entamées par l'Organisation. Il est noté que, dans leur ensemble, ces mesures soutiennent une stratégie pluridimensionnelle fondée sur la proactivité, la flexibilité et la gestion des risques.

Point 12 : Coopération technique — Activités et politique de coopération et d'assistance techniques

12.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine la question *Coopération technique — Activités et politique de coopération et d'assistance techniques*, en se fondant sur la note A38-WP/19 présentée par le Conseil de l'OACI et sur deux notes de travail, l'une présentée par l'Indonésie (A38-WP/171) et l'autre par le Japon (A38-WP/334), ainsi que sur une note d'information présentée par le Comité inter-États de l'aviation (A38-WP/134).

12.2 Dans la note A38-WP/19, le Conseil présente une mise à jour des politiques et des stratégies de l'OACI en matière d'assistance technique et de coopération technique, incluant la répartition des responsabilités au sein du Secrétariat pour l'exécution de ces activités. Le rapport informe

l'Assemblée que pour rationaliser et renforcer les programmes de soutien technique de l'OACI, le Conseil a adopté de nouvelles définitions des expressions « assistance technique » et « coopération technique » telles qu'utilisées dans le contexte de l'Organisation. D'un côté, l'Organisation assurerait une assistance technique au moyen des ressources du budget ordinaire et de fonds volontaires, lesquelles seraient affectées conformément aux principes de financement et aux critères de priorité définis par le Conseil, principalement pour remédier aux carences détectées en premier lieu lors des audits de l'OACI. De l'autre, au titre de la coopération technique, par l'intermédiaire de sa Direction de la coopération technique (TCB), l'Organisation continuerait à assurer un soutien aux États et à d'autres entités pour le développement et la mise en œuvre de projets qui sont financés par des gouvernements ou des donateurs sur la base du recouvrement des coûts. Rappelant que le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'Organisation, le rapport présente une analyse des résultats de performance du Programme durant le triennat 2010-2012 du point de vue financier ainsi que selon une perspective opérationnelle non quantifiable, offrant une comparaison avec le triennat précédent, et fournit les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour la période visée, complétés par des renseignements sur la ventilation des dépenses entre le Fonds AOSC et le budget ordinaire. Le rapport fournit aussi des renseignements sur les faits nouveaux significatifs survenus au sein de la Direction de la coopération technique durant le triennat, y compris en ce qui concerne l'établissement d'un système de gestion de la qualité qui vient renforcer l'engagement de l'OACI à améliorer en permanence la qualité et l'efficacité de ses services de coopération technique au profit des États membres et de la communauté aéronautique mondiale dans son ensemble.

12.3 La note A38-WP/171 présentée par l'Indonésie expose les vues de cet État sur les activités de l'OACI relatives à la politique et au financement en matière d'assistance et de coopération techniques à la lumière des nouvelles définitions adoptées par le Conseil. Soulignant son expérience positive en ce qui concerne les projets de la Direction de la coopération technique qui sont financés par le Gouvernement lui-même et les trois programmes de coopération auxquels l'Indonésie participe, le Gouvernement fait connaître son intention de continuer à participer au Programme de coopération technique. En ce qui concerne ce programme, l'Indonésie est d'avis que s'il venait à n'être financé qu'aux moyens des ressources du budget ordinaire et de fonds volontaires, seules des activités à court terme d'une portée plus limitée pourraient être financées au titre de ce programme. Dans de telles circonstances et étant donné l'intérêt mondial et l'importance qu'il y a à remédier à des problèmes graves de sécurité et de sûreté, la note propose que l'Organisation s'emploie à lever des fonds supplémentaires en renouvelant ses efforts pour obtenir du financement auprès d'institutions internationales comme la Banque mondiale et les banques régionales de développement. L'Indonésie invite donc l'Assemblée à demander au Secrétaire général de renouveler et d'intensifier ses efforts pour obtenir du financement pour les activités d'assistance technique, en particulier pour assurer un soutien en vue de remédier à des problèmes graves de sécurité et de sûreté.

12.4 La note A38-WP/334 présentée par le Japon informe l'Assemblée de la vaste expérience de cet État en matière de coopération internationale dans les domaines de la sécurité, de la sûreté et autres domaines de navigation aérienne, y compris le développement des aéroports, ainsi que de ses réalisations en matière de planification, de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien et de gestion d'aéroports respectueux de l'environnement. L'Assemblée est invitée à noter que le Japon est disposé à assister l'ANASE et d'autres pays dans ces domaines d'expertise.

12.5 La note A38-WP/134 présentée par le Comité inter-États de l'aviation fournit des renseignements sur une nouvelle approche pour la formation d'experts aéronautiques dans le cadre du projet de Développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans la Communauté d'États indépendants (COSCAP-CIS). Cette nouvelle méthodologie remplace la formation habituelle assurée aux inspecteurs de la sécurité des vols ainsi qu'au personnel chargé de l'exécution et

de la maintenance opérationnelles des administrations de l'aviation civile et des compagnies aériennes ; elle assure une formation par des ateliers et séminaires sur des types spécifiques d'aéronefs utilisés dans la région. Cette approche très efficace, productive et économique sera également appliquée dans le projet de 2014.

12.6 Le Comité exécutif note que durant le triennat actuel, le Programme de coopération technique a joui de l'intérêt continu des États, des donateurs et des entités privées, réalisant une exécution totale du Programme équivalant à 337,9 millions USD et une mise en œuvre d'une moyenne de 100 projets par année dans environ 150 États. Le Comité salue les efforts du Secrétaire général pour renforcer encore le programme d'information et développer de nouveaux partenariats afin de permettre aux États membres de tirer également avantage de l'expertise et de l'expérience de l'OACI en matière d'assistance en vue de pallier les carences dans le secteur de l'aviation civile. Le Comité est aussi informé des mesures prises par le Secrétaire général pour réduire les dépenses dans la mesure du possible, ce qui, combiné à l'augmentation du volume d'exécution du programme, contribue à restaurer la bonne santé financière du Fonds AOSC.

12.7 Le Comité est informé de l'élaboration d'un plan de gestion du Programme de coopération technique qui établit les objectifs et stratégies pour les trois prochaines années. Il est reconnu que dans l'intérêt des États, l'objectif de l'OACI demeure d'améliorer continuellement l'efficacité et la qualité des services de sa Direction de la coopération technique. À cet égard, le Comité note que la priorité a été accordée à l'application de la norme ISO 9001:2008 pour le système de gestion de la qualité de la TCB et que la certification ISO a été obtenue en 2013, sauf pour la Section du personnel des services extérieurs, laquelle devrait être certifiée en 2014.

12.8 Il est essentiel d'élaborer des indicateurs adéquats des performances clés pour mesurer l'efficacité du Programme de coopération technique en ce qui concerne la réalisation des résultats attendus des projets, en particulier pour ce qui est de remédier à des problèmes de sécurité et de sûreté constatés lors d'audits de l'OACI. Il est aussi rappelé que l'utilisation d'évaluations a posteriori comme outil pour mesurer l'incidence d'ensemble du Programme sur les Objectifs stratégiques de l'OACI a reçu un total soutien de la précédente session de l'Assemblée. Convenant de ces déclarations, le Secrétariat confirme qu'à titre de suivi de la Résolution A36-17 de l'Assemblée, une disposition a été insérée dans les accords-cadres signés par l'OACI avec les gouvernements, encourageant la réalisation d'évaluations indépendantes a posteriori comme partie intégrante de la planification et de l'exécution des projets, et que parallèlement des indicateurs des performances clés ont été définis à la fois au niveau des projets et du Programme et présentés au Conseil dans le processus du Plan de gestion.

12.9 Lors des délibérations sur l'assistance technique, il est noté que le nouveau mécanisme de politique et de financement fait que l'exécution des fonctions de réglementation, d'audit et d'assistance revient à la même entité administrative de l'OACI. L'avis est émis que pour éviter d'éventuels conflits d'intérêt, on devrait envisager d'affecter toutes les responsabilités du Programme d'assistance technique à la Direction de la coopération technique.

12.10 Répondant à l'appel formulé dans la note A38-WP/171 visant à augmenter le financement assuré par les banques mondiales et régionales de développement aux activités d'assistance technique, en particulier pour remédier à des problèmes graves de sécurité et de sûreté, il est signalé que bon nombre de projets liés au transport aérien ont été financés par la Banque mondiale au fil des 61 dernières années, en coordination et coopération avec divers donateurs. Cependant, la Banque ne fournit normalement de financement que sur la base d'appels d'offre compétitifs, ce qui n'a pas été une option pour l'OACI.

12.11 Il est proposé que la plus haute priorité soit accordée au financement de projets d'assistance technique liés à la sûreté de l'aviation dans les États où, d'une part, les risques sont évalués comme étant élevés et qui, d'autre part, ne disposent pas de ressources adéquates pour pallier les carences.

12.12 Il y a consensus général au sein du Comité exécutif concernant la nouvelle politique et les nouvelles stratégies d'assistance technique et de coopération technique adoptées par le Conseil pour rationaliser et renforcer les programmes de soutien technique de l'OACI. Le Comité reconnaît que l'OACI et d'autres partenaires à la mise en œuvre devraient continuer de travailler dans les domaines de leur mandat respectif en étroite coopération et coordination, dans l'intérêt de l'aviation. En ce qui concerne les perspectives pour le prochain triennat, il est convenu qu'étant donné le développement rapide des technologies de l'aviation civile, le Programme de coopération technique de l'OACI continuera de jouer un rôle important pour ce qui est du soutien aux États. Le Comité convient donc du contenu de la note A38-WP/19 et recommande que l'Assemblée approuve les mesures proposées par le Conseil.

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

13.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine la question de la politique de sûreté de l'aviation sur la base d'un rapport du Conseil (WP/13) sur la mise en œuvre de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée à sa 37^e session et de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS), ainsi que d'un rapport du Conseil sur les résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) tenue en septembre 2012 (WP/12). Se fondant sur cette information, il examine également la proposition du Conseil relative à l'actualisation de l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* (WP/14). De plus, 17 notes sont soumises par des États et des observateurs : WP/64, 104, 124, 128, 129, 133, 136, 138, 158, 159, 172, 178, 197, 235, 273, 276 et 345.

13.2 Dans la note WP/12, le Conseil résume les principaux résultats de la conférence HLCAS qui a eu lieu à Montréal du 12 au 14 septembre 2012 et donne des renseignements sur les mesures en cours de mise en place pour donner suite en temps utile à toutes les recommandations de la Conférence durant le triennat 2014-2016 ainsi que sur les jalons associés à chaque mesure.

13.3 Dans la note WP/13, le Conseil se félicite du succès de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation dans le renforcement de la coopération internationale pour accroître la sûreté de l'aviation, et il souligne qu'il est important de promouvoir la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces et viables à l'échelle mondiale, en conformité avec les principes de la Déclaration. Il met en relief les progrès continus accomplis dans l'exécution de l'ICASS, que l'Assemblée a entérinée à sa 37^e session comme plan stratégique pour renforcer la capacité de l'OACI de s'acquitter de son mandat en matière de sûreté de l'aviation. Le Conseil met aussi en lumière les priorités de l'ICASS pour le triennat 2014-2016, et, compte tenu du fait que les activités correspondantes dépendent de contributions volontaires, il présente une ventilation des dépenses liées à l'ICASS et des contributions en nature à ce jour ainsi que les besoins en contributions pour le prochain triennat.

13.4 Dans la note WP/14, le Conseil propose une révision de la Résolution A37-17 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*. Les modifications proposées tiennent compte des faits nouveaux importants intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 37^e session de l'Assemblée, notamment les résultats de la conférence HLCAS et plusieurs déclarations communes adoptées par des conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en 2011

et 2012. Le projet de résolution inclut des amendements jugés nécessaires pour préciser la politique actuelle et supprimer des dispositions dont on estime que l'objectif a été atteint. Il maintient la Déclaration de 2010 sur la sûreté de l'aviation, notant que ses principes restent valides pour la promotion de la coopération internationale.

13.5 Dans la note WP/178, l'Égypte met en relief les efforts pour se conformer aux exigences clés de la sécurisation du fret et de la poste aériens, et elle souligne l'importance de l'application des dispositions renforcées relatives à la sûreté du fret et de la poste qui ont été introduites par l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17.

13.6 L'Indonésie décrit ses processus d'inspection/filtrage du fret et de la poste aériens et dégage les défis de mise en œuvre correspondants (WP/158). La note fait valoir l'importance d'une adoption accélérée des dispositions de l'Annexe 17 pour la mise en œuvre de chaînes logistiques sécurisées et de l'harmonisation de ces dispositions avec les exigences en matière de sûreté des douanes et de la poste. Plusieurs États expriment des préoccupations au sujet de l'application des règlements dans les États membres tiers.

13.7 Dans la note WP/197, la Fédération de Russie indique des moyens d'améliorer le réseau OACI de points de contact (PoC) en sûreté de l'aviation. La note fait état de la nécessité d'orientations opérationnelles à ce sujet et invite les États à utiliser les renseignements disponibles de la plateforme web sécurisée AVSECPaedia, à fournir de l'équipement de communications moderne et à procéder à des essais réguliers pour évaluer l'efficacité du réseau. La note contient aussi des renseignements sur le fonctionnement du groupe PoC en Fédération de Russie.

13.8 Dans la note WP/138, le Venezuela (République bolivarienne du) propose que des éléments indicatifs soient élaborés afin d'aider les États à mettre en œuvre une approche de la sûreté de l'aviation axée sur les résultats. La note indique un certain nombre de variables que les États doivent prendre en compte dans la mise en œuvre de mesures de sûreté axées sur les résultats et fait valoir qu'ils pourraient profiter d'orientations sur la façon d'appliquer de telles mesures avec efficacité et efficacie.

13.9 Le Venezuela (République bolivarienne du) énumère les avantages de l'apprentissage en ligne et son incidence positive sur la formation du personnel aéronautique (WP/235), et il fait valoir la nécessité d'en promouvoir l'utilisation pour la formation à la sûreté de l'aviation.

13.10 Dans la note WP/133, l'Australie, au nom de 15 États membres et six organisations internationales, propose une feuille de route pour le renforcement de la sûreté du fret aérien à l'échelle mondiale. Conçue comme un document évolutif, la feuille de route résume l'état d'activités et d'initiatives clés entreprises pour renforcer la sûreté du fret aérien partout dans le monde afin de contrer la menace d'interventions illicites.

13.11 Dans la note WP/136, l'Australie, le Canada et les États-Unis présentent un rapport sur une initiative coordonnée et en plusieurs phases visant à introduire, d'ici le 31 janvier 2014, l'inspection/filtrage technologique des liquides, aérosols et gels (LAG), sur leur territoire et à l'intérieur de l'Union européenne, en vue d'un assouplissement progressif des restrictions sur le transport de LAG dans les bagages de cabine. La note met en évidence l'impact possible de l'inspection/filtrage des LAG sur les pays tiers et appelle à une action et une direction internationales sur les mesures concernant les LAG en vue de la mise en place d'exigences minimales d'inspection/filtrage mutuellement reconnues et de la fourniture d'une information claire et cohérente pour les passagers.

13.12 Dans la note WP/64, la Belgique, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), propose que les recommandations de la conférence HLCAS continuent de guider l'OACI dans l'exécution de son mandat en matière de sûreté de l'aviation et qu'elles soient prises en compte dans l'examen de l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*. Elle invite l'Assemblée à envisager qu'il soit donné suite aux tâches décrites dans la note WP/64 à titre de politique et de priorités de travail pendant le triennat 2014-2016.

13.13 Dans la note WP/172, le Nicaragua, au nom de 22 États membres, qui sont aussi membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), explique le problème lié au trafic de drogue et au transport illicite de stupéfiants par voie aérienne, notamment dans le cadre d'opérations clandestines d'aviation générale, ainsi que des efforts de coopération en cours au niveau international pour empêcher de telles opérations. La note propose que l'OACI actualise les normes et pratiques recommandées, élabore des éléments indicatifs, renforce la coopération internationale et fasse mieux connaître le problème afin de réaliser les objectifs de prévention convenus lors de sessions précédentes de l'Assemblée.

13.14 Dans la note WP/128, Singapour, au nom de 25 États membres, met en lumière d'importants efforts déployés par l'OACI au cours des trois dernières années pour renforcer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale, et elle insiste sur la nécessité pour l'OACI, ses États membres, le secteur de l'aviation et les autres parties prenantes de poursuivre les efforts individuels et la collaboration pour combattre la menace de terrorisme qui pèse sur l'aviation civile.

13.15 La note WP/129, présentée par Singapour au nom de 26 États membres, propose des mesures pour la mise en œuvre des principes régissant la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, notamment l'élaboration d'un plan d'action par le Secrétariat, avec l'apport de parties prenantes appropriées.

13.16 Dans la note WP/276, le Conseil international des aéroports (ACI) souligne l'importance de la coopération entre l'OACI et les partenaires de l'industrie dans l'élaboration de processus et de technologies novateurs pour améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation des passagers, et il propose que cela soit pris en compte dans l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*.

13.17 Dans une note d'information (WP/124), Israël appelle l'attention sur sa décision d'équiper la flotte israélienne d'aéronefs de transport civil de systèmes laser pour la protéger contre les missiles lancés au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS). La note souligne l'avancement du processus de certification et indique qu'il est prévu que les transporteurs aériens israéliens commencent des vols internationaux avec des systèmes opérationnels au début de 2014.

13.18 L'Indonésie présente une note d'information (WP/159) sur la mise en œuvre du programme de prise de conscience des menaces à l'aéroport international Ngurah Rai, à Bali. Le programme, qui vise à accroître la vigilance de la communauté de la sûreté aéroportuaire à l'égard des activités suspectes, a été lancé en juin 2011 en coopération avec l'Australie ; on s'attend à ce qu'il aide à détecter plus tôt les menaces terroristes potentielles. Compte tenu des résultats positifs obtenus jusqu'ici, l'Indonésie envisage de mettre en œuvre le programme à deux autres grands aéroports.

13.19 Dans une note d'information (WP/273), la République de Corée donne un aperçu des meilleures pratiques mises en œuvre à l'aéroport international Incheon et à d'autres aéroports, notamment l'installation de divers systèmes de sûreté incorporant des technologies d'information de pointe. La note met en relief la façon dont la sûreté des zones réglementées a été renforcée, en partie grâce à l'inspection/filtrage à 100 % des personnes autres que les passagers et au contrôle automatisé de l'accès des véhicules.

13.20 Dans une note d'information (WP/104), les États-Unis présentent un rapport sur les initiatives de sûreté basée sur le risque qu'elle pilote ou exécute depuis août 2011, dans le cadre d'un effort continu pour utiliser les ressources plus efficacement et améliorer l'expérience du passage des points de contrôle de sûreté pour la majorité des voyageurs aériens. Des techniques de sûreté basée sur le risque et faisant appel au renseignement sont maintenant utilisées jusqu'à un certain point dans tous les aéroports des États-Unis ; elles comprennent diverses initiatives, dont des activités avant le vol.

13.21 Dans une note d'information (WP/345), le Viet Nam présente à l'Assemblée des faits nationaux nouveaux intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation et met en relief les efforts pour faciliter les activités liées au fret aérien et mettre en place une chaîne logistique sécurisée.

13.22 Le Comité appuie les efforts du Conseil visant à donner suite aux recommandations de la conférence HLCAS, et il prend acte des réalisations accomplies jusqu'ici. En particulier, il note avec satisfaction que le Conseil a réagi promptement pour s'occuper des points faibles du fret aérien et de la menace que représentent les éléments internes en accélérant l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17. Compte tenu des progrès considérables déjà réalisés dans la mise en œuvre d'un grand nombre d'autres recommandations de la conférence, notamment en ce qui concerne la mise à jour et la diffusion régulières de l'*Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale* de l'OACI et la tenue, prévue pour 2014, d'un symposium sur l'innovation en sûreté de l'aviation, le Comité entérine le plan de travail détaillé que le Conseil a approuvé pour la mise en œuvre de toutes les recommandations HLCAS d'ici la fin de 2016.

13.23 Le Comité reconnaît le succès de la conférence HLCAS dans l'établissement de principes de sûreté de l'aviation importants, et il rappelle un certain nombre de recommandations clés de la conférence qui invitent l'OACI et ses États membres :

- a) à promouvoir une approche basée sur le risque dans le domaine de la sûreté de l'aviation ;
- b) à assurer la viabilité des mesures de sûreté de l'aviation ;
- c) à encourager la conclusion d'accords de reconnaissance mutuelle et la coopération internationale ;
- d) à promouvoir l'innovation ;
- e) à cibler les activités d'assistance.

13.24 Le Comité convient que ces recommandations devraient être considérées comme des priorités de politique du programme de travail 2014-2016 de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, alors que l'Organisation entreprend les tâches spécifiques indiquées dans les notes WP/12, WP/13, WP/64 et WP/128.

13.25 Le Comité convient que la Déclaration sur la sûreté de l'aviation est encore pertinente et qu'elle devrait continuer à guider les États et les autres parties prenantes dans les efforts visant à renforcer davantage la sûreté de l'aviation. Ayant noté avec satisfaction les importantes réalisations accomplies dans l'exécution du mandat en matière de sûreté de l'aviation établi par l'Assemblée à sa 37^e session, le Comité réaffirme que l'ICASS est la principale stratégie à suivre pour renforcer la sûreté de l'aviation durant le prochain triennat, et il souligne qu'il est important que les États continuent à soutenir les activités ICASS par des contributions financières et en nature.

13.26 Constatant qu'il existe maintenant une solution technologique pour l'inspection/filtrage des LAG, le Comité se félicite des efforts que font plusieurs États pour assouplir progressivement les restrictions actuelles en mettant en œuvre une méthode d'inspection/filtrage technologique des LAG en plusieurs phases. Cependant, vu l'incidence que cela pourrait avoir sur des pays tiers, le Comité estime qu'une approche coordonnée et des communications claires entre les États effectuant l'inspection/filtrage des LAG et les États ne l'effectuant pas encore sont nécessaires, pour éviter la confusion et des inconvénients pour les passagers. Il invite le Conseil à envisager l'élaboration d'exigences mutuellement reconnues destinées à être utilisées par les États membres.

13.27 Reconnaissant l'importance de la durabilité de la sûreté de l'aviation, le Comité appuie la proposition visant à ce que l'OACI établisse un plan d'action pour mettre en œuvre les principes de la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, comme il est décrit dans la note WP/129. À ce sujet, il se félicite des efforts de l'OACI et des États membres pour suivre une approche basée sur le risque et axée sur les résultats pour l'élaboration de mesures et d'éléments indicatifs en matière de sûreté de l'aviation, et il encourage tous les États à renforcer la durabilité en utilisant les mêmes moyens, l'Annexe 17 étant la base de référence. Le Comité réaffirme que la facilitation des passagers devrait être une considération fondamentale dans la conception et la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation.

13.28 Reconnaissant que le réseau PoC de l'OACI est un mécanisme efficace d'échange de renseignements cruciaux avant, pendant et après un incident portant atteinte à la sûreté de l'aviation, le Comité prie instamment les États d'utiliser les fonctionnalités du réseau PoC et de renforcer l'efficacité du réseau en maintenant l'exactitude des coordonnées des points de contact. Il encourage aussi les États à effectuer des essais réguliers entre les points de contact pour maintenir l'efficacité. À ce sujet, le Comité propose que l'OACI produise des éléments indicatifs pour aider les États à utiliser le réseau PoC.

13.29 Notant que les dispositions relatives à la sûreté de la chaîne logistique mondiale ont été renforcées par l'Amendement n° 13 de l'Annexe 17, les membres du Comité reconnaissent aussi que les risques pour le fret et la poste aériens demeurent significatifs. Compte tenu de la disponibilité d'éléments indicatifs actualisés sur la sûreté du fret et de la poste aériens, le Comité souligne la nécessité pour les États de veiller à la mise en œuvre effective des normes relatives au fret et d'améliorer davantage la sûreté du fret et de la chaîne d'approvisionnement dans le cadre d'initiatives en collaboration faisant intervenir toutes les parties prenantes. Il encourage en outre la collaboration internationale comme moyen de promouvoir la reconnaissance mutuelle des mesures tout en facilitant la circulation des marchandises. Le Comité entérine la feuille de route proposée pour le renforcement de la sûreté du fret aérien à l'échelle mondiale et invite les États à faire rapport à l'OACI sur les activités connexes, notant que des mises à jour régulières favoriseront l'harmonisation mondiale des régimes de sûreté du fret aérien.

13.30 Le Comité prend note des efforts d'un certain nombre d'États pour mettre en œuvre les dispositions relatives à la sûreté du fret et de la poste dans leurs juridictions respectives, ainsi que les efforts pour aligner les exigences relatives au fret et les exigences douanières. Il souligne l'importance du

multilatéralisme et encourage tous les États membres à utiliser les plateformes actuelles de l'OACI pour l'examen des questions de politique pouvant avoir des incidences sur l'aviation civile internationale.

13.31 Le Comité reconnaît que le secteur de l'aviation est utilisé pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes. Il reconnaît aussi qu'il est important que l'OACI continue à collaborer activement avec l'Organisation des Nations Unies et les autres institutions spécialisées de l'ONU, dont l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDD), pour lutter contre les problèmes liés au trafic de stupéfiants qui concernent l'aviation civile internationale.

13.32 Le Comité appuie une proposition visant à ce que le Conseil continue de promouvoir l'utilisation de l'apprentissage en ligne pour la formation à la sûreté de l'aviation.

13.33 Le Comité note une demande d'amendement de la définition des termes « passager en correspondance » et « passager en transit » qui figurent dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) en remplaçant le mot « vol » par « aéronef », conformément aux mécanismes actuels d'actualisation des éléments indicatifs de l'OACI.

13.34 Notant plusieurs faits nouveaux importants intervenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation au cours des trois dernières années, et considérant le rôle crucial de l'OACI dans l'effort mondial pour engager la communauté de l'aviation civile internationale dans le renforcement plus poussé de la sûreté de l'aviation, le Comité entérine la proposition de résolution révisée sur l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite* et convient d'un nouveau titre pour cette résolution, à savoir *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*. À l'issue de ses délibérations sur le point 13 de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter la révision révisée à la Plénière, pour adoption.

Résolution 13/1 (Re-numérotée A38-15)

Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique liée à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

Considérant que, dans la Résolution A37-17, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI qui figure dans la Résolution A37-17, Appendices A à I inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 38^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle qu'elle existe à la clôture de la 38^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
3. Déclare que la présente résolution annule et remplace la Résolution A37-17.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

Considérant que le développement de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, alors que tout abus qui en serait fait peut devenir une menace pour la sécurité générale,

Considérant que les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile sont devenus la menace principale contre son développement sûr et ordonné,

Considérant que la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés par l'utilisation des aéronefs comme armes de destruction, par le ciblage des aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres systèmes de missiles sol-air, des armes légères et des lance-roquettes antichars, par l'emport à bord des aéronefs de liquides, gels et aérosols comme composantes d'un engin explosif improvisé, par le sabotage ou la tentative de sabotage au moyen d'un engin explosif improvisé, par la capture illicite d'aéronefs ou par l'attaque d'installations aéronautiques, y compris dans les zones côté ville, et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

Considérant que tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale constituent une infraction grave, en violation du droit international,

Rappelant que les Résolutions A27-12 et A29-16 restent en vigueur,

Reconnaissant que le secteur de l'aviation est utilisé pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes,

Rappelant les Résolutions A33-1 et A36-19 et les recommandations de la Conférence ministérielle de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue en février 2002,

Rappelant la Déclaration sur la sûreté de l'aviation adoptée par l'Assemblée à sa 37^e session,

Rappelant les déclarations communes adoptées aux conférences régionales de l'OACI sur la sûreté de l'aviation tenues en 2011 et 2012,

Rappelant le Communiqué conjoint publié par la Conférence conjointe OACI-OMD sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation – Synergie par la coopération, tenue à Singapour en juillet 2012,

Rappelant le Communiqué de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l’aviation tenue à Montréal en septembre 2012, ainsi que les conclusions et recommandations de la Conférence,

Notant avec satisfaction les mesures prises pour mettre en œuvre la Stratégie globale OACI de sûreté de l’aviation et ses sept domaines de focalisation stratégique, telle qu’adoptée par le Conseil le 17 février 2010, pour servir de cadre aux activités de sûreté de l’aviation de l’OACI pour les triennats 2011-2013 et 2014-2016,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d’intervention illicite contre l’aviation civile, quels qu’en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note* avec horreur des actes et tentatives d’actes d’intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d’aéronefs civils, notamment de toute utilisation abusive d’aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que l’OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l’aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;
4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l’OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d’intervention illicite et d’en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l’OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l’exploitation sûre et ordonnée de l’aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d’élaboration de mesures de prévention des actes d’intervention illicite, sur la base de l’orientation stratégique définie dans le cadre de la Stratégie globale OACI de sûreté de l’aviation, et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. *Exprime sa gratitude* aux États membres pour les contributions volontaires qu’ils ont apportées, sous la forme de ressources humaines ou financières, à la Stratégie globale OACI de sûreté de l’aviation durant le triennat 2011-2013 ;
8. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l’aviation de l’Organisation autres que celles prévues au budget du programme ordinaire dans le cadre de la Stratégie globale OACI de sûreté de l’aviation.

APPENDICE B

Instrumentes juridiques internationaux, promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés pour la répression des actes d'intervention illicite dirigés contre l'aviation civile

a) *Instrumentes juridiques internationaux*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile* (Beijing, 2010), par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010). Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int/www.icao.int, à la rubrique « Recueil des traités de l'OACI » ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de cet instrument, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de continuer à rappeler aux États qu'il importe de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, au *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

b) *Promulgation de lois nationales et conclusion d'accords appropriés*

L'Assemblée,

Considérant que la promulgation par les États membres de lois pénales nationales punissant de peines sévères les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile contribuerait beaucoup à leur dissuasion,

1. *Appelle* les États membres à accorder une importance spéciale à l'adoption de mesures adéquates contre les personnes qui commettent, organisent, commanditent, financent ou facilitent des actes de capture illicite d'aéronefs, des actes ou tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et en particulier à inclure, dans leur législation, des règles prévoyant des peines sévères pour de tels actes ;

2. *Appelle* les États membres à prendre des mesures adéquates au sujet de l'extradition ou de la poursuite des auteurs d'actes de capture illicite d'aéronefs, d'actes ou de tentatives d'actes de sabotage ou d'autres actes ou tentatives d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, en adoptant à cet effet des dispositions appropriées par voie de législation ou de traités, ou en renforçant les arrangements existants et en concluant des accords appropriés pour la répression de ces actes prévoyant l'extradition des personnes qui commettent des attaques criminelles contre l'aviation civile internationale.

APPENDICE C

Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige de l'Organisation et des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures concrètes de protection,

Considérant qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et des colis exprès,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine renforcent la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui vérifient l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine permettent une coopération de haut niveau entre États pour intensifier la lutte contre la fraude concernant les passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, et l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,

Considérant que les documents de voyage lisibles à la machine et autres outils d'information sur les passagers peuvent être utilisés à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour détecter les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

Considérant que les menaces pesant sur les systèmes de fret aérien et de poste aérienne dans leur ensemble exigent une approche globale de l'élaboration et de la mise en œuvre d'exigences de sûreté et de bonnes pratiques, y compris une coopération avec les organisations internationales compétentes telles que l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union postale universelle (UPU) et l'Organisation maritime internationale (OMI),

Considérant que la responsabilité de s'assurer que des mesures de sûreté sont appliquées par les organismes gouvernementaux, les autorités aéroportuaires et les exploitants d'aéronefs incombe aux États membres,

Considérant que l'application des mesures de sûreté préconisées par l'OACI constitue un moyen efficace de prévention des actes d'intervention illicite dans l'aviation civile,

Considérant que les contre-mesures de protection de l'aviation civile ne peuvent être efficaces que si l'on emploie un personnel de sûreté hautement formé, en plus des vérifications des antécédents, de la certification et du contrôle de la qualité,

Considérant que des innovations en matière de technologie et de processus sont nécessaires pour mettre en place des mesures de facilitation et de sûreté de l'aviation efficaces et efficaces et pour définir l'avenir des régimes d'inspection/filtrage de sûreté,

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite en proportion de la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de tenir à jour les dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;
2. *Demande* que le Conseil procède, en plus du mandat de la Commission internationale technique des explosifs (CITE) prescrit par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, à des études concernant les méthodes de détection des explosifs ou des matériaux explosifs, et notamment le marquage des explosifs faisant problème, autres que les explosifs plastiques et en feuilles, en vue de l'évolution, si besoin en est, d'un régime juridique exhaustif approprié ;
3. *Prie instamment* tous les États, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et, en particulier, les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17, ainsi que celles recommandées par le Conseil ;
4. *Prie instamment* les États membres d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;
5. *Encourage* les États membres à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;
6. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces ;

7. *Encourage* les États membres, dans le cadre de leurs lois, règlements et programmes nationaux de sûreté de l'aviation, en conformité avec les SARP applicables et dans les limites de la capacité de chaque État, à favoriser la mise en place de mesures de sûreté de l'aviation d'une manière pratique, pour :

- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile ;
- b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir techniques de filtrage et d'inspection, détection des explosifs, détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, filtrage et accréditation du personnel aéroportuaire, développement des ressources humaines, et recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
- c) utiliser des techniques modernes pour détecter des matières interdites et empêcher qu'elles soient emportées à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
- d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace, qui soient basées sur le risque, efficaces, efficientes, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers et sur le commerce légitime ;
- e) faire face à la menace constante que posent les explosifs sous forme de liquides, d'aérosols et de gels (LAG), y compris la mise en œuvre de solutions technologiques nécessaires pour lever graduellement les restrictions imposées au transport de LAG dans les bagages de cabine ;
- f) traiter les vols en provenance d'États où il y a inspection/filtrage des LAG de la même façon que les vols en provenance d'États où il y a des restrictions en matière de LAG ;
- g) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne :
 - 1) en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien solide, durable et résistant ;
 - 2) en mettant efficacement en œuvre des normes de sûreté solides ;
 - 3) en adoptant une approche sécurisée, exhaustive, basée sur la chaîne d'approvisionnement pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 4) en mettant en place et renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 5) en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes d'approvisionnement correspondantes ;
 - 6) en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - 7) en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;

- h) prendre en compte les vulnérabilités éventuelles des systèmes d'aéronefs non habités afin de prévenir les actes d'intervention illicite.

8. *Appelle* les États membres à étudier des mécanismes d'échange de renseignements, notamment le recours à du personnel de liaison et l'utilisation accrue des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) fournis par les transporteurs aériens, afin de réduire les risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés civiles ;

9. *Appelle* les États membres, tout en respectant leur souveraineté, à réduire au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d'une interprétation non homogène des normes, en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;

10. *Appelle* les États membres, lorsqu'ils demandent à un autre État d'appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs qui volent à destination de son territoire, à tenir pleinement compte des mesures de sûreté déjà en place dans l'État qui reçoit la demande et, s'il y a lieu, à reconnaître ces mesures comme équivalentes ;

11. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait, de commencer à délivrer uniquement des passeports lisibles à la machine, conformes aux spécifications du Doc 9303, Partie 1 ;

12. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
- b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;
- c) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection/filtrage des passagers et du fret ;
- d) de continuer à travailler avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées, notamment l'inspection/filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers ayant accès aux zones réglementées des aéroports, le renforcement de l'inspection/filtrage des passagers et des bagages, des contrôles de sûreté appropriés pour le fret, la chaîne d'approvisionnement et les fournisseurs de services, ainsi que la sélection et la formation des personnes qui appliquent et mettent en œuvre les mesures de sûreté ;
- e) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté qui reconnaissent l'équivalence de leurs

mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;

- f) de continuer à faire face à d'autres menaces et risques, y compris aux menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques contre les zones côté ville des aéroports, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ;

13. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs, en particulier des éléments indicatifs détaillés sur les liquides, les gels et les aérosols ainsi que les facteurs humains, destinés à aider les États membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

14. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général et au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de veiller à l'examen et à la mise à jour périodiques de *l'Énoncé OACI du contexte de risque* à l'échelle mondiale, qui fournit une méthodologie d'évaluation du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure des évaluations fondées sur les risques dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

15. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Secrétaire général et au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation de veiller à ce que des spécialistes des domaines appropriés participent à l'évaluation des risques pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'à l'élaboration des SARP, spécifications, éléments indicatifs et des autres moyens de résoudre les questions de sûreté de l'aviation, y compris la coordination avec les autres groupes d'experts ;

16. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation d'évaluer en permanence son mandat et ses principales méthodes de travail pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation.

APPENDICE D

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

- a) *Actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

Considérant que les actes d'intervention illicite continuent à compromettre gravement la sécurité, la régularité et l'efficacité de l'aviation civile internationale,

Considérant que la sécurité des vols des aéronefs qui sont l'objet d'actes de capture illicite peut être compromise encore davantage par le refus de mettre à leur disposition des aides à la navigation et des services de la circulation aérienne, par le blocage des pistes et des voies de circulation et par la fermeture des aéroports,

Considérant que la sécurité des passagers et des membres d'équipage d'un aéronef qui fait l'objet d'un acte de capture illicite peut être compromise encore davantage si cet aéronef est autorisé à décoller alors qu'il se trouve dans cette situation,

1. *Exprime* sa préoccupation au sujet des défis que constituent pour la sûreté de l'aviation civile les menaces nouvelles et existantes et l'évolution des méthodes utilisées pour commettre des actes d'intervention illicite ;
2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal et du *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* ;
3. *Recommande* que les États tiennent compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils définissent la politique et les plans d'urgence à adopter pour s'opposer aux actes d'intervention illicite ;
4. *Invite instamment* les États membres à porter assistance aux aéronefs qui font l'objet d'un acte de capture illicite, notamment à leur fournir les aides à la navigation et les services de la circulation aérienne et à autoriser leur atterrissage ;
5. *Invite instamment* les États membres à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur leur territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;
6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;
7. *Invite instamment* les États membres à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;
8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État membre à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement et d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;
9. *Condamne* l'annonce de fausses menaces contre l'aviation civile et *appelle* les États membres à poursuivre les auteurs de tels actes afin d'éviter la perturbation d'activités d'aviation civile ;
10. *Appelle* les États membres à continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

b) *Rapports sur les actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

Considérant que les comptes rendus officiels communiqués à l'OACI en temps utile par des États touchés par des actes d'intervention illicite devraient contenir des renseignements exhaustifs et crédibles et constituer la base de l'évaluation et de l'analyse de ces actes,

Considérant que la base de données en ligne de l'OACI sur les actes d'intervention illicite est un outil efficace pour la diffusion rapide des renseignements sur les incidents relatifs à la sûreté de l'aviation, et qu'elle est aisément accessible aux États membres, grâce au portail sécurisé de l'OACI (<https://portal.icao.int>),

1. *Note* avec préoccupation que de nombreux États touchés par des actes d'intervention illicite ne communiquent souvent pas au Conseil les comptes rendus officiels sur ces actes ;

2. *Prie instamment* les États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de l'article 11 de la Convention de La Haye et de l'article 13 de la Convention de Montréal, ainsi qu'en vertu de l'Annexe 17, de communiquer dès que possible au Conseil, à la suite d'actes d'intervention illicite, tous renseignements utiles requis par ces articles et les SARP, afin que le Secrétariat puisse disposer de renseignements exacts et complets et analyser les tendances et les nouvelles menaces visant l'aviation civile ;

3. *Charge* le Conseil de charger le Secrétaire général, dans un délai raisonnable suivant la date d'un cas spécifique d'intervention illicite, d'inviter les États concernés à communiquer au Conseil, conformément à leur législation nationale, tous renseignements utiles concernant ledit cas, plus particulièrement des renseignements relatifs à l'extradition ou à toute autre procédure judiciaire ;

4. *Demande* que le Conseil charge le Secrétaire général, en collaboration avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, de suivre, de colliger, de vérifier et d'analyser les actes d'intervention illicite qui ont fait l'objet de comptes rendus, d'informer les États des tendances et des menaces potentielles et nouvelles, et d'élaborer des orientations appropriées pour décourager les menaces nouvelles et existantes.

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A37-17, Appendice E,

Considérant que l'objectif premier de l'Organisation reste de veiller à la sécurité et à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

Considérant que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux dispositions de l'Annexe 17 et aux prescriptions de l'Annexe 9 concernant la sûreté,

Considérant que l'établissement par les États d'un système efficace de supervision de la sûreté appuie la mise en œuvre de normes et pratiques recommandées internationales (SARP) relatives à la sûreté de l'aviation et contribue à cet objectif,

Rappelant que la responsabilité d'assurer aussi bien la sécurité que la sûreté de l'aviation incombe en dernier ressort aux États membres,

Considérant que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations en vue de leur résolution, et que le programme continue à bénéficier du soutien des États, servant de catalyseur pour les efforts qu'ils consentent en permanence pour satisfaire à leurs obligations internationales dans le domaine de la sûreté de l'aviation,

Reconnaissant que la mise en œuvre effective des plans d'action correctrice des États visant à remédier aux carences détectées durant les audits et d'autres activités basées sur la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USAP constitue une partie intégrante et cruciale du processus de surveillance pour atteindre l'objectif général de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde,

Reconnaissant l'importance d'un niveau limité de transparence pour les résultats des audits de l'OACI sur la sûreté de l'aviation, conciliant le besoin des États d'être informés des problèmes de sûreté non résolus et la nécessité d'éviter la divulgation au public de renseignements sensibles en matière de sûreté,

Considérant l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les problèmes graves de sûreté (PGSu) en temps opportun,

Reconnaissant l'importance d'une stratégie coordonnée pour faciliter l'assistance aux États par l'intermédiaire de la Commission de haut niveau du Secrétariat chargée d'examen du suivi et de l'assistance (MARB),

Reconnaissant que la poursuite de l'USAP est essentielle pour établir une confiance mutuelle entre les États membres dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

Rappelant que l'Assemblée, à sa 37^e session, a demandé au Conseil de rendre compte de la mise en œuvre générale de l'USAP, y compris de sa décision de réaliser l'étude visant à évaluer la possibilité concrète d'étendre la CMA à l'USAP après la conclusion du deuxième cycle d'audits en 2013,

Considérant l'approbation par le Conseil de l'application d'une CMA à l'USAP après l'achèvement du deuxième cycle d'audits en 2013,

Considérant l'approbation par le Conseil d'un plan de transition à l'USAP-CMA entraînant la mise en œuvre intégrale de la nouvelle méthodologie à compter du 1^{er} janvier 2015,

1. *Note* avec satisfaction que les premier et deuxième cycles d'audits effectués dans le cadre de l'USAP se sont révélés déterminants pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;

2. *Exprime sa reconnaissance* aux États membres pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ainsi que d'experts à long terme pour remplir les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP ;

3. *Approuve* la décision du Conseil d'étendre la CMA à l'USAP en 2015, après l'achèvement fructueux du deuxième cycle d'audits USAP en 2013 et une période de transition ;

4. *Demande* au Conseil de superviser les activités de l'USAP-CMA lorsqu'il évalue les niveaux atteints par les États dans la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation, dans le respect des normes et pratiques recommandées de l'OACI et dans la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États ;
5. *Approuve* la politique d'un niveau de transparence limité des résultats des audits de sûreté de l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de problèmes graves de sûreté ;
6. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
 - a) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
 - b) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;
 - c) en établissant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
 - d) en établissant et en soumettant un plan d'action correctrice approprié visant à éliminer les carences constatées durant les activités de l'USAP-CMA ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de partager, sur demande, pour autant qu'un tel partage soit approprié et conforme à leur souveraineté, les résultats des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État audité ;
8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

APPENDICE F

Le Programme OACI de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

L'Assemblée,

Considérant que la mise en œuvre de mesures d'ordre technique pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale nécessite des ressources financières et la formation de personnel,

Considérant que, malgré l'assistance fournie, certains pays, notamment les pays en développement, ne disposent pas d'une capacité de supervision de la sûreté de l'aviation et éprouvent encore des difficultés à appliquer pleinement des mesures de prévention, faute de ressources financières, techniques et matérielles,

1. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté de l'aviation par la mise sur pied d'un cadre international de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation coordonné, ciblé et efficace ;

2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;
3. *Invite* les États membres et les parties prenantes pertinentes à apporter aussi leur contribution au développement continu du cadre international OACI de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation ;
4. *Invite* les États développés à prêter assistance aux États qui ne sont pas à même de mettre à exécution les programmes de mesures techniques recommandées pour la protection des aéronefs au sol et, en particulier, pour l'acheminement des passagers, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste, des envois par coursiers et des envois exprès ;
5. *Invite* les États membres à envisager de demander l'aide de l'OACI et d'autres organisations internationales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
6. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI de fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctives et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP des Annexes 17 et 9, ainsi que de la capacité de l'OACI de faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de mieux définir et cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
7. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI ;
8. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de conclure des accords de partenariat pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, accords englobant toutes les parties concernées et comprenant des engagements devant être pris par toutes les parties ;
9. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de développer et de mettre à jour le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et d'encourager l'utilisation de l'apprentissage en ligne dans la formation à la sûreté de l'aviation ;
10. *Invite* les États membres à fournir de la documentation de formation afin d'aider au développement et aux mises à jour futurs du Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, des mallettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et des ateliers sur la sûreté de l'aviation ;
11. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de superviser, développer et promouvoir le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) afin de garantir que les normes de formation soient maintenues et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;
12. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté de l'aviation ;

13. *Prie instamment* les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;

14. *Charge* le Conseil de demander au Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des renseignements sur ces initiatives ;

15. *Prie instamment* la communauté internationale d'envisager d'accroître l'assistance aux États et de renforcer la coopération entre eux, pour qu'ils puissent profiter de la réalisation des buts et objectifs de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, en particulier par le biais de la Commission internationale technique des explosifs (CITE).

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

Considérant que les droits et obligations des États prévus par les instruments juridiques internationaux sur la sûreté de l'aviation et par les SARP relatives à la sûreté de l'aviation adoptées par le Conseil pourraient être complétés et renforcés dans la coopération multilatérale et bilatérale entre les États,

Considérant que les accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens représentent la base juridique principale du transport commercial international des passagers, des bagages, du fret et de la poste par la voie aérienne,

Considérant que les dispositions relatives à la sûreté de l'aviation devraient faire partie intégrante des accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens,

Considérant que la focalisation sur les résultats de sûreté, sur la reconnaissance de l'équivalence et sur un contrôle unique de sûreté, ainsi que le respect de l'esprit de coopération défini dans les accords multilatéraux et/ou bilatéraux sur les services aériens sont des principes de politique dont la mise en œuvre peut grandement contribuer à la pérennité de la sûreté de l'aviation,

1. *Reconnaît* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États membres ;

2. *Prie instamment* tous les États membres d'insérer dans leurs accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;

3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants pour garantir qu'une coopération efficace entre les États en matière de sûreté de l'aviation favorise davantage la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation :

- a) respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;

- b) reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ;
- c) concentration sur les résultats en matière de sûreté ;

4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait, de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation, créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;

5. *Prie instamment* le Conseil, de demander au Secrétaire général de promouvoir des initiatives permettant la création de plateformes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

6. Demande au Conseil de continuer :

- a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
- b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
- c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;

7. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

Reconnaissant que la menace à laquelle l'aviation civile est confrontée requiert la mise au point d'une riposte efficace au niveau mondial par les États et les organisations internationales et régionales concernées,

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNCTITF), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union européenne (UE), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC),

l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

2. *Charge* le Conseil de tenir compte de l'Initiative du G8 pour des déplacements internationaux sûrs et facilités (SAFTI) et de poursuivre sa collaboration avec ce groupe et d'autres groupes d'États appropriés, notamment l'Initiative pour le commerce sûr dans la région Asie-Pacifique (STAR) lancée par la Coopération économique Asie-Pacifique, dans ses travaux liés à l'élaboration de contre-mesures pour faire face à la menace que représentent les systèmes antiaériens portables (MANPADS) et pour encourager leur mise en application par tous les États membres ;

3. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme.

Déclaration sur la sûreté de l'aviation

L'Assemblée, *reconnaissant* qu'il est nécessaire de renforcer la sûreté de l'aviation partout dans le monde en raison de la menace qui pèse continuellement sur l'aviation civile, notamment la tentative de sabotage du vol 253 de Northwest Airlines survenue le 25 décembre 2009, et mesurant la valeur des déclarations conjointes sur la sûreté de l'aviation civile issues des conférences régionales tenues dans le but de renforcer la coopération internationale, prie instamment les États membres, par la présente, de prendre les mesures ci-dessous afin de renforcer la coopération internationale visant les menaces contre l'aviation civile :

- 1) renforcer et promouvoir l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 17 — *Sûreté*, et élaborer des stratégies pour faire face aux menaces actuelles et émergentes ;
- 2) renforcer les procédures de filtrage de sûreté, mettre l'accent sur les facteurs humains, faire appel aux technologies modernes pour détecter les articles interdits et appuyer la recherche et le développement en technologie de détection d'explosifs, d'armes et d'articles interdits afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;
- 3) élaborer de meilleures mesures de sûreté pour protéger les installations aéroportuaires et améliorer la sûreté en vol, avec des renforcements appropriés de la technologie et de la formation ;
- 4) élaborer et mettre en place des mesures renforcées et harmonisées ainsi que de bonnes pratiques pour la sûreté du fret aérien, en tenant compte de la nécessité de protéger toute la chaîne d'approvisionnement de fret aérien ;
- 5) promouvoir le renforcement des mesures de sûreté appliquées aux documents de voyage et la validation de ces documents au moyen du Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, en parallèle avec des renseignements biométriques, ainsi que l'engagement à signaler régulièrement les passeports perdus ou volés à la base de

données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés afin d'éviter que ces documents de voyage ne soient utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ;

- 6) améliorer la capacité des États membres de remédier aux carences constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) en veillant à ce que les résultats des audits soient mis à la disposition des États membres, ce qui permettrait de mieux cibler les efforts pour renforcer les capacités et l'assistance technique ;
- 7) apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en ce qui concerne le financement, le renforcement des capacités et le transfert de technologie pour répondre efficacement aux menaces contre la sûreté de l'aviation, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie ;
- 8) promouvoir un recours accru aux mécanismes de coopération entre États membres et avec le secteur de l'aviation civile, pour l'échange des renseignements sur les mesures de sécurité afin d'éviter les chevauchements, s'il y a lieu, et pour la détection rapide des menaces contre la sûreté de l'aviation civile et la communication en temps utile de renseignements à leur sujet, y compris par la collecte et la transmission de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), comme aide à la sûreté, tout en assurant la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers ;
- 9) mettre en commun les meilleures pratiques et les renseignements dans une gamme de domaines clés tels que les techniques de filtrage et d'inspection, y compris les évaluations de la technologie de filtrage avancée pour la détection d'armes et d'explosifs, la sécurité des documents et la détection des fraudes, la détection des comportements et l'analyse des risques fondée sur les menaces, le filtrage des employés d'aéroport, la vie privée et la dignité des personnes, et la sûreté des aéronefs.

Point 14 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

14.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine le programme universel d'audits de sûreté (USAP) en se fondant sur la note WP/16 qui donne un rapport exhaustif du Conseil sur l'exécution du deuxième cycle d'audits de l'USAP, ainsi qu'un rapport sur l'avenir de l'USAP au-delà de 2013 ; un plan de mise en œuvre pour la transition à la prochaine phase du Programme est également présenté (WP/15).

14.2 La Fédération de Russie, dans la note WP/230, souligne l'importance de passer à la méthode de surveillance continue afin de donner une approche plus progressive et efficace à la sûreté de l'aviation aux niveaux mondial, régional et national. La Fédération de Russie demande également que le principe actuel de transparence limitée des résultats des audits de l'USAP soit maintenu.

14.3 La République dominicaine, dans la note d'information WP/168, présente son expérience en matière d'établissement et de maintien d'un système efficace de supervision du contrôle de la qualité de la sûreté de l'aviation afin de déceler, de prévenir et de rectifier à temps les carences du système de supervision de la sûreté de l'aviation civile.

14.4 Dans la note d'information WP/328, le Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation des Caraïbes (CASSOS) fait rapport sur les activités entreprises depuis la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI, notamment la création d'un comité permanent de sûreté de l'aviation.

14.5 Le Comité exécutif prend note du succès global de l'USAP durant le deuxième cycle d'audits de l'USAP et du rôle joué par ces audits pour déceler les carences, en ciblant des activités d'assistance et en élaborant de nouvelles stratégies d'audit. Il est cependant noté que beaucoup de travail reste à faire de la part des États pour renforcer la sûreté de l'aviation et trouver des solutions aux problèmes constatés par l'USAP.

14.6 Le Comité exécutif se félicite de la décision de faire évoluer l'USAP vers une méthode de surveillance continue (USAP-CMA) et entérine le plan de transition à l'USAP-CMA présenté dans la note WP/15.

Point 15 : Sûreté de l'aviation — Soutien de la mise en œuvre

15.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine la question du soutien de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation, en se fondant sur un rapport du Conseil (WP/20) sur la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation et le Programme du soutien de la mise en œuvre et du développement – Sûreté (ISD-SEC) (WP/21). Huit autres notes ont également été présentées par des États et des observateurs : WP/107, 130, 152, 160, 217, 299, 313 et 320.

15.2 Dans la note WP/20, le Conseil souligne la mise en œuvre réussie de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation, qui constitue le cadre OACI pour la fourniture d'assistance aux États en matière de sécurité. Il appelle l'attention sur les activités de formation à la sûreté de l'aviation, en particulier par le recours au réseau des centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA), ainsi que sur l'élaboration continue de matériel pédagogique pertinent et sur l'élargissement du réseau de CFSA.

15.3 Dans la note WP/21, le Conseil propose la poursuite de la mise en œuvre de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation et le perfectionnement de la série d'activités et d'outils de l'OACI pour l'assistance et le renforcement des capacités. Ceci comprend le renforcement des activités de coopération régionale et une approche normalisée pour mesurer l'assistance qui a été fournie. Afin de rehausser le niveau de la formation en vue de rejoindre un plus vaste public en matière de la sûreté de l'aviation, on redoublera d'efforts pour diversifier la gamme d'activités de formation.

15.4 Le Canada, dans la note WP/130, propose au nom de 12 États membres et organisations internationales de poursuivre l'élaboration du matériel pédagogique OACI sur la sûreté du fret aérien et de renforcer les capacités propres au fret, dans le cadre des meilleures pratiques et des six piliers cruciaux d'une chaîne logistique sûre, en mettant l'accent sur l'importance du rôle de l'OACI dans la coordination des activités d'assistance à l'échelle mondiale afin d'éviter les doubles emplois. Il invite l'Assemblée à appuyer cette initiative et à prendre la note en considération quand la Résolution A37-17 de l'Assemblée sera actualisée.

15.5 Dans la note WP/107, les 54 États contractants, membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), expriment leur soutien à la Stratégie OACI d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation. La CAFAC reconnaît les contributions positives du réseau de CFSA à la sûreté de l'aviation, mais constate que le réseau devrait être élargi. Elle invite

l'Assemblée à renforcer davantage la Stratégie en vue d'augmenter le niveau de l'assistance fournie, en donnant la priorité aux États en développement, et d'élargir le réseau des CFSA sur le continent africain.

15.6 Dans la note WP/320, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) souligne les activités menées dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, ainsi que sa coopération avec l'OACI par l'entremise du Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation OACI-CLAC (AVSEC/FAL/RG). La CLAC mentionne en particulier les travaux menés par le Groupe régional en offrant de mettre les divers matériaux établis à la disposition de la communauté aéronautique internationale. Le Comité appuie les travaux du Groupe régional et se félicite de sa contribution.

15.7 Dans la note WP/152, la République dominicaine décrit les activités de son nouveau CFSA. Ayant entériné le CFSA, la République dominicaine est désormais mieux placée pour contribuer au développement et à l'amélioration de la formation à la sûreté de l'aviation à l'échelle régionale aussi bien que mondiale.

15.8 Dans la note WP/160, l'Inde décrit les mesures de sûreté prises pour protéger et maintenir l'intégrité de zones de sûreté à accès réglementé de ses aéroports. Ces mesures ont été établies sur la base des évaluations des risques de sûreté menées par les autorités nationales compétentes.

15.9 Dans la note WP/299, la République de Corée informe l'Assemblée de ses programmes de développement des capacités destinés à renforcer la sûreté de l'aviation dans les pays en développement, à mener des consultations et à partager des informations sur les opérations aéroportuaires. Ces activités sont entreprises essentiellement par l'intermédiaire de l'Aéroport international Incheon et la Corporation coréenne des aéroports.

15.10 La Fédération de Russie présente dans la note WP/217 des informations sur la Conférence internationale « Sûreté de l'aviation » qui s'est tenue à Moscou en juillet 2013. La Conférence, qui a marqué le 40^e anniversaire des services de sûreté de l'aviation civile en Russie, a souligné les activités menées dans ce domaine et en appuyé les décisions de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur la sûreté de l'aviation et celles de la vingt-quatrième réunion du Groupe d'experts de la sûreté (AVSECP/24).

15.11 Dans la note WP/313, la Commission de l'Union économique et monétaire Ouest-africaine (UEMOA) informe l'Assemblée des mesures prises avec le soutien de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) pour établir des compétences spécialisées AVSEC à l'échelle de la région. L'UEMOA a indiqué qu'un système de surveillance de la conformité a été mis sur pied afin de relever le degré de conformité dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 17.

15.12 Le Comité exécutif prend note avec satisfaction des progrès réalisés dans la mise en œuvre de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation durant le triennat en cours, ainsi que des résultats de l'assistance fournie aux États mais en appelle à l'OACI pour qu'elle assure le rôle de chef de file pour la coordination de l'élaboration d'autres activités de renforcement des capacités efficaces, ciblées et durables. Reconnaisant le niveau élevé de la formation offerte dans l'ensemble du réseau CFSA, le Comité accueille avec satisfaction la perspective d'une nouvelle expansion du réseau devant permettre aux pays en développement de tirer parti de la formation. Le Comité entérine pleinement la poursuite de l'application de la Stratégie, le peaufinage des activités et des outils d'assistance et de renforcement des capacités et les solutions à la pénurie d'instructeurs et de vérificateurs de la sûreté de l'aviation.

15.13 Le Comité note que l'assistance devrait continuer à recevoir la priorité pour les États qui en ont besoin et qui démontre l'engagement et la capacité nécessaires pour maintenir les progrès. Une telle assistance devrait être ciblée et axée sur les risques.

15.14 Le Comité prend note des importants travaux entrepris dans le domaine de la sûreté du fret aérien et appuie pleinement l'idée d'accorder la priorité à l'établissement de nouveaux matériaux pédagogiques et d'autres activités de renforcement des capacités propres au fret.

Point 16 : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

16.1 À ses cinquième et sixième séances, le Comité exécutif examine les faits nouveaux dans les domaines de la facilitation (FAL), des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et du répertoire des clés publiques (RCP) en se fondant sur les rapports présentés par le Conseil dans les notes WP/3, 4, 11 et 23. Neuf notes sont en outre présentées par des États et des observateurs : WP/94, 105, 161, 180, 246, 254, 267, 269 et 322.

16.2 Dans la note WP/3, le Conseil décrit les faits nouveaux du Programme FAL depuis la dernière Assemblée et propose des priorités pour le programme FAL pour le triennat 2014-2016 et les résultats attendus.

16.3 Dans la note WP/4, le Conseil présente un rapport sur les faits nouveaux relatifs au Programme MRTD et au RCP de l'OACI depuis la dernière Assemblée.

16.4 Dans la note WP/11, le Conseil présente la stratégie de l'OACI pour le programme d'identification des voyageurs (TRIP de l'OACI) et invite l'Assemblée à approuver la proposition de stratégie pour le TRIP de l'OACI et à recommander la participation des États au RCP.

16.5 Dans la note WP/267, la République de Corée invite l'Assemblée à demander au Conseil d'étudier la possibilité d'incorporer dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, de nouvelles normes et pratiques recommandées (SARP) sur les systèmes automatisés d'autorisation d'immigration.

16.6 Dans la note WP/254, les Émirats arabes unis invitent l'Assemblée à demander au Conseil d'examiner la possibilité d'amender le Doc 9944, *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)*, sur la base des principes présentés au § 2.4 de la note.

16.7 Dans la note WP/161, les États-Unis proposent des mesures pour l'élaboration et l'adoption de normes renforcées en matière de biométrie et de voyages internationaux, afin de faciliter une plus grande interopérabilité des programmes nationaux de voyageurs dignes de confiance.

16.8 Les 54 membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ont présenté la note WP/105 pour appuyer la note WP/4 concernant l'évolution du Programme DVLM et du RCP et faire des observations à ce sujet.

16.9 Dans la note WP/94, Révision n° 1, l'Association du transport aérien international (IATA) traite de la non-conformité des États avec les normes internationales adoptées pour la transmission des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des dossiers passager (PNR), non-conformité qui a des incidences sur les États et les compagnies aériennes. La note aborde également les raisons qui pourraient expliquer la non-conformité avec les SARP applicables de l'Annexe 9.

16.10 Dans la note WP/246, l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) explique que les exigences relatives aux visas et les procédures de traitement des visas limitent la croissance des secteurs de l'aviation et du tourisme et, en conséquence, le développement et l'emploi. La note présente plusieurs domaines où la facilitation de ces exigences et de ces processus peut avoir des incidences positives sur ces secteurs.

16.11 Dans la note d'information WP/322, le Chili fait le point sur ses activités dans le cadre du Programme DVLM de l'OACI, particulièrement sur sa participation aux réunions pertinentes de l'OACI et sa mise en œuvre des dispositions applicables du Doc 9303 et de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

16.12 Dans la note d'information WP/180, la Chine fait le point sur les progrès qu'elle a réalisés depuis la 37^e session de l'Assemblée dans le développement de la facilitation et la mise en œuvre des passeports électroniques, conformément aux SARP de l'Annexe 9 et aux spécifications techniques du Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*.

16.13 Dans la note d'information WP/269, la République de Corée décrit son service automatisé d'autorisation d'immigration fondé sur la reconnaissance faciale, mis au point dans le but d'améliorer les services de transport aérien et la sûreté de l'aviation.

16.14 Le Comité appuie les propositions de priorités du Programme FAL pour le triennat 2014-2016 et les résultats attendus, présentés au § 3.12 de la note WP/3.

16.15 Le Comité prend note des faits nouveaux relatifs au Programme DVLM et au RCP présentés dans la note WP/4.

16.16 Le Comité appuie la stratégie pour le programme TRIP de l'OACI et recommande la participation des États au RCP, comme il est proposé dans la note WP/11. Il demande aussi que soient prises en compte les préoccupations des petits États concernant les frais de participation au RCP.

16.17 Le Comité convient qu'il faut demander au Conseil d'inclure, dans l'Annexe 9, de nouvelles SARP sur les systèmes automatisés d'autorisation d'immigration, comme il est indiqué au § 4 de la note WP/267.

16.18 Le Comité convient qu'il faut demander au Conseil d'examiner les propositions de mise à jour du Doc 9944 présentées au § 2.4 de la note WP/254.

16.19 Notant l'utilité des programmes de voyageurs dignes de confiance pour améliorer la facilitation et la sûreté décrits dans la note WP/161, le Comité convient que le Conseil devrait examiner les moyens que pourrait utiliser l'OACI pour appuyer le développement de ces programmes ainsi que leur interopérabilité et leur harmonisation.

16.20 En ce qui concerne les questions relatives aux nouvelles dispositions de l'Annexe 9 sur les systèmes automatisés d'autorisation d'immigration, l'actualisation du Doc 9944 et les SARP sur les programmes de voyageurs dignes de confiance, le Comité convient que ces questions doivent être renvoyées au Groupe d'experts de la facilitation (FALP) pour examen.

16.21 Le Comité accepte les propositions présentées dans la note WP/105 visant à demander au Conseil d'organiser des rencontres de haut niveau entre les États responsables de l'émission des documents de voyage et les autorités de l'aviation civile afin de les sensibiliser aux responsabilités liées à l'échéance du 24 novembre 2015 pour les passeports lisibles à la machine. Notant la production prévue

d'une feuille de route OACI qui servira de modèle aux États membres pour la mise en œuvre des initiatives du passeport électronique, le Comité convient que l'OACI devrait accorder une haute priorité à ces travaux et, plus particulièrement, organiser des séminaires/ateliers régionaux visant à sensibiliser les États aux avantages inhérents à la participation au RCP.

16.22 En ce qui concerne la note WP/94, Révision n° 1, le Comité convient qu'il faut demander aux États de sensibiliser davantage les responsables de l'immigration et du contrôle frontalier aux SARP et aux éléments d'orientation de l'OACI traitant des renseignements sur les passagers. Cependant, le Comité n'appuie pas la proposition d'élargir le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour y inclure toutes les SARP de l'Annexe 9 relatives aux dossiers passagers et aux renseignements préalables concernant les passagers.

16.23 Le Comité convient que les États membres doivent être instamment priés de poursuivre le processus de facilitation des visas, comme il est proposé dans la note WP/246. Il convient aussi que l'OACI et l'OMT doivent traiter conjointement la question de la facilitation des visas à un niveau stratégique, mais dans le cadre des ressources disponibles dans le FALP.

16.24 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité examine le projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, présenté dans la note WP/23, qui contient un projet de résolution soumis à l'Assemblée pour adoption (Résolution 16/1).

16.25 Le Comité note que les questions liées à la facilitation ont jusqu'à maintenant figuré dans l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. Cependant, compte tenu des nouveaux Objectifs stratégiques approuvés par le Conseil, le Comité convient que les questions relatives à la facilitation devraient être présentées dans un projet de résolution distinct, comme il a été proposé. Il note aussi que l'exposé récapitulatif proposé tient compte des faits nouveaux récemment survenus ainsi que de l'orientation future des travaux de l'OACI dans ce domaine, y compris les activités prévues pour le Programme FAL durant le prochain triennat et les éléments clés de la stratégie du programme TRIP de l'OACI qui se rapportent à la gestion de l'identification et à la sécurité, et à l'intégrité des documents de voyage.

16.26 Après avoir examiné le projet de résolution et avoir ajouté un paragraphe supplémentaire (11) à l'Appendice C, le Comité convient de recommander à la Plénière d'adopter la résolution suivante.

Résolution 16/1 (Renumérotée A38-16)

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que l'Annexe 9 — *Facilitation*, a été établie comme moyen d'exposer clairement les obligations imposées aux États contractants par les articles 22, 23 et 24 de la Convention, ainsi que les procédures de normalisation relatives à la satisfaction des exigences normatives dont il est question aux articles 10, 13, 14, 29 et 35,

Considérant que la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 est essentielle pour faciliter le congé des aéronefs, des passagers et de leurs bagages, du fret et de la poste, et pour relever les défis que constituent les contrôles aux frontières et les processus aéroportuaires de façon à préserver l'efficacité des opérations de transport aérien,

Considérant qu'il est essentiel que les États membres continuent à poursuivre l'objectif qu'est l'efficacité maximale et la sûreté des vols de passagers et de fret,

1. *Décide* que les Appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 38^e session de l'Assemblée :

Appendice A — Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

Appendice B — Mesures nationales et internationales visant à garantir la sécurité et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières

Appendice C — Mesures nationales et internationales et coopération sur les questions de facilitation

2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif en matière de facilitation et d'informer l'Assemblée lorsqu'il y a lieu d'y apporter des modifications ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A37-20, Appendice D — Facilitation.

APPENDICE A

Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

Considérant que la Convention relative aux droits des personnes handicapées et son protocole facultatif, qui ont été adoptés en décembre 2006 par l'Assemblée générale des Nations Unies, sont entrés en vigueur le 3 mai 2008,

Considérant que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant la sûreté et les programmes de conformité en matière d'immigration,

Considérant que l'élaboration d'une série de signes normalisés en vue de faciliter l'utilisation efficace des aéroports par les voyageurs et les autres utilisateurs s'est révélée efficace et bénéfique,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;

2. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, dans leur mise en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;

3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation*, soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États membres en ce qui concerne l'administration des contrôles aux frontières, du fret et des passagers, les avancées technologiques liées à cette administration, la facilitation du fret, l'attitude à adopter et les interventions en cas d'événements d'ordre médical ou autres événements perturbateurs pour l'aviation, et les mineurs non accompagnés ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;
5. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et de l'Annexe 17 — *Sûreté*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
6. *Demande* au Conseil d'actualiser le Doc 9636 — *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, pour s'assurer qu'il est à jour et qu'il correspond bien aux besoins des États membres.

APPENDICE B

Mesures nationales et internationales pour garantir la sécurité et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières

L'Assemblée,

Considérant que les États reconnaissent la pertinence de la gestion de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières pour la sûreté de l'aviation et la facilitation,

Considérant que les États reconnaissent que la capacité d'identifier expressément des personnes nécessite une approche holistique et coordonnée qui lie les cinq éléments interdépendants ci-après de gestion de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières en un cadre cohérent :

- a) les documents, outils et méthodes de base nécessaires pour garantir une preuve authentique d'identité ;
- b) la conception et la fabrication de documents lisibles à la machine (DVLM) normalisés, y compris des passeports électroniques, qui respectent les spécifications de l'OACI ;
- c) les procédures et protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;
- d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du RCP de l'OACI ;
- e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

Considérant que les États doivent pouvoir identifier expressément les personnes et ont besoin des outils et mécanismes disponibles pour établir et confirmer l'identité des voyageurs,

Considérant que la stratégie du Programme OACI d'identification des passagers (TRIP OACI) constitue un cadre pour tirer le maximum de profit des documents de voyage et des contrôles aux frontières en réunissant les éléments de la gestion de l'identification, et en s'appuyant sur le succès du Programme DVLM de l'OACI,

Considérant que le passeport est le document officiel principal qui atteste de l'identité et de la citoyenneté de son titulaire et qu'il est destiné à informer l'État de transit ou de destination que le titulaire peut retourner dans l'État qui a émis le passeport,

Considérant que la confiance internationale dans l'intégrité du passeport est cruciale pour le fonctionnement du système des voyages internationaux,

Considérant que la sécurité de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières dépend d'un solide système de gestion de l'identification et de l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage,

Considérant que les États membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les niveaux, selon qu'il convient, pour améliorer la sécurité de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

Considérant que la Résolution 1373, adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies le 28 septembre 2001, oblige tous les États à empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage, et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage,

Considérant qu'une coopération renforcée et intensifiée est nécessaire entre États pour combattre et éviter les fraudes en matière d'identification et de documents de voyage,

Considérant que les activités criminelles à l'échelle mondiale sont de plus en plus passées de la fraude concernant les documents de voyage à la fraude en matière d'identification,

Considérant que l'OACI a créé le Répertoire de clés publiques (RCP) pour vérifier, valider et authentifier les PLM biométriques (passeports électroniques), renforçant ainsi leur sécurité et l'intégrité des contrôles aux frontières,

Considérant que les États membres demandent des programmes de l'OACI une assistance technique et un soutien pour le renforcement des capacités afin de renforcer leurs programmes d'identification des passagers et de contrôles aux frontières,

1. *Prie instamment* les États d'identifier expressément les personnes grâce à leurs programmes sur les documents de voyage et les contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de sûreté et de facilitation, y compris pour éviter les actes d'intervention illicite et autres menaces visant l'aviation civile ;

2. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de gestion de l'identification pour préserver la sécurité et l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage ;

3. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de mettre en œuvre la stratégie TRIP OACI pour aider les États membres à identifier expressément les personnes, et pour renforcer la sécurité et l'intégrité de leurs documents de voyage et de leurs contrôles aux frontières ;
4. *Demande* aux États membres d'intensifier leurs efforts pour garantir la sécurité et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières, et s'aider mutuellement dans ces domaines ;
5. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 1^{re} Partie ;
6. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que la date d'expiration des passeports non lisibles à la machine tombe avant le 24 novembre 2015 ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficaces et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;
8. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les spécifications et éléments indicatifs du Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, demeurent à jour compte tenu des progrès technologiques, et de continuer à chercher des solutions technologiques en vue de renforcer la sécurité et la facilitation des contrôles aux frontières ;
9. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer encore la sécurité et l'intégrité de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;
10. *Prie instamment* le Conseil de rechercher le moyen d'intensifier l'assistance et le soutien au renforcement des capacités des États membres dans les domaines de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières, y compris en s'assurant que l'OACI joue un rôle proactif de chef de file pour ce qui est de faciliter et de coordonner cette assistance dans la communauté internationale ;
11. *Prie instamment* tous les États de s'inscrire au RCP de l'OACI, et tous les États qui reçoivent des passagers munis de passeports électroniques de vérifier les signatures numériques qui y figurent ;
12. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de fournir de façon systématique et en temps opportun des données sur les passeports perdus ou volés au dispositif de recherche automatisée/à la base de données sur les documents de voyage volés d'Interpol.

APPENDICE C

Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'Assemblée,

Considérant qu'il est nécessaire que les États membres poursuivent leur action pour améliorer l'efficacité et le fonctionnement des formalités de congé et de contrôle,

Considérant que l'institution et l'intervention active de comités nationaux de facilitation sont un moyen éprouvé d'apporter les améliorations requises,

Considérant que la coopération en matière de facilitation entre États membres et avec les différentes parties nationales et internationales intéressées par les questions de facilitation, a été avantageuse pour toutes les parties en cause,

Considérant qu'une telle coopération est devenue essentielle étant donné que la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien,

1. *Prie instamment* les États membres d'instituer et d'utiliser des comités nationaux de facilitation, et d'adopter des politiques de coopération à l'échelon régional entre États voisins ;

2. *Demande* au Conseil d'élaborer des éléments indicatifs pertinents concernant l'établissement de programmes et/ou de comités nationaux de facilitation, selon le cas, en complément des dispositions de l'Annexe 9 ;

3. *Prie instamment* les États membres de participer à des programmes régionaux de facilitation d'autres organisations intergouvernementales d'aviation ;

4. *Prie instamment* les États membres de prendre toute disposition nécessaire, par le truchement de comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés :

a) pour appeler régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :

1) de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;

2) de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;

b) pour prendre l'initiative des mesures d'application éventuellement nécessaires ;

5. *Prie instamment* les États membres d'encourager l'étude des problèmes de facilitation par leurs comités nationaux de facilitation et d'autres comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;

6. *Prie instamment* les États limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu'ils pourraient avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu'il apparaît qu'une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;

7. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroport à continuer de coopérer intensivement en vue :

a) de repérer les problèmes de facilitation et d'y trouver des solutions ;

b) de concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l'immigration illégale et des autres menaces aux intérêts nationaux ;

8. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants internationaux et les associations regroupant ces exploitants à participer dans toute la mesure possible aux systèmes d'échange électronique de données en vue d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers et les marchandises aux aéroports internationaux ;

9. *Prie instamment* les États membres de s'assurer, que dans l'utilisation des systèmes d'échange de données électroniques, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées par les institutions compétentes du système des Nations Unies ;

10. *Prie instamment* les États et les exploitants, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l'acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sécurité de la chaîne d'approvisionnement internationale ;

11. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux et régionaux liés à la facilitation et à la sûreté.

Point 17 : Protection de l'environnement

17.1 À sa troisième séance, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'avancement du Conseil sur les travaux techniques de l'Organisation concernant le bruit et les émissions des moteurs d'aviation (WP/25 et WP/26) et sur les questions liées aux changements climatiques (WP/28, WP/29, WP/30, WP/31, WP/32 et WP/33). Sur la base de ces rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A37-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (WP/27) et la Résolution A37-19, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* (WP/34). En outre, 34 notes sont soumises par les États et observateurs : WP/68, WP/70, WP/83, WP/106, WP/108, WP/131, WP/163, WP/164, WP/165, WP/166, WP/176, WP/183, WP/222, WP/234, WP/240, WP/250, WP/258, WP/268, WP/270, WP/271, WP/272, WP/275, WP/279, WP/288, WP/289, WP/297, WP/305, WP/317, WP/318, WP/327, WP/328, WP/346, WP/348 et WP/350.

17.2 DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

17.2.1 Le Conseil présente un rapport (WP/25) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 37^e session de l'Assemblée en ce qui a trait aux questions liées à l'aviation civile et à l'environnement, et principalement les activités du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), y compris sa neuvième réunion (CAEP/9). Le rapport traite également des activités connexes du Secrétariat, ainsi que de sa coopération avec d'autres organisations.

17.2.2 La note WP/25 porte, entre autres questions, sur l'accord de CAEP/9 concernant une proposition de nouvelle norme sur le bruit des aéronefs destinée à l'Annexe 16, Volume I, pour les avions à réaction et à hélices, et une proposition de norme sur le bruit applicable aux aéronefs à rotors basculants. Des détails sont également donnés sur l'accord de CAEP/9 concernant de nouveaux objectifs technologiques en matière de réduction du bruit. En ce qui a trait aux émissions des moteurs d'aviation, des progrès ont été réalisés sur la norme concernant les émissions de CO₂, et notamment l'approbation par CAEP/9 d'une exigence de certification pour la norme. Des détails sont également donnés sur les efforts déployés par le CAEP pour élaborer une norme sur les particules de matière (PM). Il est question

aussi de l'élaboration de deux documents relatifs à des améliorations opérationnelles : le document sur de nouveaux objectifs opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant dont CAEP/9 recommande la publication et l'analyse environnementale des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). Le Conseil a accepté toutes les recommandations de CAEP/9, et les États sont consultés sur les propositions d'amendement de l'Annexe 16, Volumes I et II.

17.2.3 Le Comité souligne à nouveau l'importance des travaux techniques de l'Organisation dans le domaine de l'aviation civile et de l'environnement, et il appuie le travail continu et efficace du CAEP et du Secrétariat de l'OACI dans ce domaine.

17.2.4 Comme l'a demandé l'Assemblée à sa 37^e session, le Conseil a soumis la note WP/26 qui rend compte de l'évaluation des tendances environnementales entreprises par le CAEP en vue de l'incidence actuelle et future du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation. Le Comité note que d'importantes contributions ont été apportées par les États membres et les organisations d'observateurs en ce qui concerne l'évaluation des tendances environnementales, contributions que le CAEP a examinées et qui en reflètent le consensus. Le Comité note aussi que, comme le demande la Résolution A37-19 de l'Assemblée, le Secrétariat élabore des moyens qui permettront à l'Organisation de faire rapport régulièrement sur les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale à la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et de mesurer les progrès réalisés en vue de la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux. Cette activité bénéficiera d'une communication accrue des données sur la consommation de carburant des États membres à l'OACI.

17.2.5 En termes absolus, la population mondiale totale exposée au bruit des aéronefs, le total mondial des émissions de l'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et le total mondial des émissions de l'aviation qui ont une incidence sur le climat à l'échelle mondiale devraient augmenter tout au long de la période d'analyse, mais à un rythme plus lent que la demande de déplacements par voie aérienne. Le rendement du carburant devrait s'améliorer d'ici 2050, mais des mesures outre celles considérées dans l'analyse seront nécessaires pour réaliser l'objectif ambitieux mondial d'une amélioration de 2 pour cent par an du rendement du carburant. De même, en tenant compte uniquement des améliorations technologiques et opérationnelles des aéronefs, des mesures supplémentaires seront nécessaires pour parvenir à la croissance carboneutre par rapport à 2020. Il est possible que les carburants alternatifs durables contribuent sensiblement à réduire les émissions, mais les données sont insuffisantes pour prédire avec certitude la disponibilité ou les émissions de CO₂ durant le cycle de vie de ces carburants.

17.2.6 Le Comité recommande les tendances environnementales mondiales présentées dans la note WP/26 comme base de la décision sur les questions environnementales lors de cette session de l'Assemblée, et il demande au Conseil de poursuivre les travaux dans ces domaines avec l'appui des États et de faire en sorte qu'une évaluation actualisée des tendances environnementales mondiales soit présentée à la prochaine session de l'Assemblée.

17.2.7 Le Comité reconnaît l'importance d'une base cohérente pour les tendances environnementales historiques et futures. Il recommande que l'Assemblée prie instamment les États de soumettre les données sur la consommation de carburant demandées par l'OACI pour appuyer la demande que l'Assemblée a faite au Conseil de faire rapport sur les émissions de l'aviation, et d'examiner les renseignements présentés dans cette note en vue de les inclure dans les révisions des Résolutions A37-18 et A37-19 de l'Assemblée.

17.2.8 Dans la note WP/27, le Conseil soumet une proposition de révision de la Résolution A37-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, qui tient compte de l'évolution de la situation depuis la 37^e session de l'Assemblée.

17.2.9 Dans la note WP/106, les États-Unis reconnaissent le progrès que représente la réduction du bruit des aéronefs et des émissions de l'aviation qui touchent la qualité de l'air locale au moyen de politiques, de normes et d'orientations, y compris l'accord de CAEP/9 sur la nouvelle norme de bruit pour l'Annexe 16, Volume I, et la recommandation de CAEP/9 qui prie instamment les États de ne pas introduire de restrictions opérationnelles pour les aéronefs conformes au chapitre 4 de l'Annexe 16, Volume I, et/ou la nouvelle norme de bruit, lorsque le Conseil l'aura adoptée. La note invite également l'Assemblée à réaffirmer l'engagement par rapport à l'approche équilibrée pour la gestion du bruit des aéronefs, reconnaissant que les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours et seulement après examen de chacun des autres éléments. Les États-Unis appuient également la poursuite des travaux d'élaboration d'une norme de certification sur les PM non volatiles.

17.2.10 Dans la note WP/70, la Lituanie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), se félicite des progrès réalisés par CAEP/9, y compris l'accord concernant la nouvelle norme sur le bruit de l'Annexe 16, Volume I, et les travaux continus concernant l'élaboration d'une norme sur les PM non volatiles (nvPM). La note encourage également les constructeurs de moteurs d'aviation à contribuer activement aux travaux d'échantillonnage et de mesures des nvPM.

17.2.11 Dans la note WP/297, l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) indique que la norme sur les émissions de CO₂ fera partie intégrante du panier de mesures de l'OACI, et que si la norme n'aura pas d'effet progressif, il faudra compenser par d'autres mesures dans le panier. La note invite l'Assemblée à confirmer que la norme sur les émissions de CO₂ est un élément essentiel du panier de mesures et demande au Conseil de faire en sorte que le CAEP s'en tienne à son engagement de se mettre d'accord sur une norme qui produise des réductions progressives des émissions allant plus loin que les « pratiques habituelles ».

17.2.12 Le Comité se félicite de l'avancement des travaux de CAEP/9, y compris l'accord concernant la nouvelle norme sur le bruit pour l'Annexe 16, Volume I, et encourage la poursuite de ses travaux sur une norme solide sur les PM non volatiles et sur une norme concernant les émissions de CO₂.

17.2.13 Dans la note WP/327, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) décrit les préoccupations de santé liées à l'exposition des employés aéroportuaires aux particules ultrafines des gaz d'échappement des aéronefs et des moteurs diesel aux aéroports, et invite l'Assemblée à prier instamment l'OACI à faire en sorte que ses politiques et pratiques concernant la protection de l'environnement s'étendent en conséquence à la protection de la santé et de la sécurité des employés. L'ITF souligne qu'un groupe de travail composé de gestionnaires de l'aéroport de Copenhague, des compagnies qui opèrent à cet aéroport et des syndicats qui représentent les employés de l'aéroport a été établi, qui pourrait servir de point de départ pour les discussions.

17.2.14 Le Président déclare que l'OACI continue à travailler avec un certain nombre d'organisations internationales, dont l'Organisation mondiale de la santé, sur les incidences de l'aviation pour l'environnement au voisinage des aéroports. Il est précisé que le CAEP entreprend actuellement un programme de travail visant à établir une norme de certification sur les PM non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs et que des travaux de recherche sont en cours pour faire progresser la compréhension

de la formation des PM volatiles, et que les renseignements fournis par l'ITF seront portés à l'attention du CAEP pour être pris en considération dans ses travaux.

17.2.15 Dans la note WP/222, l'Inde donne des renseignements sur les initiatives qu'elle déploie pour gérer le bruit des aéronefs en Inde. Elle demande que l'on mène des études sur le bruit et installe des systèmes de contrôle du bruit dans les grands aéroports, et que l'on formule aussi, expressément pour les grands aéroports, des plans d'action relatifs aux limites de bruit et des plans d'utilisation des terrains, conformément aux *Orientations* de l'OACI sur *l'approche équilibrée à la gestion du bruit des aéronefs*.

17.2.16 Dans la note WP/240, l'Afrique du Sud décrit la façon dont les couvre-feux nocturnes dans diverses parties du monde ont une incidence sur l'industrie mondiale de l'aviation, et elle invite l'Assemblée à faire en sorte que l'OACI continue à jouer un rôle de chef de file dans l'élaboration d'orientations de politique sur les couvre-feux nocturnes. Cette note encourage l'OACI à continuer à suivre les pratiques des États sur les couvre-feux nocturnes et à évaluer leur incidence sur l'exploitation des services aériens. La note demande aussi que les États et les régions qui ont imposé des couvre-feux nocturnes revoient leurs politiques.

17.2.17 Dans la note WP/163, l'Association du transport aérien international (IATA) appuie la recommandation formulée par CAEP/9 qui préconise que les États s'abstiennent d'imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au chapitre 4 de l'Annexe 16, Volume I, et/ou la nouvelle norme sur le bruit. L'IATA s'oppose aussi résolument à toute mesure qui mènerait à l'élimination progressive des aéronefs conformes au Chapitre 3 de l'Annexe 16, Volume I. La note invite l'Assemblée à examiner les propositions d'amendement de la Résolution A37-18 de l'Assemblée, Appendices D et E.

17.2.18 Concernant les couvre-feux nocturnes, le Comité rappelle que cette question a été examinée à la dernière session de l'Assemblée, lors de laquelle l'évaluation des couvre-feux nocturnes réalisée par le CAEP a été notée et lors de laquelle l'Inde a demandé de nouvelles études. L'Assemblée est alors convenue de renvoyer la question au Conseil pour examen, et l'Inde a offert de fournir les ressources nécessaires pour la poursuite des études, notant les contraintes du Secrétariat en matière de ressources. Depuis la dernière session de l'Assemblée, sous réserve d'un financement à fournir par l'Inde, le Secrétariat a poursuivi le travail avec l'aide de consultants, et un mandat a été élaboré, mais aucun financement n'a été fourni jusqu'à présent. Il a été précisé que l'Inde contacterait le Secrétariat en temps utile au sujet de l'offre des ressources nécessaires pour entreprendre de nouvelles études sur les couvre-feux nocturnes.

17.2.19 Le Comité recommande que l'Assemblée réaffirme son engagement envers l'approche équilibrée, reconnaissant que les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours et seulement après avoir examiné chacun des autres éléments. Le Comité appuie la recommandation du CAEP qui prie instamment les États de ne pas introduire de restrictions opérationnelles pour les aéronefs conformes au Chapitre 4 de l'Annexe 16, Volume I, et/ou la nouvelle norme de bruit, lorsqu'elle sera adoptée par le Conseil.

17.2.20 Concernant l'amendement de la Résolution A37-18 de l'Assemblée, le Comité accepte toutes les modifications proposées par le Secrétariat en appendice à la note WP/27. En outre, s'agissant de l'amendement proposé par l'IATA dans la note WP/163, le Comité convient de recommander que les modifications proposées de l'Appendice D et du quatrième paragraphe des considérants de l'Appendice E soient reflétées dans le projet de texte de Résolution présenté en appendice à la note WP/27.

17.2.21 Dans la note WP/318, l'Argentine indique la nécessité de faciliter l'échange d'informations et de vues entre les États d'une région qui ne contribuent pas directement aux travaux du CAEP, et elle recommande que la résolution mentionne que le Conseil encourage les bureaux régionaux à promouvoir des initiatives de divers types (comme des séminaires, ateliers et autres événements semblables) de façon que les États qui ne sont pas membres ou observateurs au CAEP puissent bénéficier plus largement des travaux du CAEP. Le Comité se félicite de cette proposition et réitère la nécessité de la participation au CAEP des États qui n'y sont pas actuellement représentés.

17.2.22 Dans la note WP/348, le Viet Nam donne des renseignements sur les initiatives qu'il déploie pour atténuer le bruit et les émissions provenant des opérations aériennes intérieures et internationales.

17.2.23 Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte la Résolution suivante :

Résolution 17/1 (Renumérotée A38-17)

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A37-18, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la Résolution A37-18 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 37^e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant qu'il est nécessaire de définir une politique particulière de l'OACI concernant les incidences de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale (Résolution A38-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*), et les préoccupations croissantes concernant l'aviation et les changements climatiques, dans le cadre des politiques et pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec la Résolution A38-18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 38^e session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

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

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

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

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

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

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

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

2. *Demande* au Conseil de lui soumettre pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

3. *Déclare* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A38/18 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, annule et remplace les Résolutions A37-18 et A37-19.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

Considérant qu'il est dit dans le préambule à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* que « le développement futur de l'aviation civile internationale peut grandement aider à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension (...) » et qu'en vertu de l'article 44 de la Convention, l'OACI a pour buts « d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à (...) répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique »,

Considérant que beaucoup des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, ainsi que de l'utilisation judicieuse de la planification des aéroports, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

Considérant que tous les États membres de l'OACI sont convenus de continuer à s'occuper de toutes les questions d'aviation liées à l'environnement et aussi de maintenir l'initiative en élaborant des orientations de politique sur ces questions, et de ne pas laisser de telles initiatives à d'autres organisations,

Considérant que d'autres organisations internationales insistent sur l'importance des politiques environnementales qui ont une incidence sur le transport aérien,

Considérant que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent donc être prises rapidement

pour garantir que cette croissance soit compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

Considérant que des renseignements fiables et de la meilleure qualité possible sur les effets environnementaux de l'aviation sont indispensables pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États membres,

Considérant que dans la mesure où il existe des interdépendances reconnues des incidences de l'aviation sur l'environnement, telles que le bruit et les émissions des moteurs, celles-ci doivent être prises en compte lors de la définition de politiques de contrôle des sources et d'atténuation opérationnelle,

Considérant que la gestion et la conception de l'espace aérien peuvent jouer un rôle pour combattre les incidences des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale, et que les questions économiques et institutionnelles corrélatives doivent être traitées par les États, individuellement ou collectivement sur une base régionale,

Considérant que la coopération avec d'autres organisations internationales est importante pour faire avancer la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et pour élaborer les politiques appropriées afin de combattre ces incidences,

Reconnaissant l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants de rechange pour l'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement,

1. *Déclare* que l'OACI, en tant qu'institution des Nations Unies qui est le chef de file pour les questions relatives à l'aviation civile internationale, a conscience des effets néfastes que l'activité de l'aviation civile peut exercer sur l'environnement, qu'elle continuera de s'en occuper et qu'elle sait qu'il lui incombe, ainsi qu'à ses États membres, d'assurer le maximum de compatibilité entre le développement sûr et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement. Dans l'exercice de ses responsabilités, l'OACI et ses États membres s'efforceront :

- a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;
- b) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- c) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale ;

2. *Insiste* sur le fait qu'il est important que l'OACI continue à jouer son rôle de chef de file pour toutes les questions d'aviation civile internationale liées à l'environnement et *demande* au Conseil de garder l'initiative dans l'élaboration de lignes directrices concernant la politique à suivre sur toutes ces questions qui reconnaissent la gravité des défis auxquels le secteur est confronté ;

3. *Demande* au Conseil d'évaluer régulièrement les incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation et de continuer à créer des outils à cette fin ;

4. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;

5. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit et des émissions de moteurs d'aviation, sur les travaux du CAEP ainsi que sur la politique et les éléments indicatifs de l'OACI dans le domaine de l'environnement, de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers, y compris au travers de la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ;
7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États membres d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;
8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information et les données scientifiques nécessaires pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;
9. *Encourage* le Conseil à continuer à coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;
10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

Considérant que le problème du bruit des aéronefs au voisinage d'un grand nombre d'aéroports du monde, qui continue à susciter l'inquiétude du public et qui limite l'expansion de l'infrastructure aéroportuaire, exige que les mesures nécessaires soient prises,

Considérant que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées aux incidences environnementales des émissions des aéronefs aux échelles locales et mondiales, que cette incidence reste préoccupante et qu'elle nécessite des mesures appropriées,

Reconnaissant qu'il y a des interdépendances liées à la technologie, à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

Considérant que le Conseil a institué un Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour qu'il contribue à l'élaboration de nouvelles normes, pratiques recommandées et procédures et/ou de nouveaux éléments indicatifs sur le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume I, *Bruit des aéronefs*, qui contient des normes de certification acoustique pour les futurs avions subsoniques (à l'exception des avions à décollage et atterrissage court/décollage et atterrissage vertical) et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a adopté l'Annexe 16, Volume II, *Émissions des moteurs d'aviation*, qui contient des normes de certification en matière d'émissions pour les nouveaux moteurs d'aviation et qu'il a notifié cette décision aux États membres,

Considérant que le Conseil a entrepris des travaux visant l'élaboration de spécifications de certification pour les émissions de particules de matière (PM) non volatiles,

Notant avec satisfaction l'accord du CAEP sur les spécifications de certification pour une norme mondiale sur les émissions de CO₂ des aéronefs,

Considérant que des orientations de politique de l'OACI sur des mesures pour répondre à des préoccupations environnementales concernant le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation ont été élaborées, amendées et publiées,

Considérant que le Conseil a adopté des objectifs technologiques à moyen et à court terme pour la réduction du bruit et des oxydes d'azote (NO_x) et des objectifs technologiques et opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant des aéronefs,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006 ;
2. *Accueille favorablement* l'examen par le Conseil, en juin 2013, de la nouvelle norme acoustique plus contraignante, à mettre en œuvre le 31 décembre 2017 ou après, et le 31 décembre 2020 ou après pour les aéronefs de moins de 55 tonnes ;
3. *Accueille favorablement* l'examen par le Conseil, en juin 2013, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, à mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2018 ou après ;
4. *Accueille favorablement* le plan approuvé par le Conseil en juin 2013 pour la poursuite de l'élaboration et la finalisation d'une norme sur les émissions de CO₂ des aéronefs d'ici 2016 ;
5. *Demande* au Conseil, avec l'aide et la coopération d'autres organes de l'Organisation et d'autres organisations internationales, de poursuivre énergiquement les travaux visant à élaborer des normes, pratiques recommandées et procédures et/ou des éléments indicatifs traitant de l'incidence de l'aviation sur l'environnement ;
6. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil en juin 2013 d'objectifs technologiques à moyen et à long termes en ce qui concerne la réduction du bruit des aéronefs et les objectifs technologiques et opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant des aéronefs ;
7. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;

8. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
9. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;
10. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du paragraphe 5 du présent appendice ;
11. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec d'autres organisations internationales dans ce domaine.

APPENDICE C

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

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI a pour objectif de promouvoir le plus haut degré possible d'uniformité dans l'aviation civile internationale, notamment des règlements environnementaux,

Considérant que la formulation non coordonnée de politiques et programmes nationaux et régionaux visant à atténuer le bruit des aéronefs pourrait nuire au rôle que joue l'aviation civile dans le développement économique,

Considérant que la gravité du problème du bruit des aéronefs à de nombreux aéroports a entraîné des mesures qui limitent l'exploitation des aéronefs et qu'elle a suscité une opposition vigoureuse à l'agrandissement de certains aéroports existants ou à la construction de nouveaux aéroports,

Considérant que l'OACI s'est engagée à mettre tout en œuvre pour porter à un niveau maximal la compatibilité entre le développement sûr, économique, efficace et ordonné de l'aviation civile et la qualité de l'environnement, et qu'elle poursuit activement l'idée d'une « approche équilibrée » pour réduire le bruit des aéronefs et d'éléments d'orientation de l'OACI sur la façon dont les États pourraient suivre une telle approche,

Considérant que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et des restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible,

Considérant que l'évaluation des incidences actuelles et futures du bruit des aéronefs est un outil indispensable pour l'élaboration de politiques par l'OACI et ses États membres,

Considérant qu'il appartient aux États membres de choisir le mécanisme par lequel ils retiendront parmi ces éléments ceux qu'ils appliqueront et ceux qui feront l'objet de leurs décisions et qu'il incombe en dernier ressort à chaque État d'élaborer des solutions appropriées aux problèmes du bruit à ses aéroports, en tenant dûment compte des règles et politiques de l'OACI,

Considérant que les orientations OACI produites afin d'aider les États à mettre en œuvre l'approche équilibrée [*Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs* (Doc 9829)] ont ensuite été actualisées,

Reconnaissant que les solutions à apporter aux problèmes du bruit doivent être adaptées aux caractéristiques propres à l'aéroport auquel ces solutions seront appliquées, ce qui appelle la recherche des solutions aéroport par aéroport, et que des solutions identiques peuvent être appliquées si les mêmes problèmes de bruit sont constatés à des aéroports,

Reconnaissant que les mesures prises pour atténuer le bruit peuvent avoir des incidences de coût marquées pour les exploitants aériens et les autres parties prenantes, en particulier ceux des pays en développement,

Reconnaissant que les États ont des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents qui peuvent exercer une influence sur leur application de l'« approche équilibrée » de l'OACI,

Reconnaissant que certains États peuvent aussi avoir des politiques de gestion du bruit plus générales,

Considérant que les améliorations de l'environnement sonore obtenues à de nombreux aéroports grâce au remplacement des aéronefs conformes au Chapitre 2 (aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais dont les niveaux de bruit excèdent ceux du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16) par des aéronefs plus silencieux devraient être préservées compte tenu du maintien de la croissance future et ne pas être dégradées par l'empiétement urbain incompatible autour des aéroports,

1. *Invite* tous les États membres de l'OACI et les organisations internationales à reconnaître le rôle de premier plan qui revient à l'OACI lorsqu'il s'agit de traiter des problèmes du bruit des aéronefs ;

2. *Prie instamment* les États :

- a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;
- b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :
 - 1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;

- 2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;
 - 3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;
3. *Encourage* les États :
- a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens, en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
 - b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiètement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;
 - c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
 - d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;
4. *Demande* aux États :
- a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
 - b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;
 - c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;
5. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;
6. *Demande* au Conseil :
- a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
 - b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
 - c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;

7. *Appelle* les États à appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

APPENDICE D

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

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives aux niveaux de bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice, le retrait progressif est défini comme étant un retrait du service international d'une catégorie d'aéronefs fondée sur le bruit à tous les aéroports d'un ou de plusieurs États,

Considérant que le Comité de la protection de l'environnement en aviation a conclu qu'un retrait général des aéronefs du Chapitre 3 par tous les pays qui ont imposé un retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 n'est pas justifié du point de vue des coûts-avantages et qu'il avait entrepris les travaux qui ont mené à la recommandation relative à une nouvelle norme de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, étant entendu qu'il ne faudrait pas envisager un nouveau retrait progressif,

Considérant que certains États ont imposé ou entrepris d'imposer le retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, ou envisagent de le faire,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visent pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions,

Reconnaissant que les restrictions d'exploitation des avions actuels pourraient augmenter les coûts des compagnies aériennes et imposer un lourd fardeau économique, en particulier aux exploitants d'aéronefs qui ne disposent peut-être pas des ressources financières nécessaires pour se rééquiper, tels que ceux de pays en développement,

Considérant que la solution des problèmes liés au bruit des avions doit être fondée sur la reconnaissance mutuelle des difficultés rencontrées par les États et sur un équilibre entre leurs diverses préoccupations,

1. *Prie instamment* les États de n'imposer aucun retrait progressif des avions qui dépassent les niveaux de bruit établis dans le Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 avant d'avoir examiné :

- a) si l'attrition normale des flottes existantes de ces avions ne permet pas d'assurer la protection nécessaire de l'environnement sonore aux abords des aéroports ;
- b) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par une réglementation qui empêcherait leurs exploitants d'ajouter de tels avions à leurs flottes, que ce soit par achat, location, affrètement ou banalisation, ou bien par des incitations à accélérer la modernisation des flottes ;

- c) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par des restrictions limitées aux aéroports et aux pistes dont ils auront déterminé et déclaré que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit, ainsi qu'aux périodes où les nuisances sont les plus grandes ;
- d) les incidences de toute restriction sur les autres États concernés, en les consultant et en leur donnant un préavis raisonnable quant à leurs intentions ;

2. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 1, décident d'imposer le retrait progressif des avions qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16, mais qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3 :

- a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;
- b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;
- c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1 ;
- d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

3. *Encourage vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional en vue :

- a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions ;
- b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée ;

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant dans l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3, ou un autre chapitre plus récent ;

5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution ;

6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

Considérant que le Volume I de l'Annexe 16 établit des normes de certification relatives au bruit des avions à réaction subsoniques,

Considérant qu'aux fins du présent appendice une restriction d'exploitation est définie comme étant toute mesure liée au bruit, qui limite ou réduit l'accès d'un aéronef à un aéroport,

Considérant que l'Appendice C à la présente résolution demande aux États d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit lorsqu'ils cherchent à résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux,

Considérant que de futures réductions du bruit à la source sont attendues suite à l'adoption de nouvelles normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, et du fait de l'assimilation de la technologie de réduction du bruit dans la flotte,

Considérant qu'à de nombreux aéroports, des mesures de planification et de gestion de l'utilisation des terrains, des procédures opérationnelles antibruit et d'autres solutions de lutte contre le bruit sont déjà en place, bien que l'empiètement urbain se poursuive dans certains cas,

Considérant que la mise en œuvre du retrait progressif des aéronefs qui respectent les normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui excèdent les niveaux de bruit du Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 (Appendice D à la présente résolution) est terminée dans certains États et, en supposant que la croissance des activités de transport aérien se poursuivra, qu'à défaut d'autres mesures, le nombre de personnes exposées au bruit des aéronefs à certains aéroports augmentera vraisemblablement dans ces États,

Considérant qu'il existe des différences régionales marquées dans la mesure où on peut s'attendre à ce que le bruit des aéronefs pose problème pendant les deux prochaines décennies et que, pour cette raison, certains États ont envisagé d'imposer des restrictions d'exploitation à certains aéronefs conformes aux normes de certification acoustique de l'Annexe 16, Volume I, Chapitre 3,

Considérant que si l'exploitation des aéronefs du Chapitre 3 est frappée de restrictions à certains aéroports, elles devront être fondées sur une approche équilibrée et sur les orientations pertinentes de l'OACI (Doc 9829) et être adaptées aux besoins particuliers de l'aéroport touché,

Considérant que ces restrictions pourraient avoir des répercussions économiques graves sur les investissements que font les exploitants d'aéronefs d'États autres que ceux qui imposent les restrictions,

Reconnaissant que ces restrictions vont au-delà de la politique établie à l'Appendice D à la présente résolution et d'autres éléments d'orientation pertinents élaborés par l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI n'oblige pas les États à imposer des restrictions d'exploitation aux aéronefs du Chapitre 3,

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que la nouvelle norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent seulement à la certification,

Reconnaissant en particulier que les États ont des obligations juridiques, des lois, des arrangements existants et des politiques établies qui dictent peut-être la gestion des problèmes de bruit à leurs aéroports et qui pourraient influencer sur l'application du présent appendice,

1. *Prie instamment* les États de veiller, dans la mesure du possible, à ce que toute restriction d'exploitation ne soit adoptée que si une telle mesure s'appuie sur une évaluation préalable de ses avantages escomptés et de ses éventuelles incidences négatives ;

2. *Prie instamment* les États de ne pas imposer, à un aéroport donné, de restrictions d'exploitation aux aéronefs qui sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, avant :

- a) la fin du retrait des aéronefs qui dépassent les niveaux de bruit établis au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 à l'aéroport considéré ;
- b) d'avoir évalué les autres solutions possibles pour faire face au problème du bruit à l'aéroport considéré ou suivant l'approche équilibrée décrite à l'Appendice C ;

3. *Prie instamment* les États qui, malgré le paragraphe 2, autorisent l'imposition, à un aéroport donné, de restrictions à l'exploitation d'aéronefs qui, en raison de leur certification initiale ou de leur recertification, sont conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16 :

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;
- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n'y a pas d'autre solution appropriée (par exemple services long-courriers) ;
- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d'aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;
- f) d'imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu'elles frapperont ;
- g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;
- h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l'aviation civile ;
- i) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

4. *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.

APPENDICE F

Planification et gestion de l'utilisation des terrains

L'Assemblée,

Considérant que la planification et la gestion de l'utilisation des terrains constituent ensemble un des quatre principaux éléments d'une approche équilibrée pour la gestion du bruit,

Considérant que le nombre de personnes gênées par le bruit des aéronefs dépend de la façon dont l'utilisation des terrains avoisinant un aéroport est planifiée et gérée, et en particulier du degré de contrôle exercé sur le développement résidentiel et les autres activités sensibles au bruit,

Considérant que l'activité peut augmenter nettement à la plupart des aéroports et que la croissance future risque d'être freinée par des utilisations inappropriées des terrains au voisinage des aéroports,

Considérant que le retrait progressif des avions à réaction subsoniques qui sont conformes aux normes de certification acoustique du Chapitre 2, Volume I, de l'Annexe 16 mais qui dépassent les niveaux de bruit spécifiés au Chapitre 3 a permis, à de nombreux aéroports, de réduire les dimensions des empreintes de bruit représentant les zones dans lesquelles les personnes sont exposées à des niveaux sonores inacceptables, et de réduire aussi le nombre total de personnes exposées au bruit,

Considérant qu'il est indispensable de préserver ces améliorations dans toute la mesure possible pour le bien des collectivités locales,

Reconnaissant que la norme du Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16 donne plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer par des aéronefs plus silencieux les aéronefs de leur flotte,

Reconnaissant que, même si elle comporte des activités de planification qui peuvent relever principalement des autorités locales, la gestion de l'utilisation des terrains influe sur la capacité de l'aéroport et, par voie de conséquence, elle a des incidences sur l'aviation civile,

Considérant que des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figurent dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), 2^e Partie — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, qui doit être révisé pour y inclure des dispositions pertinentes visant à tenir compte des incidences liées aux émissions,

1. *Prie instamment* les États qui ont imposé le retrait progressif des aéronefs du Chapitre 2 à leurs aéroports, conformément à l'Appendice D à la présente résolution, tout en préservant le plus possible les avantages pour les communautés locales, d'éviter autant que possible des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés dans des zones où les niveaux de bruit ont été réduits ;

2. *Prie instamment* les États de veiller à ce que les réductions potentielles des niveaux de bruit qui pourraient résulter de la mise en service d'aéronefs plus silencieux, en particulier de ceux qui sont conformes à la norme du Chapitre 4, ne soient pas non plus compromises par des utilisations des terrains ou des empiètements inappropriés lorsqu'on peut les éviter ;

3. *Prie instamment* les États, lorsqu'il existe encore des possibilités d'atténuer les problèmes de bruit des aéronefs par des mesures préventives :

- a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
- b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
- c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;
- d) de promulguer des lois, d'établir des orientations ou de mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;
- e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;

4. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et répondent aux besoins des États ;
- b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir.

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

Considérant que, depuis la mise en service commercial d'avions supersoniques, il a été pris des mesures pour éviter de créer des situations inacceptables pour la population du fait de la détonation balistique, comme la perturbation du sommeil et les effets nocifs, sur les personnes et les biens, sur terre et sur mer, de l'amplification de cette détonation,

Considérant que les États qui ont entrepris la construction de ces avions supersoniques, ainsi que d'autres États, continuent à faire des recherches sur les effets physiques, physiologiques et sociologiques de la détonation balistique,

1. *Réaffirme* l'importance qu'elle attache à garantir que la détonation balistique des avions supersoniques en service commercial ne créera pas de situations inacceptables pour la population ;
2. *Charge* le Conseil de procéder, d'après les renseignements disponibles et en recourant aux mécanismes appropriés, à un examen des Annexes et autres documents pertinents, afin de s'assurer qu'ils tiennent dûment compte des problèmes que pourrait créer pour les populations l'exploitation des avions supersoniques, et de prendre, en ce qui concerne particulièrement la détonation balistique, des dispositions en vue d'arriver à un accord international sur la mesure de cette détonation, sur la définition en termes quantitatifs ou qualitatifs de l'expression « situations inacceptables pour la population » et sur l'établissement des limites correspondantes ;
3. *Invite* les États qui ont entrepris la construction d'avions supersoniques à présenter en temps utile à l'OACI des propositions sur la manière dont toute spécification établie par l'OACI pourra être respectée.

APPENDICE H

Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant qu'il y a de plus en plus de préoccupations au sujet de l'incidence de l'aviation sur l'atmosphère en ce qui concerne la qualité de l'air locale et les incidences corrélatives sur la santé et le bien-être des personnes,

Considérant que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO_x et de particules de matière (PM) provenant des moteurs d'aviation,

Reconnaissant que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées à l'incidence des émissions de NO_x et des particules de matières provenant des moteurs d'aéronef sur le climat à l'échelle mondiale,

Reconnaissant qu'il y a des interdépendances liées à la conception et à l'exploitation des aéronefs qui doivent être prises en compte lorsqu'on entreprend de répondre aux préoccupations relatives au bruit, à la qualité de l'air locale et aux changements climatiques,

Reconnaissant que l'OACI a établi des normes techniques et mis l'accent sur le développement de procédures d'exploitation qui ont significativement réduit la dégradation de la qualité de l'air locale due aux aéronefs,

Considérant que nombre de matières polluantes, telles que la suie et les hydrocarbures non brûlés, provenant des moteurs d'aviation qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et régionale ont beaucoup diminué au fil des quelques dernières décennies,

Considérant que les progrès dans le domaine des procédures d'exploitation, telles que les opérations en descente continue, se sont traduits par d'autres réductions des émissions provenant des aéronefs,

Considérant qu'une évaluation des tendances des émissions de NO_x et de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation montre des valeurs croissantes pour les émissions à l'échelle mondiale,

Considérant que les incidences des émissions de NO_x de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

Reconnaissant les solides progrès réalisés dans la compréhension des incidences des éléments non volatils des émissions de PM alors que les travaux scientifiques et techniques se poursuivent en vue de mieux évaluer les éléments volatils des émissions de PM,

Considérant que les incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et régionale font partie de l'ensemble des émissions dans la zone touchée et devraient être considérées dans le contexte plus large de toutes les sources qui contribuent aux préoccupations en matière de qualité de l'air,

Considérant que la qualité de l'air locale réelle et les incidences des émissions de l'aviation sur la santé dépendent d'un ensemble de facteurs au nombre desquels figurent la contribution aux concentrations totales et le nombre de personnes exposées dans la zone considérée,

Considérant que l'article 15 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* contient des dispositions relatives aux redevances d'aéroport et redevances analogues, y compris le principe de la non-discrimination, et que l'OACI a élaboré des éléments indicatifs à l'intention des États membres en matière de redevances (*Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, Doc 9082), qui comprennent des éléments spécifiques sur les redevances liées au bruit et sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté, le 9 décembre 1996, un énoncé de politique de caractère transitoire sur les redevances et taxes liées aux émissions, sous la forme d'une résolution dans laquelle il recommande vivement que tout prélèvement de ce type soit sous la forme de redevances plutôt que de taxes et que les fonds recueillis soient affectés au premier chef à l'atténuation des incidences environnementales des émissions des moteurs d'aviation,

Considérant que ces redevances devraient être fondées sur les coûts de l'atténuation des incidences environnementales des émissions de moteurs d'aviation dans la mesure où ces coûts peuvent être correctement identifiés et attribués directement au transport aérien,

Considérant que le Conseil de l'OACI a adopté une politique et des éléments indicatifs concernant l'utilisation des redevances liées aux émissions pour régler le problème de l'incidence des émissions des moteurs d'aviation aux aéroports et dans leurs environs,

Notant que le Conseil de l'OACI a publié des renseignements sur les systèmes de gestion de l'environnement (SGE) qui sont utilisés par des parties prenantes en aviation,

Notant que le Conseil de l'OACI a élaboré un *Manuel d'orientation sur la qualité de l'air aux aéroports*, qui a été actualisé par la suite,

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NO_x et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;

2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

3. *Demande* au Conseil de continuer d'élaborer des spécifications de certification applicables aux émissions de PM non volatiles tout en continuant de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;
4. *Encourage* les États membres à prendre des mesures pour aider à l'élaboration de spécifications de certification pour les émissions de PM non volatiles ;
5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que soient dûment prises en compte les interdépendances entre les mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale ainsi que sur le climat à l'échelle mondiale ;
6. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques et opérationnels à long terme en relation avec les questions environnementales liées à l'aviation, y compris les émissions de NO_x provenant des aéronefs ;
7. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
8. *Encourage* les États membres, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;
9. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports ;
10. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
11. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États membres de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;
12. *Prie instamment* les États membres de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

17.3 CHANGEMENTS CLIMATIQUES

Carburants alternatifs durables pour l'aviation

17.3.1 Le Conseil soumet la note WP/28 sur les activités entreprises par l'OACI pour promouvoir et faciliter le développement et la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation, y compris le partage de renseignements sur les meilleures pratiques entre États et autres parties prenantes, à savoir l'Atelier de l'OACI sur les carburants alternatifs durables, tenu en octobre 2011, l'actualisation du site web de l'OACI sur le Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ainsi que la promotion d'initiatives mondiales, dont le lancement, à l'occasion du Sommet Rio+20 en juin 2012, de l'initiative de l'OACI « *Trajectoire vers un avenir durable* ».

17.3.2 En juin 2012, le Groupe d'experts en carburants alternatifs durables a été créé et chargé d'élaborer des « recommandations » à ce sujet. De plus, les travaux du CAEP sur l'évolution des tendances en matière d'émissions de CO₂, présentés dans la note WP/26, ont abordé la difficulté de quantifier les niveaux de production futurs de carburants alternatifs pour l'aviation et de prendre en compte les changements dans les émissions nettes de CO₂ sur la base du cycle de vie. Ces activités ont permis d'identifier les défis et les prochaines étapes, y compris la nécessité de s'occuper des barrières économiques initiales à la distribution à l'échelle commerciale des carburants alternatifs pour l'aviation et d'assurer la durabilité de ces carburants, ainsi que la nécessité d'améliorer la manière dont la production future et les changements dans les émissions liés au cycle de vie seront pris en compte dans l'évaluation par l'OACI des tendances environnementales.

17.3.3 Dans la note WP/164, l'Indonésie fournit des renseignements sur son « Initiative de développement durable pour une aviation verte » concernant les carburants d'aviation de remplacement, dans le cadre de son plan d'action national relatif aux changements climatiques. L'Assemblée est invitée à tenir compte de cette initiative pour la formulation de politiques et de mesures de mise en œuvre recommandées concernant l'atténuation des émissions de gaz à effet de serre (GES).

17.3.4 Dans la note WP/250, la Fédération de Russie présente ses vues sur les défis pour le développement et le déploiement à long terme de carburants alternatifs durables pour l'aviation, en particulier capacités de production limitées, prix élevé, faible « coefficient d'utilité écologique », questions de sécurité alimentaire, etc.

17.3.5 WP/108, les États-Unis rendent compte de leurs efforts consacrés aux activités de recherche, développement, démonstration et déploiement de carburateurs de remplacement durables, notamment le soutien à la certification des carburants, les analyses environnementales et analyses de coûts et le développement des capacités de production, et ils reconnaissent les défis qu'il faudra surmonter pour le déploiement de ces carburants. La note réaffirme l'importance des carburateurs de remplacement pour atteindre les objectifs environnementaux de l'aviation internationale, tout en ayant à l'esprit les défis lorsqu'il s'agit de fixer les attentes quant à leur contribution future à court terme. L'Assemblée est invitée à réaffirmer le rôle de l'OACI pour soutenir les efforts des États membres et faciliter l'échange d'information et le partage des meilleures pratiques entre États en ce qui concerne la recherche, le développement, la démonstration et le déploiement de carburateurs de remplacement durables.

17.3.6 Dans la note WP/83, la Lituanie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), rend compte des initiatives en cours en Europe en matière de carburants alternatifs durables pour l'aviation, et appuie un rôle permanent pour l'OACI, en particulier en réunissant les renseignements, en encourageant l'application de critères de durabilité bien conçus, en facilitant la convergence des politiques sur les mécanismes afin d'assurer la durabilité des carburants alternatifs et en prenant en compte les avantages pour ce qui est des émissions de GES sur cycle de vie, et en participant aux forums internationaux sur les carburants alternatifs.

17.3.7 Le Comité met en évidence les progrès réalisés depuis la dernière session de l'Assemblée, et donne son appui à la poursuite des travaux par l'OACI et ses États membres pour relever les défis dans le développement et le déploiement des carburants alternatifs durables pour l'aviation, y compris les travaux sur les critères de durabilité et sur la projection de la production future et des avantages environnementaux sur cycle de vie de ces carburants.

Plans d'action des États

17.3.8 Le Conseil soumet la note WP/30 concernant les faits nouveaux survenus à l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée en rapport avec les plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂. Afin d'aider les États à préparer et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI pour juin 2012, comme le prévoyait la Résolution A37-19 de l'Assemblée, l'OACI a mis au point, dans un échéancier de deux ans, un document d'orientation, un canevas de plan d'action et une interface web, et a tenu huit ateliers de formation pratique. Dès la mi-août 2013, 63 États membres, représentant approximativement 80 % du trafic aérien international mondial, ont établi et soumis à l'OACI des plans d'action. Il est attendu que la soumission d'autres plans d'action d'ici la fin de 2013 porterait la couverture totale du trafic aérien international mondial à plus de 90 %.

17.3.9 En se fondant sur ces initiatives et à la suite de l'examen des renseignements contenus dans les plans d'action soumis à l'OACI, des domaines d'amélioration et des étapes suivantes sont identifiés pour améliorer la qualité des plans d'action, aider à harmoniser les données qu'ils contiennent et accroître le nombre de plans d'action établis et actualisés.

17.3.10 Dans la note WP/305, le Brésil reconnaît l'importance de la soumission volontaire de plans d'action comme un précieux outil pour rendre compte des efforts en cours et des plans futurs de chacun des États membres pour s'attaquer aux incidences environnementales de l'aviation internationale. Le Brésil appuie les initiatives de l'Organisation, insiste sur le caractère volontaire des plans d'action des États et recommande que les plans d'action soumis soient accessibles au public pour promouvoir la transparence et l'efficacité des initiatives.

17.3.11 Dans la note WP/165, l'Indonésie fournit des informations sur son « Initiative de développement durable pour une aviation verte » concernant l'énergie renouvelable pour les opérations aéroportuaires dans le cadre de son plan d'action sur les changements climatiques. L'Assemblée est invitée à tenir compte de cette initiative pour la formulation de politiques et de mesures de mise en œuvre recommandées concernant l'atténuation des émissions de GES.

17.3.12 Dans la note WP/250, la Fédération de Russie insiste sur la nécessité de maintenir le caractère volontaire des plans d'action des États, et leur valeur comme instrument pour rendre compte des efforts déployés par chacun des États membres et de leurs plans pour l'avenir.

17.3.13 Dans la note WP/234, les États-Unis appuient fortement les initiatives de l'Organisation et reconnaissent dans les plans d'action des États un outil efficace pour mettre en lumière les efforts en cours et les plans futurs de chaque État membre pour s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat et progresser vers les objectifs de l'OACI. La note recommande le renforcement des plans d'action, notamment leur soumission et leur mise à jour tous les trois ans à partir de juin 2012 et, afin qu'ils soient plus efficaces, leur mise à la disposition du public.

17.3.14 Dans la note WP/83, la Lituanie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), souligne la nécessité d'améliorer la communication par les États de la consommation de carburant et des émissions de CO₂, pour un meilleur suivi des progrès vers la réalisation des objectifs mondiaux. Cette note encourage aussi les partenariats entre États pour l'élaboration de plans d'action, notamment par la mobilisation de soutien financier et technique pour les États qui souhaitent élaborer des plans d'action.

17.3.15 Dans la note WP/317, 18 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) reconnaissent l'importance des plans d'action volontaires des États pour réaliser les objectifs environnementaux de l'OACI et promouvoir une aviation durable. La région d'Amérique latine est donc fortement engagée à promouvoir l'élaboration de ces plans, et il est noté que six États d'Amérique centrale ont élaboré et soumis un plan d'action conjoint (voir la note WP/279).

17.3.16 Le président du Comité prend acte de cinq notes de travail (WP 131, 268, 279, 328 et 346) soumises à des fins d'information.

17.3.17 Le Comité reconnaît le succès des initiatives et les avancées réalisées par l'Organisation en ce qui concerne la préparation et la soumission de plans d'action des États, et il appuie la continuation des travaux de l'Organisation pour poursuivre l'assistance aux États dans la préparation et la mise à jour des plans d'action, et la mise en œuvre des mesures qu'ils contiennent.

17.3.18 Le Comité insiste sur l'importance de renforcer le caractère volontaire des plans d'action des États. Il encourage les États membres à communiquer volontairement des données plus complètes et robustes dans leurs plans d'action, pour faciliter la compilation par l'OACI de données sur les émissions mondiales, et à rendre leurs plans d'action accessibles au public. Il encourage aussi les partenariats entre l'OACI, les États et d'autres organisations pour appuyer l'élaboration des plans d'action, et insiste sur la nécessité de plus amples orientations et autre assistance technique à fournir par le Secrétariat.

Assistance aux États

17.3.19 Le Conseil présente la note WP/31 sur les faits nouveaux intervenus à l'OACI depuis la dernière session de l'Assemblée en ce qui concerne la fourniture d'assistance aux États membres pour faciliter l'accès aux transferts de technologie, au renforcement des capacités et à des ressources financières, ainsi que dans l'élaboration des plans d'action des États.

17.3.20 Le niveau élevé d'intérêt, de coopération et d'engagement des États membres et d'autres parties prenantes au cours de l'initiative concernant les plans d'action et les avancées substantielles réalisées, dans un très court délai, sont dus à un solide programme de renforcement des capacités, allant de la fourniture d'éléments d'orientation et d'instruments pratiques, tels que l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), aux ateliers de formation pratique et à plus de 200 téléconférences avec des points de contact nationaux. D'autres activités d'information, dont le Symposium OACI sur l'aviation et les changements climatiques, tenu en mai 2013, ainsi que diverses publications, ont contribué au renforcement des capacités pour les États et au transfert de technologie aux États.

17.3.21 Le séminaire de l'OACI *De l'aide pour agir – L'aviation et les changements climatiques*, tenu en octobre 2012, a recensé les opportunités d'apporter l'assistance nécessaire pour mettre en œuvre les mesures identifiées dans les plans d'action des États. Il est souligné que l'OACI a édifié des partenariats avec d'autres organisations internationales en vue d'établir des processus pouvant faciliter un financement pour les États membres qui ont besoin d'une telle assistance. L'OACI a établi de tels partenariats avec le Fonds pour l'environnement mondial (FEM), ainsi qu'avec l'Union européenne (UE).

17.3.22 Dans la note WP/176, le Royaume d'Arabie saoudite présente son point de vue sur les questions relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques. En ce qui concerne l'assistance aux États, la note invite l'Assemblée à recommander instamment l'étude de la conception et la mise au point de mécanismes pour faciliter la fourniture de l'assistance technique et financière aux pays en développement et leur accès aux ressources financières existantes et nouvelles, au transfert de

technologie, au renforcement des capacités et aux mesures d'adaptation aux incidences sur l'environnement. Elle invite également l'Assemblée à recommander instamment l'étude d'idées novatrices pour trouver des sources de financement permettant de couvrir le coût des mesures d'adaptation et du transfert de technologie sans recourir à l'imposition de redevances ou de taxes sur la consommation de carburant d'aviation.

17.3.23 Le président du Comité prend acte de deux notes de travail (WP 166 et 270) présentées pour information.

17.3.24 Le Comité prend acte des faits nouveaux intervenus à l'OACI en rapport avec la fourniture d'assistance aux États en ce qui concerne l'aviation et les changements climatiques, y compris les récents partenariats établis avec le FENM et avec l'UE pour faciliter le financement pour les plans d'action des États. Il appuie aussi la poursuite des travaux de l'Organisation pour fournir une assistance aux États dans la préparation et la mise en œuvre de plans d'action et pour continuer de faciliter l'accès à des ressources financières existantes ou nouvelles, au transfert de technologie et au renforcement des capacités pour les pays en développement.

Coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales

17.3.25 Le Conseil présente la note WP/32 sur les faits nouveaux intervenus depuis la dernière session de l'Assemblée concernant les travaux de l'OACI dans le domaine de l'environnement, entrepris en coopération avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales. Les renseignements communiqués dans la note WP/32 concernent notamment les faits nouveaux provenant : du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) ; de l'Organisation maritime internationale (OMI); de la Conférence des Nations Unies sur le développement durable (UNCSD), dite aussi Rio+20 ; du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) ; du Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT).

17.3.26 En ce qui concerne la mobilisation de recettes pour le financement des activités relatives au climat et l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle de recettes de ce type pour les autres secteurs examinée dans le processus de la CCNUCC, un texte exprimant la préoccupation que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de façon disproportionnée comme source de telles recettes est proposé dans la suite à donner à la note, et un projet de texte de résolution de l'Assemblée sur l'aviation internationale et les changements climatiques est proposé dans la note WP/34.

17.3.27 Le Comité convient des mesures proposées figurant dans la note WP/32, et recommande à l'Assemblée :

- a) d'appuyer la poursuite de la coopération de l'OACI avec d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales, en particulier dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques ;
- b) d'inviter les États membres à exprimer clairement leur inquiétude, dans le cadre du processus de la CCNUCC, quant à l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle pour la mobilisation des recettes pour le financement à long terme de la lutte contre les changements climatiques dans d'autres secteurs, afin d'assurer que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de façon disproportionnée comme source de telles recettes ;

- c) d'inviter les États membres à communiquer et à assurer la coordination avec leurs délégations des Parties au processus de la CCNUCC au sujet des faits nouveaux intervenant sous les auspices de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques.

17.3.28 Le Conseil présente la note WP/33 sur les progrès réalisés par l'OACI dans la fourniture d'appui aux autres institutions du système des Nations Unies dans la mise en œuvre de l'Initiative de neutralité climatique de l'ONU. Le calculateur d'émissions de carbone de l'OACI continue d'être utilisé comme instrument officiel de l'ONU pour estimer la partie de l'inventaire des émissions des organismes des Nations Unies qui est attribuable aux voyages aériens, et des mises à jour et de l'assistance technique sont apportées en ce qui le concerne. L'OACI a aussi mis au point son calculateur des écoréunions (IGMC), qui calcule le lieu optimal d'une réunion en tenant compte des émissions de CO₂ produites par les voyages aériens des participants. L'inventaire carbone de l'OACI est mis à jour chaque année et d'importants travaux ont également été menés à bien par un groupe de travail du Secrétariat pour formuler un plan de réduction des émissions (PRE) pour l'Organisation.

17.3.29 Le Comité demande au Conseil de continuer à collaborer avec l'Initiative de neutralité climatique de l'ONU et de maintenir son leadership en mettant au point des méthodes et en mettant à jour des instruments pour quantifier les émissions de GES de l'aviation. Il demande aussi au Conseil de poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie pour réduire les émissions de GES et renforcer les pratiques de gestion de la durabilité au sein de l'Organisation.

Mesures basées sur le marché (MBM)

17.3.30 Le Conseil présente la note WP/29 sur les travaux de l'Organisation concernant les mesures basées sur le marché (MBM) comme suite à la dernière session de l'Assemblée, qui lui a demandé : d'élaborer un cadre pour les MBM ; d'examiner le seuil *de minimis* des MBM ; d'explorer la faisabilité d'un régime MBM mondial ; de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone ; et d'entreprendre une étude de l'application possible du Mécanisme de développement propre du Protocole de Kyoto à l'aviation internationale.

17.3.31 La note WP/29 indique que, en ce qui concerne la faisabilité d'un régime MBM mondial, des options possibles pour un régime mondial ont été examinées et que le Conseil, en juin 2012, a réduit à trois les options possibles, pour une élaboration plus poussée des éléments de conception et de l'analyse des incidences. En novembre 2012, le Conseil a reconnu que les résultats de l'analyse qualitative et quantitative des trois options ont démontré qu'elles seraient techniquement réalisables. En 2013, l'analyse a été encore affinée, en utilisant des prévisions de trafic actualisées et les tendances en matière de CO₂ provenant du CAEP. La note WP/29 couvre aussi les travaux d'élaboration d'un cadre pour les MBM, menés parallèlement aux travaux sur un régime mondial et se focalise sur les questions clés, à savoir : le rôle du cadre, la couverture géographique des MBM et la prise en compte des circonstances spéciales et capacités respectives des États.

17.3.32 Le Comité prend acte des travaux entrepris par l'Organisation au sujet des MBM comme suite aux demandes de la dernière session de l'Assemblée.

17.3.33 Dans les notes WP 250 et 275, la Fédération de Russie présente une analyse de la capacité d'une MBM de réduire le volume des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation internationale. La note WP/250 propose une approche de remplacement pour des réductions des émissions de CO₂ dans le secteur. Elle propose de revoir les objectifs ambitieux mondiaux, de sorte que les objectifs puissent être réalisés en réduisant les émissions de CO₂ dans le secteur et d'étudier la possibilité de

remplacer le concept de MBM par le concept d'« incitations économiques » à la réalisation de réductions « réelles ». La note propose aussi d'examiner la possibilité de créer un fonds climatique de l'OACI pour apporter une assistance aux États en développement, et d'établir « des forces mobiles aériennes de lutte contre les feux de forêt » sous les auspices des Nations Unies comme alternative à la fourniture par le secteur de ressources financières au Fonds pour le climat de la CCNUCC. La note prie aussi instamment les États d'abandonner le principe des exemptions *de minimis* pour les MBM. La note WP/275 propose des modifications du projet de texte de résolution sur l'aviation internationale et les changements climatiques soumis par le Conseil dans la note WP/34.

17.3.34 Dans la note WP/176, le Royaume d'Arabie saoudite présente son point de vue sur les questions relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques. En ce qui concerne les MBM, la note invite l'Assemblée à se focaliser sur des mesures plus efficaces que les MBM pour réduire les émissions et à demander une étude plus poussée par le Secrétariat au sujet des incidences des MBM sur les États en développement et les États éloignés.

17.3.35 Dans la note WP/258, les Émirats arabes unis présentent leurs vues sur le texte de résolution proposé dans la note WP/34. La note invite l'Assemblée à : adopter un cadre pour les MBM applicable dans l'espace aérien de l'État de mise en œuvre sans qu'un consentement mutuel soit exigé ; convenir d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, incluant une feuille de route et un échéancier ; demander au Conseil de présenter les résultats de ces travaux à la 39^e session de l'Assemblée, en 2016 ; demander au Conseil d'élaborer des normes de l'OACI pour la surveillance, le compte rendu et la vérification (MRV) en ce qui concerne les émissions de GES provenant d'exploitants d'aéronefs engagés dans l'aviation internationale ; et demande au Conseil d'explorer de façon plus poussée une autre métrique pour le rendement du carburant.

17.3.36 Dans la note WP/350, le Viet Nam invite l'Assemblée à demander aux États de s'abstenir de prendre des MBM unilatérales et de travailler en collaboration avec l'OACI pour s'attaquer aux émissions de l'aviation. La note invite aussi instamment l'OACI à fournir un fort leadership en poursuivant ses efforts pour réduire la contribution de l'aviation aux changements climatiques, tout en maintenant une aviation sûre, abordable et accessible.

17.3.37 Dans la note WP/272, 54 États d'Afrique décrivent leur position, en particulier sur les MBM. La note invite l'Assemblée à demander au Conseil d'élaborer, pour examen à la 39^e session de l'Assemblée, en 2016, un régime mondial de MBM simple dans une perspective administrative, qui devrait être une mesure transitoire et être complémentaire aux mesures techniques. Elle invite également l'Assemblée à décider que toute MBM qu'un État ou une région propose en ce qui concerne l'aviation civile internationale avant l'adoption du régime mondial devrait être basée sur le consentement mutuel des États concernés et devrait accorder des exemptions sur les routes à destination et en provenance d'États en développement dont les activités d'aviation civile internationale sont inférieures au seuil de 1 % des activités de l'aviation civile internationale en tonnes-kilomètres payantes.

17.3.38 Dans la note WP/234, les États-Unis saluent les travaux techniques entrepris pour évaluer la faisabilité d'un régime mondial de MBM et considérer les éléments d'un cadre pour les MBM. Les États-Unis soutiennent le constat que des MBM seraient techniquement réalisables. La note insiste sur la nécessité de se fonder sur les travaux déjà accomplis et de travailler à l'élaboration d'un régime mondial de MBM, le Conseil formulant une recommandation au sujet d'un tel régime à la 39^e session de l'Assemblée, en 2016. Les travaux futurs incluraient l'élaboration d'une approche commune en matière de surveillance, compte rendu et vérification (MRV) des émissions, l'établissement de types acceptables de crédits carbone qui seraient admissibles pour la conformité à une MBM, et l'élaboration d'approches

pour traiter des circonstances spéciales et capacités respectives. Le cadre devrait fournir une orientation aux États et aux régions pour la mise en œuvre de MBM en l'absence d'un régime mondial de MBM.

17.3.39 Dans la note WP/83, la Lituanie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), met en évidence les progrès réalisés depuis la dernière session de l'Assemblée de l'OACI, notamment la reconnaissance par le Conseil de l'OACI, en novembre 2012, que des MBM mondiales seraient techniquement réalisables. L'appui pour l'adoption d'une MBM mondiale par l'industrie de l'aviation mondiale et par des organismes de la société civile est aussi souligné. Cette note invite l'Assemblée : à convenir de l'établissement d'un objectif mondial à long terme pour la réduction des émissions et à adopter un programme de travail et un calendrier pour achever la conception de la MBM mondiale, y compris un ensemble de tâches pour la production des éléments techniques clés, pour approbation à la 39^e session de l'Assemblée, en 2016 ; à convenir de l'application d'une MBM mondiale d'ici 2020 ; et à s'employer à l'établissement d'un cadre de facilitation des MBM mises en œuvre par des États ou groupes d'États, en attendant l'entrée en vigueur de la MBM mondiale.

17.3.40 Dans la note WP/68, le Conseil international des aéroports (ACI), l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) reconnaissent la complémentarité et le caractère transitoire des MBM dans le contexte de la stratégie à quatre piliers, et ils appellent l'Assemblée à établir un processus clairement défini pour l'élaboration par le Conseil, pour adoption à la 39^e session de l'Assemblée en 2016, d'une MBM unique mondiale basée sur les principes énoncés dans l'Appendice à la note WP/68. Il s'agit notamment d'optimiser l'intégrité environnementale, tout en minimisant les distorsions concurrentielles et la complexité administrative. L'industrie de l'aviation croit qu'un simple mécanisme de compensation du carbone constituerait le moyen le plus rapide à mettre en œuvre, le plus facile à administrer et le plus rentable. La note WP/68 invite l'Assemblée à demander au Conseil d'élaborer les éléments de conception clés d'un régime mondial de MBM, ceci comprenant l'élaboration d'une norme de l'OACI pour la surveillance, le compte rendu et la vérification des émissions, avec le principe voulant que chaque exploitant déclare ses émissions à un seul État.

17.3.41 Dans la note WP/288, la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) insiste sur le fait qu'un régime mondial de MBM serait le seul mécanisme réalisable pour combler l'écart entre les objectifs en matière d'émissions et les projections d'émissions réelles, en soulignant l'importance de prendre des mesures assez tôt. Cette note invite l'Assemblée à convenir d'élaborer une MBM globale pour adoption en 2015 et mise en œuvre en 2016, qui serait efficace dans la réduction des émissions, serait non discriminatoire, ne créerait pas de distorsions et tiendrait compte des préoccupations concernant les circonstances spéciales et capacités respectives. Elle reconnaît aussi que des MBM nationales et régionales seraient des instruments essentiels dans l'entre-temps si l'on veut que le secteur apporte sa juste contribution pour assurer que le réchauffement global reste inférieur à 2 degrés.

17.3.42 Dans la note WP/289, l'ICSA appelle à l'établissement d'un processus de prise de décision sur les questions environnementales plus efficace, basé sur des comités, et au renforcement de la transparence en saisissant des occasions de participation publique positive aux travaux de l'OACI sur les incidences de l'aviation civile internationale sur le climat.

17.3.41 Le président du Comité prend acte de deux notes de travail (WP 183 et 271) présentées à des fins d'information.

Débat

17.3.44 Dans la note WP/34, le Conseil présente une proposition de mise à jour de la Résolution A37-19, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, qui tient compte des progrès réalisés depuis la dernière session de l'Assemblée dans les domaines clés des travaux sur l'aviation internationale et les changements climatiques. Il est souligné que, depuis 2010, le Conseil est engagé dans des délibérations et des consultations approfondies pour rapprocher les différentes visions et attentes sur les questions importantes et élaborer un projet de texte de résolution de l'Assemblée qui refléterait un bon niveau de compromis, acceptable par la plupart. Tandis que le Conseil décide de soumettre la proposition présentée dans l'Appendice à la note WP/34, certains de ses membres expriment des vues divergentes sur les questions relatives aux MBM.

17.3.45 Au cours du débat sur la note WP/34, un nombre substantiel d'États expriment l'avis que, bien que le projet de texte de résolution de l'Assemblée présenté dans l'Appendice à la note WP/34 ne soit pas parfait, ils sont prêts à accepter le texte proposé, car il représente les résultats d'efforts considérables déployés par le Conseil et constituerait un compromis bien équilibré et acceptable.

17.3.46 Plusieurs autres États expriment des préoccupations, en particulier sur les paragraphes 17 et 18 du projet de texte de résolution de l'Assemblée, et ils suggèrent de procéder à des délibérations et des consultations plus poussées pour améliorer le texte proposé. Quelques États suggèrent l'établissement d'un groupe de travail pour avancer.

17.3.47 Notant les vues différentes exprimées par les États, en particulier sur les questions relatives aux MBM, le président du Comité propose, et le Comité convient, qu'il procédera à des consultations informelles avec des délégations pour rapprocher les différentes façons de voir, en utilisant la proposition de texte présentée dans l'Appendice à la note WP/34 comme base pour avancer.

17.3.48 Au cours de ses septième, huitième, neuvième et dixième séances, le Comité exécutif examine des modifications qui pourraient être apportées au projet de texte de Résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/34. Il est informé de l'avancement des consultations informelles, qui ont été menées dans un véritable esprit de coopération, et une proposition révisée lui est présentée pour les modifications à apporter à la Résolution A37-19 de l'Assemblée, selon la note WP/378. Le Comité reçoit aussi des propositions supplémentaires de modifications à apporter au texte de Résolution de l'Assemblée, notamment celles qui figurent dans les WP 424, 425, 426, 427 et 432. Les propositions contenues dans la note WP/425 sont acceptées par vote, conformément au Règlement intérieur permanent de l'Assemblée, et sont donc prises en compte dans le projet de texte de Résolution de l'Assemblée. D'autres propositions et modifications sont considérées et, après des discussions approfondies, des modifications aux paragraphes 18 et 19 du projet de Résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/378, ainsi qu'un nouveau point dans la liste des principes directeurs figurant dans l'Annexe au projet de Résolution de l'Assemblée, sont acceptés par consensus. Le Comité convient de recommander que l'Assemblée adopte le projet de Résolution ci-après :

Résolution 17/2 (Renumérotée A38-18)

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

L'Assemblée,

Considérant que l'OACI et ses États membres reconnaissent qu'il est très important de guider sans relâche l'aviation civile internationale dans ses efforts visant à limiter ou à réduire ses émissions qui contribuent aux changements climatiques dans le monde,

Soulignant de nouveau le rôle vital que l'aviation internationale joue dans le développement économique et social mondial et la nécessité de veiller à ce que l'aviation internationale continue à se développer de manière durable,

Considérant que l'objectif ultime de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) est de parvenir à stabiliser les concentrations de gaz à effet de serre (GES) dans l'atmosphère à un niveau qui éviterait une perturbation anthropogène dangereuse dans le système climatique,

Considérant que le Protocole de Kyoto, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 1997 et qui est entré en vigueur le 16 février 2005, demande aux pays développés (Parties à l'Annexe I) de chercher à limiter ou réduire les émissions de gaz à effet de serre provenant des « combustibles de soute utilisés dans le transport aérien » (aviation internationale), en passant par l'intermédiaire de l'OACI (article 2.2),

Constatant qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 pour cent du total mondial des émissions de CO₂, continueront à augmenter en raison du développement soutenu du secteur,

Considérant qu'une évaluation complète des incidences de l'aviation sur l'atmosphère figure dans le rapport spécial intitulé *L'Aviation et l'atmosphère planétaire*, publié en 1999, qui a été élaboré à la demande de l'OACI par le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) en collaboration avec le Groupe d'experts sur l'évaluation scientifique de l'ozone du Protocole de Montréal relatif à des substances qui appauvrissent la couche d'ozone,

Considérant que le rapport spécial du GIEC reconnaissait que les incidences de certains types d'émissions d'aéronefs sont bien comprises, révélait que les incidences d'autres émissions ne le sont pas et identifiait un certain nombre de domaines clés d'incertitudes scientifiques qui limitent la capacité d'établir des projections portant sur l'ensemble des incidences de l'aviation sur le climat et l'ozone,

Considérant que l'OACI a demandé que le GIEC inclue une mise à jour des principaux résultats du rapport spécial dans son quatrième rapport d'évaluation, publié en 2007, et dans son cinquième rapport d'évaluation, qui sera publié en 2014,

Notant l'opinion scientifique selon laquelle l'augmentation de la température moyenne mondiale au-dessus des niveaux préindustriels ne devrait pas dépasser 2 °C, Reconnaissant les principes et dispositions en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les États développés prenant les devants dans le cadre de la CCNUCC et du Protocole de Kyoto,

Reconnaissant aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale prévus dans la Convention de Chicago,

Reconnaissant que la présente Résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à son Protocole de Kyoto,

Reconnaissant qu'il est peu probable que l'objectif ambitieux d'une amélioration de 2 pour cent par an du rendement du carburant permette d'atteindre le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et qu'il faudra envisager des objectifs plus ambitieux pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation, il faut une approche globale, consistant en travaux dans les domaines de la technologie et des normes ainsi que dans ceux des mesures opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

Reconnaissant les progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 pour cent plus économiques en carburant par kilomètre passager qu'en 1960,

Accueillant avec satisfaction l'agrément par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) des spécifications de la certification relative à une norme mondiale sur les émissions de CO₂ des aéronefs,

Reconnaissant que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO₂ des aéronefs,

Accueillant avec satisfaction l'adoption de la stratégie de mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) à la 12^e Conférence de navigation aérienne de l'OACI, en novembre 2012,

Rappelant la Résolution A37-19 demandant au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de A37-19, pour examen à la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI,

Reconnaissant qu'il est important d'éviter la multiplicité des approches en matière de conception et de mise en œuvre d'un cadre pour les MBM et d'un régime mondial de MBM,

Rappelant la Résolution A37-19 demandant au Conseil d'explorer la faisabilité d'un régime mondial de MBM afin de s'attaquer aux émissions de l'aviation internationale,

Notant la décision du Conseil du 9 novembre 2012, qui reconnaissait que les résultats de l'analyse qualitative et quantitative des trois options pour un régime mondial de MBM évaluées par le Secrétariat avec l'appui des experts des MBM avaient révélé que les trois options étaient toutes techniquement possibles et avaient la capacité de contribuer à atteindre les objectifs environnementaux de l'OACI, et que le Conseil était convenu qu'il fallait entreprendre un complément d'analyse quantitative pour pouvoir formuler des conclusions plus robustes et plus concrètes,

Reconnaissant l'intérêt potentiel d'un régime mondial de MBM comme moyen supplémentaire de favoriser la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux en question au § 7,

Notant l'appui de l'industrie de l'aviation à un programme mondial unique de compensation carbone, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales, en tant que mesure efficace par rapport à ses coûts qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure,

Notant que la Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/09) a approuvé l'utilisation de carburants alternatifs durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

Notant aussi que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF),

Notant les progrès réalisés pour prouver la faisabilité technologique de carburants alternatifs durables interchangeables pour l'aviation et que ces carburants nécessiteront l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme,

Reconnaissant la nécessité d'élaborer ces carburants et de les utiliser d'une manière économiquement réalisable et acceptable sur les plans social et environnemental ainsi que la nécessité d'une plus grande harmonisation des approches de la durabilité,

Notant que, conformément à la Résolution A37-19 de l'Assemblée, une stratégie substantielle de renforcement des capacités a été entreprise par l'Organisation afin d'aider à la préparation et la soumission des plans d'action des États, notamment la tenue d'ateliers de formation en cours d'emploi et l'élaboration d'éléments indicatifs, une interface web interactive et l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET),

Accueillant avec satisfaction le fait que, au 30 juin 2013, 61 États membres représentant plus de 78,89 pour cent du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué leurs plans d'action à l'OACI,

Notant que le séminaire de l'OACI « De l'aide pour agir – L'aviation et les changements climatiques », en octobre 2012, a souligné la participation active des États membres et des organisations internationales aux activités liées aux plans d'action nationaux, exploré des sources possibles d'appui financier à l'action environnementale et donné l'occasion de partager des renseignements et de constituer des partenariats pour faciliter l'assistance définie par les États aux fins de la prestation et la mise en œuvre de leurs plans d'action,

Reconnaissant les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité de fournir le soutien nécessaire, en particulier aux pays en développement et aux États qui ont des besoins particuliers,

Affirmant qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités,

Considérant que le Protocole de Kyoto prévoit différents instruments souples (tels que le mécanisme de développement propre — MDP), qui seraient avantageux pour des projets concernant des États en développement,

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 pour cent par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de 50 pour cent ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

Reconnaissant qu'il est nécessaire de surveiller les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante et d'en rendre compte,

Reconnaissant les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration d'une méthode commune de calcul des émissions de GES produites par les voyages aériens,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A38-yy, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, remplace les Résolutions A37-18 et A37-19 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;
- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes et fournir des avis dès que possible à la Conférence des Parties à la CCNUCC, englobant solutions techniques et mesures fondées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère* :

- a) que l'OACI devrait continuer à prendre des initiatives pour promouvoir l'information sur la compréhension scientifique de l'incidence de l'aviation et sur les mesures lancées pour s'occuper des émissions de l'aviation, et à offrir une enceinte pour faciliter les délibérations sur des solutions au problème des émissions de l'aviation ;
- b) qu'il faudrait mettre l'accent sur les options de politique qui réduiront les émissions des moteurs d'aviation sans avoir d'incidence défavorable sur la croissance du transport aérien, en particulier dans les économies en développement ;

4. *Réaffirme* que la présente résolution ne crée pas un précédent ni ne préjuge du résultat de négociations dans le cadre de la CCNUCC et de son Protocole de Kyoto et qu'elle ne représente pas la position de leurs Parties ;

5. *Décide* que les États et les organisations compétentes travailleront par l'intermédiaire de l'OACI pour réaliser une amélioration mondiale du rendement du carburant de 2 pour cent par an en moyenne jusqu'en 2020 et un objectif ambitieux mondial correspondant à une amélioration du rendement du carburant de 2 pour cent par année de 2021 à 2050, calculée sur la base du volume de carburant utilisé par tonne-kilomètre payante réalisée ;

6. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 5 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

7. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mises au point et en place ;

8. *Reconnaît* les nombreuses mesures que les États membres de l'OACI ont prises et comptent prendre à l'appui de la réalisation des objectifs ambitieux collectifs, notamment la modernisation de la gestion du trafic aérien, l'accélération de l'utilisation de technologies aéronautiques à faible consommation de carburant ainsi que l'élaboration et l'utilisation de carburants alternatifs durables, et *encourage* d'autres efforts de ce type ;

9. *Convient* d'examiner, à sa 39^e session, l'objectif indiqué au § 7 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

10. *Demande* au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

11. *Encourage encore plus* les États à soumettre leurs plans d'action volontaire, exposant les grandes lignes de leurs politiques et de leurs mesures respectives, et à rendre compte chaque année à l'OACI des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale ;

12. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2015 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements sur les avantages prévus au plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

13. *Encourage* les États qui ont déjà soumis leurs plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé leurs plans d'action ;

14. *Encourage* les États à mettre leurs plans d'action nationaux à la disposition du public en tenant compte de la sensibilité commerciale des renseignements qui y figurent ;

15. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2015 afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement leurs plans d'action à l'OACI ;

16. *Décide* que, dans l'élaboration de nouvelles MBM et la mise en œuvre de MBM existantes pour l'aviation internationale, les États devraient :

- a) engager des consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à une entente ;
- b) exempter de l'application des MBM les routes à destination et en provenance des États en développement dont la part des activités d'aviation civile internationale est inférieure au seuil de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes desdites activités, tant que le régime mondial n'aura pas été mis en œuvre ;

17. *Demande* au Conseil de revoir les dispositions *de minimis*, notamment le seuil *de minimis* indiqué au paragraphe 16, alinéa 2), ci-dessus pour les MBM, en fonction des circonstances particulières des États et des incidences potentielles sur l'industrie et les marchés de l'aviation internationale, et compte tenu des principes directeurs énumérés en Annexe, à présenter à l'examen de la 39^e session de l'Assemblée en 2016 ;

18. *Décide* d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, en tenant compte des travaux demandés au paragraphe 19 ;

19. *Demande* au Conseil :

- a) de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime mondial de MBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC ;

- b) d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres ainsi que des organisations intéressées ;
 - c) de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime mondial de MBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives dont il est fait mention aux § 20 à 24 ci-dessous, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ;
 - d) de rendre compte des résultats des travaux mentionnés aux alinéas a), b) et c) ci-dessus, pour décision par la 39^e session de l'Assemblée ;
20. *Décide* qu'une MBM devrait tenir compte de la situation particulière et des moyens respectifs des États, en particulier des États en développement, tout en tenant au minimum la distorsion du marché ;
21. *Décide aussi* que la situation particulière et les moyens respectifs des États en développement pourraient être pris en compte au moyen d'exemptions *de minimis* de l'application de MBM, ou au moyen de l'application progressive de MBM, à des routes ou des marchés particuliers à faible niveau d'activité d'aviation internationale, notamment les routes et marchés desservant des pays en développement ;
22. *Décide aussi* que le fardeau administratif lié à l'application de MBM à des États ou des exploitants d'aéronefs à très faible niveau d'activité d'aviation internationale ne devrait pas être supérieur aux avantages de leur participation aux MBM et qu'il faudrait envisager des exemptions de l'application de MBM à de tels États ou exploitants d'aéronefs, tout en préservant l'intégrité des MBM en ce qui concerne l'environnement ;
23. *Décide aussi* que des aménagements des spécifications MBM pour les exploitants d'aéronefs pourraient être basés sur la rapidité de la croissance, la prompte adoption de mesures d'amélioration du rendement du carburant et les dispositions pour les nouveaux participants ;
24. *Décide de plus* que, dans la mesure où la mise en œuvre d'une MBM produit des recettes, elle devrait être utilisée de manière compatible avec le principe directeur n) de l'Annexe ;
25. *Reconnaît* que les programmes volontaires de compensation constituent, à court terme, un moyen pratique de compenser les émissions de CO₂, et *invite* les États à encourager les exploitants qui souhaitent prendre rapidement des mesures de compensation des émissions de carbone, particulièrement à utiliser des crédits provenant de programmes internationaux reconnus tels que le mécanisme de développement propre (MDP) ;
26. *Demande* au Conseil de collecter des renseignements sur le volume des compensations carbone achetées dans le cadre du transport aérien, notamment par le biais des plans d'action nationaux soumis à l'OACI, et de continuer à élaborer et à diffuser des meilleures pratiques et des outils, tels que le calculateur des émissions de carbone de l'OACI, qui aideront à harmoniser la mise en œuvre des programmes de compensation des émissions de carbone ;

27. Demande au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO₂ ;

28. Demande au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale ;

29. *Demande* au Conseil de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, en se fondant sur les renseignements approuvés par ses États membres ;

30. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO₂ provenant de toutes les sources, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

31. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;
- b) de consolider les partenariats avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais de leurs plans d'action, ce qui ce qui se traduira par une réduction des émissions de l'aviation internationale ;
- c) de lancer des travaux, immédiatement et de manière prioritaire, afin d'élaborer un processus et des mécanismes pour faciliter la fourniture d'une assistance technique et financière ainsi que pour faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités aux pays en développement, et de rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2015 et à la 39^e session de l'Assemblée ;
- d) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

32. *Demande* aux États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans le quatrième rapport d'évaluation publié récemment ;

- b) de veiller à ce que les futures évaluations internationales des changements climatiques entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;
- c) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant ;
- d) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies encore plus efficaces d'ici 2020 ;
- e) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures efficaces en matière de carburant pour réduire les émissions de l'aviation ;
- e) d'accélérer les efforts pour réaliser des avantages environnementaux grâce à l'application de technologies qui améliorent l'efficacité de la navigation aérienne, et de travailler en collaboration avec l'OACI pour apporter ces avantages dans toutes les régions et tous les États, en tenant compte de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- g) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts d'exploitation ATM pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- h) d'instaurer une approche coordonnée au sein de leurs administrations nationales pour élaborer des mesures visant à accélérer le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de carburants alternatifs durables pour l'aviation, conformément à leurs circonstances nationales ;
- i) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;
- j) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient :
 - i) réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie ;
 - ii) respecter les domaines de haute importance en ce qui concerne la biodiversité, la conservation et les avantages que tirent les humains des écosystèmes, conformément aux règlements internationaux et nationaux ;
 - iii) contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- k) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller, au niveau national, la durabilité de la production des carburants alternatifs pour l'aviation ;

- l) d'œuvrer ensemble sous l'égide de l'OACI et d'autres organes internationaux compétents, pour échanger renseignements et meilleures pratiques, notamment en ce qui concerne la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation ;

33. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) de fournir aux bureaux régionaux de l'OACI les orientations et les instructions nécessaires pour aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à leurs divers programmes ;
- e) d'élaborer une norme mondiale sur le CO₂ pour les aéronefs en fixant comme objectif l'achèvement des analyses d'ici à la fin de 2015 et l'adoption par le Conseil en 2016 ;
- f) d'élaborer plus avant les moyens de mesure du rendement du carburant, notamment pour l'aviation d'affaires internationale, et de développer et actualiser les objectifs technologiques et opérationnels à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;
- g) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les améliorations de l'ATM et autres mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale ;
- h) d'insister sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI et d'encourager les États et les parties prenantes à perfectionner la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports pour réduire les effets néfastes des émissions de GES de l'aviation civile ;
- i) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de l'ATM et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

- j) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques et à des travaux plus approfondis, sous l'égide de l'OACI, sur les carburants alternatifs durables pour l'aviation ;
- k) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- l) de collecter des renseignements sur la progression des carburants alternatifs en aviation, y compris par le biais des plans d'action nationaux, pour donner une vue globale de l'utilisation future des carburateurs alternatifs et prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- m) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation alternatifs durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- n) de surveiller et de diffuser, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les renseignements pertinents relatifs aux incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure ;
- o) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

Annexe

Les principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) sont les suivants :

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;

- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO₂, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;
- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.

Point 18 : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile

18.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine la note WP/9 — Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile, qui présente en appendice un rapport sur la mise en œuvre globale de la Politique de l'OACI sur la coordination régionale.

18.2 La Colombie présente la note WP/286, Révision n° 1, soumise par 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), qui souligne la nécessité d'une plus grande coopération entre l'OACI et les organisations régionales dans le domaine du transport aérien.

18.3 Notant qu'aucune organisation régionale similaire à celles qui existent dans d'autres régions n'a encore été établie dans la région Asie et Pacifique, une délégation offre son appui à ses voisins de la région afin d'examiner d'autres initiatives d'engagement coordonné, qui pourraient s'ajouter en complément aux arrangements existants.

18.4 Le Secrétaire général affirme que l'OACI coopérera entièrement avec les organisations régionales dans tous les domaines liés à ses objectifs stratégiques et qu'elle s'engage à appuyer toutes autres initiatives de coopération qui viseraient à faciliter la réalisation de ces objectifs.

18.5 Le Comité prend note des renseignements contenus dans la note WP/9 sur la mise en œuvre globale de la politique de l'OACI en matière de coopération régionale, ainsi que des progrès réalisés. Le Comité prend note en outre du contenu de la note WP/286 et des informations présentées dans la note WP/157 par l'Indonésie. Il note par ailleurs que l'OACI continuera de renforcer et d'intensifier ses efforts afin de promouvoir la coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile.

Point 19 : Durée des mandats du Secrétaire général

19.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif est saisi de la note WP/5 — Durée du mandat du Secrétaire général, présentée par le Conseil. La note cite les articles 54 h) et 58 de la Convention relative à l'aviation civile internationale qui accordent au Conseil le pouvoir de nommer le Secrétaire général et d'en déterminer la méthode de nomination, sous réserve de toutes règles établies par l'Assemblée. La note WP/5 rappelle d'une part, la décision prise par le Conseil à sa 178^e session, selon laquelle le Secrétaire général est nommé pour un mandat de trois à quatre ans, le mandat de quatre ans ne s'appliquant que dans des circonstances exceptionnelles, et d'autre part, l'adoption par l'Assemblée de la Résolution A36-28 qui incorpore en partie cette politique.

19.2 La note WP/5 indique qu'à sa 193^e session le Conseil a décidé que la durée de toutes les nominations futures du Secrétaire général devrait être de trois ans et ne pas varier de trois à quatre ans, et qu'il a adopté à cette fin un amendement à son Règlement intérieur. L'Assemblée est invitée à adopter le projet de résolution présenté en appendice à la note WP/5, qui met à jour la Résolution A36-28.

19.3 Une délégation appuie la décision du Conseil, en soulignant qu'elle renforcera la transparence et offrira un plus grand nombre de possibilités de nomination au poste de Secrétaire général.

19.4 En conséquence, le Comité convient d'inviter l'Assemblée à adopter la proposition de Résolution présentée ci-après :

Résolution 19/1 (Renumérotée A38-21)

Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil

L'Assemblée,

Tenant compte de la Résolution 51/241 « Renforcement du système des Nations Unies » adoptée à l'unanimité en 1997 par l'Assemblée générale des Nations Unies, qui recommande de fixer le mandat des chefs de l'administration des programmes, fonds et autres organismes relevant de l'Assemblée ou du Conseil économique et social des Nations Unies à quatre ans dans tous les cas, ce mandat étant renouvelable une fois, et qui encourage les institutions spécialisées des Nations Unies à envisager d'établir des mandats de durée uniforme et limités en nombre pour le chef de leur secrétariat ;

Considérant que, en vertu de l'Article 58 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Chicago, 1944), l'Assemblée peut établir les règles suivant lesquelles le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi du Secrétaire général ;

Considérant que, les 2 et 9 juin 2006, le Conseil a décidé que le Secrétaire général est nommé pour un mandat fixé à trois ou quatre ans, et qu'un Secrétaire général qui a rempli deux mandats ne peut pas être nommé pour un troisième mandat ;

Considérant que, le 22 juin 2011, le Conseil a décidé que la durée de toutes les nominations futures d'un Secrétaire général devrait être de trois ans et qu'elle ne devrait pas varier de trois à quatre ans ou être de quatre ans dans des cas exceptionnels,

Considérant que l'article 51 ne spécifie pas le nombre de fois qu'un Président du Conseil peut être réélu, ce qui laisse la possibilité d'appliquer en pratique une limite raisonnable,

Reconnaissant qu'il est souhaitable et approprié d'établir des limites au nombre des mandats du Secrétaire général et du Président du Conseil parce que, tout en laissant aux titulaires un délai raisonnable pour atteindre les objectifs fixés par le Conseil lorsqu'ils ont pris leurs fonctions, de telles limites contribueront à ce que l'OACI bénéficie périodiquement d'un regard neuf et d'une expertise nouvelle au plus haut niveau, ainsi que du plus large éventail de styles de direction et de la plus large diversité culturelle et régionale qu'apportera un changement régulier des titulaires des plus hautes fonctions,

Reconnaissant que, pour les mêmes raisons, il est souhaitable d'appliquer ces limites de façon telle que l'on ne puisse remplir plus de deux mandats complets dans l'une ou l'autre des fonctions de Président du Conseil et de Secrétaire général ou dans ces deux fonctions prises ensemble ;

1. *Prend note* de la décision du Conseil fixant une limite de deux mandats à la fonction de Secrétaire général, la durée de chacun de ces mandats étant de trois ans;
2. *Invite instamment* les États contractants à ne pas proposer comme candidat, et *demande* au Conseil de ne pas admettre comme candidat à la présidence du Conseil quiconque aura rempli, à la date de la prise de fonctions, un total de deux mandats complets dans cette fonction ;
3. *Invite instamment* les États contractants à ne pas proposer comme candidat, et *demande* au Conseil de ne pas admettre comme candidat à la présidence du Conseil ou au poste de Secrétaire général quiconque aurait rempli, à la fin de son mandat, un total de plus de deux mandats complets à ces deux postes ;
4. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A36-28.

Point 20 : Proposition visant à tenir l'Assemblée tous les deux ans

20.1 Le Comité examine cette question durant sa deuxième séance. Il dispose pour cela des éléments présentés par le Conseil dans la note A38-WP/18.

20.2 Le Directeur par intérim des affaires juridiques et des relations extérieures présente la note A38-WP/18 et rappelle qu'à la suite d'une proposition de l'Arabie saoudite d'envisager de tenir les sessions de l'Assemblée tous les deux ans et d'établir un budget de l'Organisation pour deux années, la 37^e session de l'Assemblée a demandé au Conseil d'étudier cette question en tenant compte de la nécessité de veiller à ce que la préparation pour une session de l'Assemblée tous les deux ans n'entraîne pas de coûts de fonctionnement supplémentaires pour l'Organisation, d'examiner la possibilité de réduire le nombre de sessions du Conseil de trois à deux durant une année où l'Assemblée se réunit et de présenter un rapport à ce sujet à la prochaine session de l'Assemblée. Il rappelle aussi que durant

sa 182^e session, le Conseil a examiné un rapport du Corps commun d'inspection qui demande à l'OACI de tenir des sessions de l'Assemblée tous les deux ans et d'adopter un budget biennal, et que, durant la 183^e session du Conseil, le Comité des finances s'est prononcé contre l'acceptation de ces recommandations, ce dont le Conseil est convenu. De plus, le Conseil s'est de nouveau penché sur ces questions durant sa 187^e session, et une fois de plus a décidé de continuer à tenir les sessions de l'Assemblée tous les trois ans. Le Directeur par intérim note de plus que le Conseil a examiné la toute dernière proposition de l'Arabie saoudite présentée à la neuvième séance de la 198^e session du Conseil et à la première séance de sa 199^e session, et a décidé de ne pas recommander la tenue de sessions de l'Assemblée tous les deux ans, l'option d'un budget biennal et la réduction du nombre de sessions du Conseil de trois à deux durant une année où l'Assemblée se réunit.

20.3 Une délégation note que le Comité exécutif vient juste d'approuver un mandat de trois ans pour le Secrétaire général, ce qui coïncide avec la tenue de sessions triennales de l'Assemblée. Elle observe de plus que le fait de continuer à tenir des sessions de l'Assemblée tous les trois ans sera avantageux pour les États qui s'inquiètent de la croissance des coûts liés à la préparation et à la participation à de plus fréquentes sessions de l'Assemblée. Cela étant, la délégation appuie la recommandation du Conseil de ne pas tenir des sessions de l'Assemblée tous les deux ans.

20.4 Une autre délégation souligne le fait que la proposition de l'Arabie saoudite a été analysée en profondeur par le Conseil et que, se fondant sur la nécessité d'apporter des modifications à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ce qui détournerait l'attention de l'Organisation d'autres priorités, et étant donné les coûts supplémentaires qui en résulteraient tant pour l'Organisation que pour ses États membres, le Conseil a jugé la proposition injustifiée. Il est de plus noté que l'Organisation dispose d'autres mécanismes tels que la capacité de tenir des conférences de haut niveau ou des sessions extraordinaires de l'Assemblée, si nécessaire, au cas où il faudrait que les États membres se réunissent dans des années intercalaires entre les sessions triennales de l'Assemblée.

20.5 Certaines autres délégations sont de l'avis de ces deux délégations et expriment aussi leur soutien à la recommandation du Conseil de continuer à tenir les sessions de l'Assemblée selon un cycle triennal.

20.6 Le Président du Comité conclut qu'en l'absence d'un soutien à la proposition, et se fondant sur les délibérations, le Comité convient de recommander que le cycle triennal actuel des sessions de l'Assemblée soit préservé.

Point 21 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre des membres du Conseil à 39

21.1 Le Comité examine cette question constitutionnelle durant sa deuxième séance. Il dispose pour ce faire des renseignements présentés par le Conseil dans la note A38-WP/17.

21.2 Le Directeur par intérim des affaires juridiques et des relations extérieures présente la note A38-WP/17 et rappelle qu'à sa 37^e session (septembre-octobre 2010), l'Assemblée a examiné au titre du point 8 de l'ordre du jour, intitulé Élection des États contractants qui seront représentés au Conseil, une proposition de l'Arabie saoudite visant à porter le nombre de membres du Conseil de 36 à 39. La 37^e session de l'Assemblée a renvoyé au Conseil la question de l'augmentation de trois sièges du nombre de membres du Conseil pour que ce dernier l'étudie. Conformément à la décision de l'Assemblée, le Conseil a examiné l'amendement proposé à la neuvième séance de sa 198^e session, le 8 mars 2013, et s'est prononcé contre l'augmentation du nombre de sièges.

21.3 Une délégation observe que tous les États membres ont droit d'être représentés au Conseil ; cependant, elle n'appuie pas l'augmentation du nombre de sièges au Conseil mais demande plutôt qu'il y ait des accords régionaux entre États ayant des intérêts communs pour qu'un plus grand nombre d'États aient la possibilité de siéger au Conseil par roulement. Une délégation appuie cette approche.

21.4 Une autre délégation note que l'approche préconisée par les intervenants précédents pour augmenter la participation des États membres au Conseil est l'une des solutions possibles à la question, mais qu'il pourrait y en avoir d'autres. Elle indique que la proposition ci-dessus et d'autres solutions potentielles devraient être examinées. Elle reconnaît de plus que, compte tenu du nombre actuel d'États membres de l'OACI, la conclusion de la note A38-WP/17 à l'effet que le coût pour l'Organisation de l'augmentation proposée du nombre de membres du Conseil ne serait pas si significatif et que le Conseil de l'OACI est relativement restreint comparativement aux organes directeurs d'autres organisations des Nations Unies dont le nombre d'États membres est comparable, il conviendrait de revenir sur la question de la composition du Conseil dans l'avenir.

21.5 Une délégation souligne le fait que l'idée d'élargir le Conseil ne devrait pas être mise de côté indéfiniment et mérite d'être examinée.

21.6 La délégation de l'Arabie saoudite note que sa proposition, telle qu'elle est expliquée dans la note A38-WP/17, parle d'elle-même. Elle souligne de plus le fait que cette proposition a été dûment examinée par le Conseil.

21.7 Le Président du Comité note qu'il n'y a pas d'appui marqué à la proposition d'augmenter la composition du Conseil pour l'instant mais qu'un certain soutien a été accordé à l'idée de revoir cette question dans l'avenir. Le Comité convient de communiquer cette information à l'Assemblée et de noter que les questions soulevées concernant la représentation au Conseil pourraient être réglées par des arrangements régionaux visant à assurer un roulement de représentation.

Point 22 : Gestion des ressources humaines

22.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif examine la note A38-WP/75 qui décrit les initiatives en cours en vue d'améliorer la gestion des ressources humaines et de promouvoir l'éthique, l'efficacité et la transparence à l'échelle de l'Organisation.

22.2 Le Comité note que la gestion des ressources humaines à l'OACI continue de s'améliorer : *Le Code du personnel de l'OACI* a été révisé en profondeur ; un cadre de déontologie de l'OACI a été mis en œuvre ; les règles du personnel ont été révisées pour mettre l'OACI au même niveau que les autres institutions du système des Nations Unies et refléter les orientations de politique des États membres ; les politiques sur la mobilité du personnel ; la gestion des performances, l'apprentissage et le perfectionnement du personnel ainsi que les campagnes d'information et le recrutement ciblé ont été soit publiés, soit améliorés ; et la modernisation des activités concernant les ressources humaines s'est poursuivie parallèlement à la mise en œuvre d'améliorations de l'automatisation visant à améliorer l'efficacité et l'adaptabilité aux besoins des programmes.

22.3 Le Comité exécutif prend note des réalisations mentionnées dans la note A38-WP/75 et invite l'Assemblée :

- a) à prendre note des réformes en cours entreprises et des réalisations faites par l'Organisation pour améliorer la gestion des ressources humaines ;
- b) à entériner les initiatives prioritaires et les autres actions identifiées pour continuer à améliorer la gestion des ressources humaines au cours du prochain triennat.

Point 23 : Situation du personnel de l'OACI

23.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif examine la note A38-WP/76 qui traite de la situation de l'effectif de l'OACI. Cette note présente la situation de l'effectif de l'OACI pour les années 2010, 2011 et 2012, et comprend la situation en matière de représentation géographique équitable (RGE) et de parité des sexes, ainsi qu'une analyse des nominations aux postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur et de leurs incidences en matière de RGE et de parité des sexes, ainsi que des données fournies par les ressources humaines (RH) sur l'âge, la durée de service et les prévisions de départ à la retraite. Elle présente également des observations basées sur les statistiques et décrit les mesures futures concernant la planification du personnel, la RGE et la parité des sexes.

23.2 Le Comité exécutif note qu'en ce qui concerne la RGE, le nombre d'États membres représentés au Secrétariat a augmenté. En ce qui concerne la parité des sexes, le Comité se félicite des mesures proactives visant à améliorer la représentation des femmes aux postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur à l'OACI. Il est reconnu que cela est un objectif commun aussi bien du Secrétariat que des États membres et que les réalisations résultant des efforts conjoints pourraient servir de modèle pour le secteur aéronautique.

23.3 En ce qui concerne la planification des effectifs, le Comité souligne l'importance de la planification à l'avance afin de s'assurer que les postes sont comblés à temps pour optimiser l'efficacité, en tenant compte de toutes les considérations pertinentes en matière de budget et de gestion.

23.4 Le Comité prend acte des renseignements fournis dans la note WP/226 présentée par la Chine.

23.5 En vue de réaliser et de maintenir un effectif diversifié, souple et motivé, et en mettant un accent sur la planification de l'effectif et des objectifs de l'Organisation qui sont une représentation géographique aussi large que possible tout en travaillant pour atteindre la parité des sexes, le Comité exécutif invite l'Assemblée à entériner les mesures futures présentées dans la note de travail, qui sont les suivantes :

- a) la planification du personnel, notamment l'élaboration de stratégies et de procédures qui visent la planification de la relève et font partie des politiques sur la mobilité et le perfectionnement du personnel ;
- b) les stratégies de gestion des compétences, qui visent à repérer, recruter et fidéliser au bon moment les compétences nécessaires, tout en veillant à ce que ces stratégies soient interreliées avec d'autres stratégies et mesures organisationnelles visant à récupérer, communiquer et transférer la mémoire et les connaissances institutionnelles ;

- c) renforcer la politique et les procédures de recrutement, ainsi que les processus internes de suivi et la responsabilisation dans la réalisation des objectifs en matière de diversité ;
- d) améliorer les relations extérieures et les possibilités de perfectionnement pour les candidats aux postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur qui proviennent d'États non représentés ou représentés au-dessous du niveau souhaitable – ainsi que pour les candidates.

Point 24 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI

24.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif examine cinq notes de travail (A38-WP/6, 74, 227, 307 et 362) au titre du point « *Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI* ».

24.2 Le Comité se voit présenter la note A38-WP/6, qui propose d'amender la Règle 63 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (Doc 7600), conformément à la Décision A-22 et à la Résolution A31-16, afin d'ajouter la langue chinoise aux langues de la documentation. Le Comité convient de recommander à la Plénière la décision proposée dans la note A38-WP/6, qui consiste à approuver l'amendement de la Règle 63 du Règlement intérieur permanent comme l'indique l'appendice à ladite note.

24.3 Le Comité se voit présenter la note A38-WP/74, qui contient le rapport du Conseil exposant les progrès qui continuent à être réalisés pour renforcer l'efficacité et l'efficacités de l'Organisation, comme l'a demandé l'Assemblée à sa 37^e session. Ce rapport présente aussi des actions et précise des mesures en vue de nouvelles améliorations à réaliser au cours du triennat 2014-2016. Le Comité note avec satisfaction les progrès réalisés par l'Organisation pour améliorer son efficacité et son efficacités et appuie l'utilisation des nouvelles technologies. Plusieurs États membres expriment des préoccupations au sujet de l'efficacité de l'Organisation en ce qui concerne les préparatifs de l'Assemblée, en particulier la tenue de trois conférences de haut niveau qui se sont succédées de façon relativement rapide avant la 38^e session de l'Assemblée. Il est également demandé de passer en revue la méthode de rédaction des résolutions de l'Assemblée. Le Comité convient de recommander à l'Assemblée de demander au Conseil d'examiner les moyens d'améliorer la structure générale des travaux préparatoires menant à l'Assemblée et de prendre des dispositions pour améliorer davantage l'efficacité et l'efficacités de l'Organisation.

24.4 La note WP/307, présentée par la Fédération de Russie, indique que les services linguistiques de l'OACI sont en train d'être réduits au détriment des pays non anglophones et demande que l'Assemblée soit invitée à prendre plusieurs mesures visant à renforcer les résolutions de l'Assemblée en vigueur à ce sujet.

24.5 La note WP/362, présentée par la France et le Burkina Faso, le Cameroun, le Canada, l'Égypte, les Émirats arabes unis, la Libye, le Maroc et l'Ukraine, souligne l'importance du multilinguisme à l'OACI et suggère que des pratiques soient adoptées au sein de l'OACI pour réaliser et maintenir le multilinguisme au sein de l'Organisation, tout en cherchant l'efficacité et le contrôle des dépenses.

24.6 La note WP/227, présentée par les 22 États membres¹ de la Commission latino-américaine de l'aviation civile, souligne qu'il est nécessaire que la documentation qui appuie la sécurité et d'autres domaines importants des travaux de l'Organisation soit disponible dans toutes les langues officielles. La note propose un amendement des Résolutions A37-15 et A37-25 et invite l'Assemblée à appuyer l'attribution aux services linguistiques des fonds nécessaires pour traduire la documentation.

24.7 Plusieurs États membres prennent la parole pour appuyer le multilinguisme comme principe fondamental pour réaliser les objectifs de l'OACI. Certains États membres déclarent que le multilinguisme ne doit pas se ressentir des contraintes budgétaires. D'autres invoquent la nécessité de trouver un financement de rechange pour assurer la disponibilité de la documentation, principalement en ce qui concerne la mise en œuvre des questions de sécurité et de sûreté. Un État membre note qu'une note de travail est jugée exagérément normative et que certaines dispositions qui y figurent empièteraient sur les responsabilités du Conseil et du Secrétaire général en matière d'établissement des politiques et de gestion. Il est noté qu'un État membre a soumis un projet de Protocole d'accord sur la coopération dans les services linguistiques au sein du Secrétariat.

24.8 Le Secrétaire général appuie pleinement le multilinguisme comme objectif principal de l'OACI et rappelle à l'Assemblée que les Normes et pratiques recommandées sont toujours approuvées dans les six langues officielles. Il note que, comme il a été indiqué au Conseil, certaines des mesures présentées dans les notes ont déjà été mises en œuvre mais que les restrictions budgétaires ne peuvent pas être ignorées. L'OACI ne peut pas consacrer plus de fonds aux services linguistiques, mais les États membres sont encouragés à appuyer ces activités au moyen de contributions volontaires. Il souligne que les services linguistiques font partie intégrante des activités de programme prévues dans la proposition de budget pour le triennat 2014-2015-2016.

24.9 Le Comité convient de demander à l'Assemblée de charger le Conseil de suivre de près la mise en œuvre des politiques et décisions qu'il a adoptées pour améliorer l'efficacité et l'efficience des questions relatives aux services linguistiques.

24.10 Ayant examiné les notes A38-WP/6, 74, 227, 307 et 362, le Comité recommande que l'Assemblée :

- a) approuve l'amendement de la Règle 63 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (Doc 7600) proposée dans la note A38-WP/6 ;
- b) reconnaisse avec satisfaction les progrès et les résultats qui ont été réalisés dans la mise en œuvre des Résolutions A31-2 et A32-1 de l'Assemblée et de la décision prise par l'Assemblée à sa 37^e session en ce qui concerne l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'OACI ;
- c) demande au Conseil d'examiner les moyens d'améliorer la structure générale des travaux préparatoires menant à l'Assemblée et de continuer, dans le cadre du processus en cours, à travailler à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'OACI ;

¹ Argentine, Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, El Salvador, Équateur, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Mexique, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou, République Dominicaine, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du).

- d) reconnaissant le multilinguisme comme principe fondamental pour réaliser les objectifs de l'OACI, demande au Conseil de suivre de près la mise en œuvre des politiques et décisions qu'il a adoptées pour améliorer l'efficacité et l'efficience des questions relatives aux services linguistiques.

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

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

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

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

Résolution 25/1 (Renumérotée A38-13)

Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

4. *Recommande* que le Conseil prenne des mesures afin d'assurer et d'encourager la participation la plus complète possible de tous les États contractants aux travaux de la Commission ;

5. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A22-4.

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

25.3 Dans la note WP/48, le Conseil rend compte du résultat d'une étude de la question de la notification et de la publication des différences ainsi que des activités entreprises par l'OACI pour en traiter, et il propose un projet de résolution sur la formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences.

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

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

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

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

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

Résolution 25/2 (Renumérotée A38-11)

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Demande* aux États contractants de réaffirmer leur engagement à respecter les obligations que leur imposent les articles 37 et 38 de la *Convention* ;

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

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

Règles pratiques

1. Le Conseil devrait s'assurer que les dispositions des SARP et des PANS soient parfaitement compatibles. De plus, le Conseil devrait s'efforcer d'améliorer le traitement, la présentation et l'utilité des documents de l'OACI contenant des SARP, des PANS et autres dispositions connexes, tout particulièrement pour les systèmes complexes et leurs applications. À cette fin, le Conseil devrait encourager la production et la tenue à jour de spécifications sur les besoins au niveau des systèmes ainsi que sur les fonctions et les performances requises. Il devrait continuer à rechercher les moyens les plus appropriés d'élaborer, de traduire, de traiter et de diffuser les spécifications techniques.
2. Les États contractants devraient présenter des observations complètes et détaillées sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS, ou du moins indiquer s'ils acceptent ou rejettent ces propositions quant au fond. Ils devraient disposer d'au moins trois mois à cette fin. De plus, les États contractants devraient recevoir avec un préavis d'au moins trente jours une notification de l'intention d'approuver ou d'adopter des éléments détaillés au sujet desquels ils ne sont pas consultés.
3. Les États contractants devraient disposer d'un délai de trois mois complets pour notifier leur désapprobation des amendements apportés aux SARP ; en fixant la date limite de notification des désapprobations, le Conseil devrait tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.

4. Le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.
5. Avant l'adoption et l'approbation d'amendements de SARP et de PANS, le Conseil devrait tenir compte de la faisabilité de la mise en œuvre des SARP et des PANS avant les dates d'application envisagées.
6. Compte tenu des définitions des termes « norme » et « pratique recommandée », le Conseil devrait veiller à ce que les nouvelles dispositions d'Annexe dont l'application uniforme est reconnue comme étant nécessaire soient adoptées en tant que normes, et à ce que les nouvelles dispositions dont l'application uniforme est souhaitable soient adoptées en tant que pratiques recommandées.
7. Le Conseil devrait prier instamment les États contractants de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Si un État contractant se trouve dans l'impossibilité de se conformer à certaines SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de leur non application, y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes, de nature ou en principe.
8. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être promptement mises à la disposition des États contractants.
9. En encourageant et en aidant les États contractants dans la mise en œuvre des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont l'OACI dispose et renforcer les partenariats avec les entités qui fournissent des ressources et de l'assistance pour le développement de l'aviation civile internationale.
10. Les États contractants devraient établir un processus et des procédures internes par lesquels ils donnent effet à la mise en œuvre des dispositions des SARP et des PANS.
11. L'OACI devrait mettre à jour et développer les éléments indicatifs techniques en tenant compte des priorités établies pour bien couvrir tous les domaines techniques.

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

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

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

d'une pratique recommandée concernant la mise en place d'une législation, de réglementations et/ou de politiques par les États pour appuyer les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

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

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

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

Résolution 25/3 (Renumérotée A38-1)

Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Lance un appel* aux États contractants pour qu'ils réaffirment leur engagement à appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles ;
2. *Invite* instamment les États contractants à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et les membres de leurs familles, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 ;
3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 ;
4. *Invite* instamment le Conseil à envisager plus avant l'élaboration de normes et des pratiques recommandées concernant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles ;
5. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A32-7.

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

PARTIE II
PROCÈS-VERBAUX DU
COMITÉ EXÉCUTIF

Procès-verbal de la première séance
(Mercredi 25 septembre 2013, 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

Séance à huis clos

1. Point 10 de l'ordre du jour : Arriérés de contributions
 - Aspects financiers de la question des arriérés de contributions
2. Point 10 de l'ordre du jour : Arriérés de contributions
 - Adoption du rapport verbal à la plénière

RÉSUMÉ DES DÉBATS

1. Ouvrant la séance, le Président du Comité exécutif déclare que ce point de l'ordre du jour serait examiné à huis clos, la participation étant limitée aux délégations des États membres de l'OACI.

Point 10 de l'ordre du jour : arriérés de contributions

Aspects financiers de la question des arriérés de contributions

2. Le Secrétaire général présente la note WP/43 Révision n° 1 (avec Additif n° 1), qui traite des aspects financiers de la question des arriérés de contributions. La note fournit des renseignements sur l'état des arriérés de contributions et sur les États membres dont le droit de vote a été réputé suspendu ; l'incidence des retards dans la réception des contributions ; les mesures visant à traiter de la question des arriérés de contributions ; et les mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date. L'Additif n° 1 présente une mise à jour de l'Appendice C à la note qui indique les arriérés des États membres dont le droit de vote a été réputé suspendu au 20 septembre 2013.
3. Se fondant sur le paragraphe 2.3 de la note relative à l'incidence du non-versement ou des retards de paiement des contributions sur les flux de trésorerie de l'Organisation, le Secrétaire général souligne que le total des arriérés de contributions au 18 septembre 2013 s'élève à 9,7 millions CAD. Ce montant correspond pratiquement à une fois et demie le niveau du Fonds de roulement, lequel s'élève actuellement à 6,0 millions USD. S'agissant de l'encours des engagements, il représente à peu près 11 % du budget ordinaire de l'Organisation de 2013. Le Secrétaire général rappelle que le Conseil, prenant note du fait que les problèmes de liquidité découlant des retards dans la réception des contributions auraient de graves répercussions sur l'aptitude de l'OACI à mettre en œuvre son programme de travail, a convenu de porter le niveau du Fonds de roulement à 8,0 millions USD. Cette question a fait l'objet d'un rapport dans une note distincte (WP/42).
4. S'agissant du paragraphe 3 sur les mesures prises par l'OACI pour encourager les États membres à verser en temps voulu leurs contributions annuelles dues, le Secrétaire général est heureux d'annoncer qu'à la suite des énormes efforts déployés par le Secrétariat pour réduire les arriérés, le montant

total de ceux-ci a atteint son niveau le plus bas depuis des années. La figure 2 du paragraphe 2.1.3 montre une baisse du montant de l'encours des arriérés de 10,7 millions CAD en 2006 à 9,7 CAD au 18 septembre 2013, même si le montant notifié aux États a augmenté de 68,3 CAD à 88,7 millions CAD durant la même période.

5. En ce qui concerne la mise à jour de l'Appendice C dans l'Additif n° 1, le Secrétaire général annonce qu'au 20 septembre 2013, le droit de vote de 11 États membres reste suspendu en application de l'article 62 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, chiffre à comparer à celui de 14 États lors de la dernière Assemblée tenue en 2010. Toute modification en la matière intervenant au cours de la 38^e session de l'Assemblée serait notifiée via un autre additif à la note WP/43 Révision 1.

6. Le Secrétaire général appelle ensuite l'attention des participants à l'Appendice D à la note, qui présente le projet de Résolution A10/1 (Règlement par les États contractants de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations) mettant à jour la Résolution A37-32 de l'Assemblée. L'appendice propose deux changements : un amendement au paragraphe 6 du dispositif, par lequel la référence au droit de vote au Conseil serait supprimée ; et l'insertion d'un nouveau paragraphe 7 du dispositif, en vertu duquel serait suspendu le droit de vote au Conseil des États membres du Conseil dont l'ensemble ou une partie des contributions annuelles dues est en souffrance depuis plus de 18 mois.

7. Lors des débats qui s'ensuivent, le délégué de Singapour donne son appui au projet de Résolution A10/1, qui a été soigneusement examiné par le Conseil. Il constate avec satisfaction, à partir de la mise à jour de l'Appendice C, que le niveau des arriérés combinés des États du Groupe A (États ayant conclu des accords – dont ils ne respectent pas les termes – avec le Conseil pour liquider leurs arriérés sur un certain nombre d'années) et du Groupe B (États accusant trois années complètes ou plus d'arriérés de contributions et n'ayant pas conclu d'accord avec le Conseil pour liquider leurs arriérés) s'était amélioré entre 2006 et 2012, et encourage les États qui n'ont pas conclu d'accord avec le Conseil pour la liquidation de leurs arriérés à le faire. Le délégué de Singapour invite aussi le Conseil à tenir compte du produit intérieur brut (PIB), du volume du trafic aérien international et de la situation des États lors de la conclusion de ces accords, pour s'assurer que les conditions sont minimales et se situent dans les limites des moyens financiers des États.

8. En absence d'autres observations, le Comité convient d'inviter l'Assemblée à : prendre acte des progrès accomplis sur le plan du recouvrement des arriérés de longue date ; et adopter le projet de Résolution A10/1 présenté dans l'Appendice D à la note WP/43 Révision n° 1.

9. Le Président remercie tous les États membres qui ont versé leurs contributions à temps et ceux qui font tous les efforts possibles pour ne pas avoir de contributions en souffrance en concluant des arrangements avec l'OACI pour régler leurs arriérés. Il invite les États membres n'ayant pas encore versé leurs arriérés ou conclu de tels arrangements à le faire le plus tôt possible.

Approbation du rapport verbal sur le point 10 de l'ordre du jour

10. Le Comité approuve la proposition de rapport verbal à la plénière sur le point 10 de l'ordre du jour.

11. La séance est levée à 9 h 20 pour permettre au Comité de se réunir à nouveau en plénière et de poursuivre les délibérations sur ce point et d'autres encore de l'ordre du jour.

Procès-verbal de la deuxième séance
(Mercredi 25 septembre 2013, 14 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 12 de l'ordre du jour : Coopération technique — Politique et activités de coopération et d'assistance techniques
 - Note présentée par l'Indonésie
 - Note présentée par le Japon
 - Note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États (IAC)
2. Point 18 de l'ordre du jour : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile
 - Note présentée par les 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
 - Note d'information présentée par l'Indonésie
3. Point 19 de l'ordre du jour : Durée des mandats du Secrétaire général
4. Point 20 de l'ordre du jour : Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans
5. Point 21 de l'ordre du jour : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre des membres du Conseil à 39

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 12 de l'ordre du jour : Coopération technique — Politique et activités de coopération et d'assistance technique

Politique d'assistance et de coopération techniques et activités de coopération technique durant la période 2010-2012

12. Le directeur de la Coopération technique présente la note WP/19 [Révision (en espagnol uniquement)], qui donne une mise à jour de la politique et de la stratégie de l'OACI relatives à l'assistance et à la coopération techniques, notamment la répartition des responsabilités au sein du Secrétariat pour la mise en œuvre de ces activités, et les principes et priorités connexes en matière de financement des projets ; présente une analyse des résultats de performance durant la période 2010-2012 d'un point de vue à la fois financier et opérationnel non quantifiable, notamment une comparaison avec le triennat précédent ; et décrit les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour la

période 2010-2012, complétés par des renseignements sur la répartition des coûts entre le Fonds AOSC et le budget régulier pendant la période analysée.

13. Le directeur de la Coopération technique souligne que pour rationaliser et renforcer les programmes d'appui technique de l'OACI, le Conseil a adopté de nouvelles définitions des expressions « assistance technique » et « coopération technique » telles qu'utilisées dans le contexte de l'Organisation. D'une part, l'OACI fournirait une assistance technique au moyen des ressources du budget ordinaire et/ou de fonds volontaires, qui seraient affectés conformément aux principes de financement et aux critères de priorité définis par le Conseil, principalement pour remédier aux insuffisances détectées surtout lors des audits de l'OACI. D'autre part, dans le cadre du concept de coopération technique, par l'entremise de sa Direction de la coopération technique (TCB), l'Organisation continuerait à aider les États et d'autres entités à élaborer et à mettre en œuvre des projets financés par des gouvernements ou des donateurs sur la base du recouvrement des coûts. En raison de la nouvelle politique, le Secrétaire général répartirait les fonctions d'assistance technique au sein Secrétariat et élaborerait des mécanismes qui garantiraient l'utilisation la plus efficace possible des ressources limitées dont dispose l'OACI. Le Secrétariat est convaincu que la mise en œuvre de ce nouveau concept conduirait à une exécution encore plus efficace et efficiente des programmes d'appui technique de l'OACI.

14. Le directeur de la Coopération technique insiste que le Programme de coopération technique constitue un outil opérationnel majeur pour renforcer les activités de coopération technique de l'OACI. Comme le montre la note, la performance du Programme durant le triennat actuel a jouti de l'intérêt continu des États, des donateurs et des entités privés. La TCB de l'OACI a mis en œuvre 100 projets d'aviation civile en moyenne par an dans à peu près 150 États, l'exécution du programme coûtant au total 337,9 millions dollars (USD). Le coût moyen de mise en œuvre du programme au cours des 10 dernières années s'établit à 129,7 millions USD. Pour que les États membres soient en mesure de profiter de façon égale de l'expertise et de l'expérience de l'OACI en matière d'aide à la correction des insuffisances du secteur de l'aviation civile, l'Organisation adopte des mesures pour renforcer davantage son programme d'information et nouer de nouveaux partenariats. Compte tenu de la structure d'autofinancement de la TCB, le Secrétaire général a présenté durant la période 2010-2012 un certain nombre de mesures économiques destinées à réduire autant que possible les dépenses. Ces mesures, ajoutées à l'intensification de la mise en œuvre du programme, ont contribué à rétablir à un niveau sain la situation financière du Fonds AOSC.

15. Le directeur de la Coopération technique met par ailleurs en exergue l'élaboration, durant la période analysée, d'un plan de gestion du Programme de coopération technique qui établit les objectifs à atteindre et les stratégies à suivre au cours des trois prochaines années. Il souligne que l'objectif de l'OACI demeure d'améliorer en permanence l'efficacité et la qualité des services de la TCB dans l'intérêt de ses États membres. Pour cette raison, la priorité a été donnée à l'application de la norme ISO 9001:2008 comme système de gestion de qualité de la TCB. La certification ISO a été obtenue en 2013 pour l'ensemble de la Direction, à l'exception de la Section du personnel des services extérieurs, laquelle devrait être certifiée en 2014.

16. Le directeur de la Coopération technique souligne que du point de vue financier, les résultats des opérations de 2012 et des six premiers mois de 2013 montrent que les perspectives sont positives pour le prochain triennat. S'agissant du volet opérationnel, on pourrait présumer, sans risque d'erreur, que compte tenu du développement rapide des technologies de l'aviation civile, le Programme de coopération technique de l'OACI continuerait à jouer un rôle important dans l'octroi d'appui aux États. L'Assemblée est invitée à adopter les mesures recommandées par le Conseil et décrites dans le résumé analytique de la note WP/19.

17. Le délégué de l'Indonésie présente ensuite la note WP/171 [avec le Rectificatif n° 1 (en russe uniquement)], expose les vues de son État sur les activités de l'OACI relatives à la politique et au financement en matière d'assistance et de coopération techniques, à la lumière des nouvelles définitions adoptées par

le Conseil. Il souligne que l'Indonésie appuie le Programme de coopération technique de l'OACI, lequel constitue une activité prioritaire permanente de l'Organisation qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant un concours aux États pour la mise en œuvre efficace des normes et pratiques recommandées (SARP) et le développement des infrastructures et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile ; et un important instrument permettant d'aider les États à remédier aux insuffisances et à renforcer les capacités dans le domaine de l'aviation civile. Donnant des précisions sur la participation de son État à de nombreux projets de coopération technique et à trois Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP), le délégué de l'Indonésie met en exergue la signature par le Secrétaire général de l'OACI et le Directeur général de l'aviation civile de l'Indonésie, le 23 septembre 2013, d'un projet environnemental de grande envergure intitulé *Aide à l'élaboration et à la mise en œuvre de mesures environnementales dans l'aviation civile*. Il signale que l'expérience indonésienne des projets et des programmes de coopération de la TCB a été positive et qu'il est prévu que sa participation au Programme de coopération technique se poursuivrait.

18. L'Indonésie estime que les activités d'assistance technique étant financées à même le budget ordinaire et/ou des fonds volontaires, les fonds consacrés à ces activités seraient plus limités que ceux des projets de coopération technique. Les activités d'assistance technique seraient donc à court terme ou de portée très limitée. En raison de la nature de leur financement, ces activités devraient être celles qui non seulement intéressent l'État particulier qui reçoit l'aide, mais présentent aussi un intérêt mondial majeur pour la communauté de l'aviation civile internationale, en fournissant un appui par exemple à la résolution de problèmes graves de sécurité (SSC) et de sûreté (SSeC). Pour faire en sorte que le financement de ces activités d'assistance technique ne s'épuise pas, l'OACI devrait redoubler d'efforts pour obtenir des contributions volontaires. L'Assemblée est par conséquent invitée à demander au Secrétaire général de renouveler et d'intensifier ses efforts visant à obtenir des financements auprès de la Banque mondiale et/ou des banques régionales de développement en faveur des activités d'assistance technique, en particulier pour l'octroi d'un appui à la résolution de SSC et de SSeC.

19. Présentant la note WP/334, le délégué du Japon souligne la vaste expérience de son État en matière de coopération internationale dans les domaines de la sécurité et de la sûreté ainsi que d'autres domaines de la navigation aérienne, notamment le développement aéroportuaire, en particulier celui des éco-aéroports. Il donne des précisions sur les réalisations du Japon en matière de planification, de conception, de construction, d'exploitation, d'entretien et de gestion des aéroports, notamment les éco-aéroports. Décrivant les principales caractéristiques des éco-aéroports et les avantages à retirer de ceux-ci, le délégué du Japon rappelle que son État a organisé au fil des ans plusieurs ateliers et séminaires sur les éco-aéroports à l'intention des États membres de l'Association des nations de l'Asie du Sud-Est (ANASE). Indiquant que le Bureau de l'aviation civile du Japon mène actuellement une enquête sur l'avancement de la mise en œuvre de la *Directive ANASE-Japon concernant les éco-aéroports* de 2008, il encourage les États membres de l'ANASE à coopérer en remplissant le questionnaire qui leur a été transmis. En conclusion, le délégué du Japon invite l'Assemblée à prendre acte du fait que le Japon est disposé à assister les États membres de l'ANASE et d'autres pays dans les domaines d'expertise susmentionnés.

20. Acte est pris de la soumission par le Comité aéronautique inter-États (IAC) de la note WP/134 qui décrit une nouvelle approche de la formation des experts de l'aviation dans le cadre du Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) mis en œuvre par l'OACI et la Communauté des États indépendants (CEI) (projet RER/01/901).

21. Soulignant que la politique de l'OACI en matière d'assistance et de coopération techniques, objet de la note WP/19, est essentielle pour un développement sûr et ordonné de l'aviation civile dans ses États membres, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) félicite le Conseil et le Secrétariat pour sa conceptualisation. Elle relève que l'élaboration d'adéquats indicateurs de performance clés est essentielle pour mesurer l'efficacité du Programme de coopération technique dans la réalisation des résultats

attendus des projets, eu égard en particulier à la correction des insuffisances liées à la sécurité et à la sûreté décelées lors des audits de l'OACI. Rappelant que la 37^e session de l'Assemblée a pleinement soutenu l'utilisation des évaluations a posteriori des projets de l'aviation civile des États, approuvée lors de l'Assemblée précédente, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) affirme qu'il s'agit du seul moyen de déterminer l'impact global du Programme de coopération technique sur la mise en œuvre des objectifs stratégiques de l'OACI. Elle déclare craindre toutefois que cette nouvelle politique et le mécanisme de financement de l'assistance technique ne mènent à l'exécution des fonctions de réglementation, d'audit et d'assistance de l'OACI par la même entité administrative, ce qui pourrait déboucher sur des conflits d'intérêts. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) suggère par conséquent que l'on songe à confier à la TBC l'ensemble des fonctions du Programme d'assistance technique.

22. Le directeur de la Coopération technique souscrit aux observations formulées au sujet des indicateurs de performance clés et des évaluations a posteriori. Il confirme qu'à titre de suivi de la Résolution A36-17 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif des politiques de l'OACI en matière de coopération technique*), il a été inséré dans les accords-cadres signés par l'OACI avec les gouvernements une disposition encourageant la réalisation d'évaluations indépendantes a posteriori comme partie intégrante de la planification et de l'exécution des projets, et que parallèlement, des indicateurs de performance clés ont été définis au niveau tant des projets que du Programme et présentés au Conseil dans le cadre du processus du Plan de gestion.

23. Soulignant que la question de la sûreté de l'aviation est encore plus délicate et complexe que celle de la sécurité, le délégué du Bangladesh déclare que l'OACI devrait s'attacher davantage à fournir de l'assistance technique aux États à court de ressources mais dont la situation de la sûreté de l'aviation requiert une vue globale. L'aviation civile est certes en essor à l'échelle planétaire, mais c'est la région Asie/Pacifique qui enregistrerait le plus important mouvement de trafic, en termes à la fois de passagers et de fret. Par conséquent, même si l'OACI offre une assistance techniquement utile aux États, elle doit tenir compte des vulnérabilités potentielles qui pourraient réfréner l'élan de croissance d'une région. Dans ce contexte, il conviendrait d'accorder la plus grande priorité au financement de projets d'assistance technique liés à la sûreté de l'aviation dans les États, en particulier ceux en développement dont le risque est jugé élevé d'une part, et qui ne disposent pas de ressources suffisantes pour atténuer les insuffisances d'autre part.

24. L'observateur de la Banque mondiale signale que son institution reconnaît et accueille favorablement la note WP/171 présentée par l'Indonésie comme un appel à l'augmentation des financements par les banques de développement mondiales et régionales en vue du développement d'un transport aérien durable, sûr et sécuritaire dans les pays émergents et en développement. Cette note contient toutefois trois surprises, dont la première est la déclaration faite au paragraphe 2.9 selon laquelle la Banque mondiale n'a « commencé que ces dernières années à financer les projets d'aviation civile (actuellement dans la région Pacifique) ». Il tient à rappeler aux États membres de l'OACI que le premier projet d'aviation de la Banque mondiale a été un prêt à la reconstruction de 7 millions \$US octroyé aux Pays-Bas pour financer l'acquisition d'un aéronef Douglas DC-4 destiné à son transporteur national, KLM. Cela remonte à 61 ans, en décembre 1952. Au cours des 61 dernières années, la Banque mondiale a financé de nombreux projets liés au transport, notamment le financement d'aéronefs, d'aéroports, d'installations de contrôle du trafic, et d'infrastructures générales de sécurité et de sûreté. La Banque mondiale a par ailleurs apporté un concours aux pays clients sous forme de conseils sur la politique sectorielle, de renforcement des capacités techniques et de services de conseil pour la mise en concession privée de l'infrastructure de transport aérien des transporteurs nationaux. Elle l'a fait en coordination et en coopération avec divers donateurs, notamment des organismes gouvernementaux ou internationaux, par exemple l'OACI, l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), la Federal Aviation Administration des États-Unis (FAA) et la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) de la France. L'observateur de la Banque mondiale fait remarquer qu'à l'heure actuelle, son portefeuille actif de projets de transport aérien comprend 30 grands projets dans le secteur public et à peu près le même nombre

dans les entités privées des pays en développement. Le portefeuille total dépasse 1,2 milliard USD — un montant relativement modeste compte tenu du portefeuille global de la Banque mondiale qui se chiffre à 220 milliards USD pour l'ensemble des secteurs.

25. La deuxième surprise contenue dans la note WP/171 est l'appel lancé à la Banque mondiale et à d'autres banques régionales de développement en faveur du financement des activités d'assistance technique de l'OACI ayant trait à la sécurité et à la sûreté de l'aviation. Il importe de rappeler que la Banque mondiale est une institution spécialisée des Nations Unies (ONU) et ne peut financer directement des opérations de l'OACI, organisation sœur chargée du transport aérien. La Banque mondiale, à l'instar d'autres banques de développement, doit examiner, négocier et mettre en œuvre tout projet de développement directement avec son homologue et actionnaire. Cela conduit souvent au besoin de financer les services de tiers spécialisés qui, par exemple, assureraient le renforcement des capacités ou fourniraient des services de conseil dans le domaine de la sécurité de l'aviation. Toutefois, l'acquisition de ces services doit s'effectuer selon des règles convenues, ce qui nécessite d'ordinaire une mise en concurrence, soit un processus que la TCB de l'OACI n'a pas engagé dans le passé. Néanmoins, la Banque mondiale coopère étroitement avec l'OACI sur tous ses projets de transport aérien. Cette coopération consiste en un échange régulier de renseignements détaillés sur les projets, un examen et une préparation conjoints des projets, et une étroite coopération dans beaucoup d'autres domaines, comme l'environnement. En ce qui concerne le soutien de ces activités, la Banque mondiale finance régulièrement les coûts des missions conjointes et les travaux de recherche sectorielle. Eu égard au financement de l'exécution des projets par la TCB de l'OACI, celle-ci n'a été en mesure d'acquiescer ces services qu'une seule fois au cours des 10 dernières années, lorsque la Banque mondiale a financé la revue de l'infrastructure de contrôle du trafic aérien (ATC) d'Haïti à un coût légèrement en dessous du seuil de passation de marché par entente directe de 100 000 USD. Néanmoins, la Banque mondiale accueille favorablement la décision de la TCB de commencer à lancer des appels d'offres sur une base compétitive pour les grands projets de transport aérien qui sont également financés par la Banque mondiale et d'autres partenaires au développement.

26. La Banque mondiale est enfin surprise que l'Indonésie soit à l'origine de l'appel à l'action qui lui est lancé. L'Indonésie est un partenaire au développement très important de la Banque mondiale et à l'heure actuelle, cette dernière a un portefeuille de développement actif de 8 milliards USD dans les divers secteurs du pays. Le portefeuille de développement de l'Indonésie dans son secteur des transports à lui seul dépasse 1 milliard USD. Toutefois, ces 20 dernières années, l'Indonésie n'a jamais demandé à la Banque mondiale de financer des projets d'aviation, à l'exception d'une modeste composante de projet de 5 millions USD portant sur les travaux de réparation d'un des aéroports du pays à la suite du tsunami tragique de 2004. Ce projet a par la suite été annulé et financé par d'autres moyens. L'observateur de la Banque mondiale souligne que son intervention ne vise pas à mettre en relief le statut de l'Indonésie comme un des partenaires au développement privilégiés de la Banque mondiale, mais plutôt à inviter les États membres de l'OACI à examiner et à intégrer les besoins de financement du développement du transport aérien lors de la préparation de leurs respectives stratégies nationales de développement à soumettre à la Banque mondiale et à d'autres donateurs. Ces besoins seraient ensuite suivis par les spécialistes sectoriels des donateurs chargés de préparer les projets techniques, par exemple dans le secteur des transports. Sans une telle demande, la Banque mondiale et d'autres partenaires au développement ne peuvent financer l'appui requis dans un secteur donné.

27. En conclusion, l'observateur de la Banque mondiale relève que son institution accueille favorablement la note WP/171 comme un appel à l'augmentation des financements pour le développement d'un transport aérien durable, sûr et sécuritaire dans les pays émergents et en développement. Il réitère que la Banque mondiale encourage ses pays clients, qui sont tous des États membres de l'OACI, à inclure leurs besoins de financement du développement du transport aérien dans leur stratégie nationale de développement aux fins d'examen et d'adoption par la Banque mondiale et d'autres donateurs. Il réaffirme que la Banque mondiale continuerait à travailler étroitement avec l'OACI et d'autres partenaires sectoriels

pertinents à l'optimisation de son aide au développement dans le domaine du transport aérien. La Banque mondiale attend avec impatience le jour où elle pourrait financer un projet majeur d'aviation exécuté par la TCB de l'OACI après que celle-ci en ait reçu mandat sur une base concurrentielle en soumettant la proposition techniquement la plus solide aux meilleures conditions financières.

28. Un consensus général se dégage sur les nouvelles politiques et stratégies en matière d'assistance et de coopération techniques adoptées par le Conseil pour rationaliser et renforcer les programmes d'appui technique de l'OACI. Le Comité exécutif reconnait que l'OACI et d'autres partenaires d'exécution devraient poursuivre leurs travaux dans les domaines relevant de leurs missions respectives, en étroite coopération et coordination, dans l'intérêt de l'aviation civile. Eu égard aux perspectives du prochain triennat, il est convenu que compte tenu du développement rapide des technologies de l'aviation civile, le Programme de coopération technique de l'OACI continuerait à jouer un rôle important en fournissant un appui aux États. Le Comité exécutif souscrit par conséquent à la teneur de la note WP/19 [Révision (en espagnol uniquement)] et recommande que l'Assemblée approuve les mesures proposées par le Conseil dans le résumé analytique de la note. Par ailleurs, il prend acte des renseignements supplémentaires fournis par le directeur de la Coopération technique lors de sa présentation de la note WP/19, et des renseignements contenus dans les notes WP/171 [avec le Rectificatif n° 1 (en russe uniquement)], WP/334 et WP/134.

Point 18 de l'ordre du jour : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile

29. Le Secrétaire général présente la note WP/9 sur ce point, qui donne des détails sur les progrès accomplis durant le triennat 2011-2013 en matière de mise en œuvre de la *Politique de coopération régionale* de l'OACI avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile, grâce à l'adoption de mesures proactives et à la réalisation d'activités conjointes. Depuis l'adoption de la Résolution 37-21 l'Assemblée sur ce point, l'OACI a engagé plusieurs mesures pour assurer une coopération plus étroite avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile, à la fois en mettant en œuvre des dispositions existantes et en engageant de nouvelles mesures de coopération. L'appendice à la note décrit en détail les événements plus importants organisés et mis en œuvre conjointement par l'OACI et les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile.

30. Fournissant des renseignements supplémentaires, le Secrétaire général signale que deux jours plus tôt, le 23 septembre 2013, une réunion de haut niveau sur la coopération régionale a été organisée au siège de l'OACI avec quelques-uns des organisations régionales et organismes régionaux de l'aviation civile pour examiner, entre autres, les priorités, les domaines de coopération, et l'élaboration de programmes de travail conjoints pour le prochain triennat. Il souligne que si la *Politique de coopération régionale* est absolument nécessaire, sa mise en œuvre n'est pas facile, car les organisations et organismes régionaux concernés ont chacun ses propres priorités qui sont définies par ses États membres. Ces organisations et organismes sont de tailles différentes et n'ont pas nécessairement le même niveau de ressources ni le même désir de coordonner leurs activités avec l'OACI. Il est nécessaire de travailler dans les limites de ces contraintes et de respecter les politiques des organisations et organismes régionaux. Le Secrétaire général indique qu'étant donné l'inexistence d'une organisation régionale ou d'un organisme régional de l'aviation civile dans la région Asie/Pacifique avec lequel l'OACI pourrait coopérer, l'Organisation travaille avec des États de cette région par l'entremise de son Bureau régional de Bangkok (Thaïlande). Il souligne que le tableau dressé par lui n'est certes pas optimal, mais il s'agit d'une représentation réaliste de ce qu'il a été possible d'accomplir. Il existe néanmoins une volonté commune de la part des organisations régionales et des organismes régionaux de l'aviation civile de travailler avec l'OACI. Le Secrétaire général et ses homologues des organisations et organismes en question s'engagent à s'efforcer d'optimiser les activités communes au cours des trois prochaines années, même dans un contexte de fortes contraintes budgétaires.

31. Au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le délégué de la Colombie présente la note WP/286 Révision n° 1 (*Importance de la participation des organisations régionales au programme de travail du transport aérien dans le cadre de l'OACI*) qui souligne la nécessité, pour l'OACI, d'aider les organismes régionaux de l'aviation civile [CLAC, Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)] à mettre en œuvre le plan stratégique de développement économique du transport aérien, grâce à l'intégration des règlements et des politiques économiques. La note rappelle qu'au fil des ans, les organismes régionaux de l'aviation civile ont assumé un grand nombre de tâches liées au transport aérien, intégrant dans leurs plans stratégiques des questions relatives aux règlements, à l'économie, à l'accès au marché et à la protection des consommateurs, entre autres. Étant donné que l'OACI axe ses efforts sur la navigation aérienne ainsi que sur la sécurité et la sûreté de l'aviation, les États membres de la CLAC invitent l'Assemblée à demander au Conseil d'élaborer, par l'entremise du Secrétaire général et en coordination avec les secrétariats des organismes régionaux de l'aviation civile, les procédures d'attribution des fonctions de transport aérien à ces derniers et de renforcement de la mise en œuvre des protocoles de coopération conclus avec ces organismes, en tenant compte des circonstances et des besoins respectifs des régions.

32. Acte est pris de la soumission par l'Indonésie de la note WP/157 relative à la coopération avec les organisations régionales.

33. Lors des débats qui s'ensuivent, la déléguée de l'Australie indique que son État reconnaît et apprécie les efforts déployés par l'OACI pour renforcer la coopération entre les Bureaux régionaux de l'OACI et les organismes régionaux de l'aviation civile. La région Asie/Pacifique a su coopérer avec succès sur un certain nombre d'initiatives, notamment dans le cadre de forums existants, comme la conférence annuelle des directeurs généraux de l'aviation civile, le Groupe régional de sécurité de l'aviation d'Asie/Pacifique (RASG-APAC) et le Groupe régional Asie/Pacifique de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (APANPIRG). Il est cependant possible d'approfondir l'engagement au niveau de tous les aspects de l'aviation dans la région et l'Australie serait heureuse d'envisager d'éventuels mécanismes permettant de le faire. Comme le relève la note WP/157 soumise par l'Indonésie et comme l'indique le Secrétaire général, la région Asie/Pacifique n'a pas encore établi un organisme régional similaire à ceux qui existent dans beaucoup d'autres régions de l'OACI. L'Australie se félicite des efforts déployés par l'Indonésie pour soulever cette question tant dans la note WP/157 qu'auprès des États de la région Asie/Pacifique lors de la Cinquième conférence des directeurs généraux de l'aviation civile d'Asie/Pacifique (Bangkok (Thaïlande), 1^{er} – 4 juillet 2013). L'Australie est disposée à travailler avec ses voisins régionaux à étudier davantage comment cet organisme pourrait être créé et exploité, en notant l'importante diversité qui caractérise la région Asie/Pacifique.

34. Se félicitant de cette intervention, le Secrétaire général réitère qu'un certain nombre d'initiatives ont été engagées par les États de la région Asie/Pacifique, de concert avec l'OACI, en dépit du manque d'organisme régional de l'aviation civile. En attendant la création d'un tel organisme, le Secrétaire général s'engage à multiplier les initiatives de l'OACI avec les États de la région Asie/Pacifique, avec l'aide de l'Australie.

35. Revenant à la note WP/286, Révision n° 1 (CLAC), le Secrétaire général affirme que l'OACI n'a pas abandonné le domaine du transport aérien. Si l'accent est mis sur certains domaines d'activité, un cinquième objectif stratégique ayant trait au développement économique du transport aérien a été approuvé par le Conseil (196/8). Par conséquent, l'Organisation concentrerait aussi son attention sur le transport aérien. Ce faisant, elle coopérerait pleinement avec la CLAC, les autres organismes régionaux de l'aviation civile et les organisations régionales dans les jours, semaines et mois à venir.

36. Le Comité prend acte ensuite des renseignements fournis dans la note WP/9 sur la mise en œuvre globale de la *Politique de coopération régionale* de l'OACI et des progrès accomplis. De plus, le Comité prend acte de la teneur de la note WP/286 Révision n° 1 et de la note WP/157. Le Comité relève par ailleurs que l'OACI continuerait à renforcer et à intensifier ses efforts visant à promouvoir la coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile.

Point 19 de l'ordre du jour : Durée des mandats du Secrétaire général

37. Présentant la note WP/5 sur le point ci-dessus, le directeur par intérim des Affaires juridiques et relations extérieures rappelle que l'article 54 h) de la Convention de la Convention de Chicago habilite le Conseil à nommer le Secrétaire général. L'article 58 de la Convention prévoit que sous réserve de règles établies par l'Assemblée et des dispositions de la Convention de Chicago, le Conseil détermine le mode de nomination et de cessation d'emploi ainsi que les conditions de service du Secrétaire général, entre autres. Lors de sa 178^e session (178/6), le Conseil a décidé que le Secrétaire général est nommé pour un mandat précis de trois à quatre ans, dont la durée serait déterminée par le Conseil dans chaque cas. Toutefois, le Conseil a convenu qu'un mandat de trois ans serait la politique permanente et qu'un mandat de quatre ans ne s'appliquerait que dans des circonstances exceptionnelles. Une telle disposition est incluse dans la Règle 12 du *Règlement intérieur du Conseil* (Doc 7559). Par la suite, la 36^e session de l'Assemblée a adopté la Résolution A36-28 (*Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil*), qui traite en partie de la durée des mandats d'un Secrétaire général. Durant sa 193^e session (193/6), le Conseil a décidé que la durée de toutes les futures nominations d'un Secrétaire général devrait être de trois ans et ne devrait pas varier entre trois et quatre ans ou être de quatre ans dans des cas exceptionnels. Le 20 juin 2012 (196/5), le Conseil a adopté un amendement corrélatif à la Règle 12 de son Règlement intérieur (Doc 7559). Aussi est-il nécessaire de mettre également à jour la Résolution A36-28 de l'Assemblée. Une version révisée du projet de Résolution figure dans l'appendice à la note et est présentée à l'Assemblée pour examen et adoption.

38. Le délégué du Canada signale que cet État, dans le but d'encourager une plus grande transparence et l'égalité des chances, appuie une durée claire des mandats pour le poste de Secrétaire général. Le Canada apporte donc son soutien au projet de Résolution visant à amender et à remplacer la Résolution A36-28 de l'Assemblée de sorte que toutes les futures nominations au poste de Secrétaire général soient pour un mandat de trois ans et ne varient pas entre trois et quatre ans ou ne soient pas de quatre ans dans des cas exceptionnels.

39. En l'absence d'autres observations, le Comité exécutif approuve le projet de Résolution de l'Assemblée présenté dans l'appendice à la note WP/5 et convient de le recommander à la plénière pour adoption, aux fins de remplacement de la Résolution A36-28 de l'Assemblée.

Point 20 de l'ordre du jour : Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans

40. Lors de la présentation de la note WP/18 sur ce point, le directeur par intérim des Affaires juridiques et relations extérieures fait remarquer qu'à la suite d'une proposition de l'Arabie saoudite d'envisager de tenir les sessions de l'Assemblée tous les deux ans et d'établir un budget de l'Organisation pour deux années (cf. A37-WP/305), la 37^e session de l'Assemblée a demandé au Conseil d'étudier cette question en tenant compte de la nécessité de veiller à ce que la préparation d'une session de l'Assemblée tous les deux ans n'entraîne pas de frais généraux supplémentaires pour l'Organisation, d'examiner la possibilité de réduire le nombre de sessions du Conseil de trois à deux durant une année où l'Assemblée se réunit et de présenter un rapport à ce sujet à la prochaine session de l'Assemblée. La note souligne, au paragraphe 2, les dispositions de la Convention de Chicago ayant trait à la présente proposition, notamment l'article 48 a) qui précise que l'Assemblée ne se réunit pas moins d'une fois en trois ans. Rappelant que l'Assemblée, par la

Résolution A16-13, a décidé que le régime triennal des sessions ordinaires de l'Assemblée devrait être considéré comme la pratique normale de l'Organisation, le directeur par intérim souligne que la proposition de l'Arabie saoudite de tenir des sessions biennales de l'Assemblée ne contreviendrait donc pas à l'article 48 a). Elle requerrait cependant une modification de la Résolution A16-13 de l'Assemblée. L'article 50 a) de la Convention de Chicago requiert la tenue d'une élection des membres du Conseil tous les trois ans. Par conséquent, suivant la proposition de l'Arabie saoudite, il serait nécessaire de tenir des sessions extraordinaires durant les années intercalaires entre les sessions ordinaires biennales, afin de satisfaire à l'exigence de la tenue d'élections triennales du Conseil. Le directeur par intérim indique qu'une autre option consisterait à amender l'article 50 a), de sorte que les élections du Conseil coïncident avec l'organisation d'une Assemblée biennale, par exemple tous les deux ou quatre ans. Il souligne que l'adoption de la proposition de l'Arabie saoudite entraînerait des coûts supplémentaires directs de 757 500 CAD tous les six ans, sur la base des estimations actuelles.

41. En ce qui concerne le paragraphe 4 de la note qui met en exergue des points examinés antérieurement par le Conseil, le directeur par intérim rappelle que durant sa 82^e session (182/3), le Conseil s'est penché sur le rapport du Corps commun d'inspection (JIU) intitulé « Revue de la gestion et de l'administration à l'Organisation de l'aviation civile internationale » (JIU/REP/2007/5), qui recommande que l'OACI tienne l'Assemblée tous les deux ans et adopte un budget biennal. Lors de la 183^e session du Conseil (183/3), le Comité des finances s'est prononcé contre l'acceptation de ces recommandations, ce dont le Conseil est convenu. Ultérieurement, le Conseil s'est de nouveau penché plus en profondeur sur ces questions lors de sa 187^e session (187/3) et une fois de plus a décidé de continuer à tenir les sessions de l'Assemblée tous les trois ans. Le Conseil a examiné la dernière proposition de l'Arabie saoudite lors de sa 198^e session (198/9) et de sa 199^e session (199/1), et s'est prononcé encore une fois contre la recommandation de la tenue de sessions de l'Assemblée tous les deux ans, de l'adoption d'un budget biennal et de la réduction du nombre de sessions du Conseil de trois à deux durant l'année où l'Assemblée ne se réunit pas. Les détails de l'examen du Conseil figurent au paragraphe 5 de la note WP/18. L'Assemblée est invitée à examiner la proposition de l'Arabie saoudite en même temps que les observations et recommandations du Conseil y afférentes.

42. Le délégué du Mali souligne que la tenue de l'Assemblée tous les deux ans poserait un problème, étant donné que le Comité exécutif vient de convenir de recommander un mandat de trois ans pour le Secrétaire général et que la durée du mandat du Président du Conseil est également de trois ans. Affirmant que des Assemblées triennales seraient moins coûteuses pour les États membres participants, il souligne que beaucoup de délégations doivent parcourir de longues distances pour se rendre au siège de l'OACI et se composent généralement d'un grand nombre de membres. Le délégué du Mali favorise par conséquent le maintien du statu quo.

43. Rappelant que la proposition a été analysée en profondeur par le Conseil à plusieurs occasions, le délégué de l'Espagne constate qu'il existe des arguments de poids en faveur du maintien des Assemblées triennales. Comme l'indique le directeur par intérim, il serait nécessaire d'amender l'article 50 a) de la Convention de Chicago, tout comme la Résolution A16-13 de l'Assemblée. Par ailleurs, les Assemblées biennales entraîneraient des coûts supplémentaires à la fois pour les États membres et pour l'Organisation. En particulier, elles occasionneraient des surcoûts directs pour l'OACI de l'ordre de 757 500 CAD tous les six ans. Outre ce fait, le budget et les élections du Conseil ont un cycle triennal. Le délégué de l'Espagne appuie donc la position du Conseil selon laquelle les Assemblées triennales devraient être maintenues, en gardant à l'esprit que l'Organisation dispose d'autres mécanismes permettant à la communauté de l'aviation internationale de se réunir chaque année ou tous les deux ans pour se pencher sur des questions précises d'intérêt commun. Il cite dans ce contexte l'organisation de conférences de haut niveau sur la sûreté de l'aviation ou la navigation aérienne par exemple, et la tenue de sessions extraordinaires de l'Assemblée, au besoin. Le délégué de l'Espagne affirme qu'un programme approprié de conférences de haut niveau, combiné avec des Assemblées triennales, constitue une bonne façon de procéder. Il appuie donc la note WP/18.

44. Soulignant que l'aspect le plus important de l'Assemblée est la participation des États membres de l'OACI, le délégué du Bangladesh insiste que les Assemblées triennales, qui sont la pratique depuis 58 ans, se sont révélées des plus efficaces. Il note que les Assemblées ont pour objet de réunir des responsables gouvernementaux de haut niveau pour prendre des décisions sur des questions d'aviation ayant une dimension et des conséquences mondiales. De ce point de vue, le délégué du Bangladesh appuie la position du Conseil de tenir l'Assemblée une fois tous les trois ans.

45. Le délégué de la Colombie insiste qu'il est nécessaire que les questions d'aviation de ce genre soient traitées par l'OACI. Partageant le point de vue exprimé par le délégué du Mali, il met en exergue le besoin de tenir compte de l'incidence financière des Assemblées biennales sur les États membres. Convenant avec le délégué de l'Espagne qu'il importe de retenir le même cycle triennal pour l'Assemblée, le budget et les élections au Conseil, le délégué de la Colombie donne également son appui à la position du Conseil quant à la fréquence des sessions de l'Assemblée, et à la note.

46. Le délégué de l'Argentine fait remarquer que la situation n'a pas beaucoup changé depuis que la proposition de modification de la fréquence des Assemblées d'un cycle triennal à un autre biennal a été formulée pour la première fois, et que plusieurs évaluations de cette proposition ont été effectuées au fil des ans, débouchant toutes sur la recommandation que soient maintenues les Assemblées triennales. Il relève également que ce cycle triennal coïncide avec le cycle triennal requis pour d'autres activités de l'OACI. Le délégué de l'Argentine souligne, à cet égard, que ces autres activités sont organisées sur la base du programme de travail triennal de l'OACI. Il indique par ailleurs qu'il convient de tenir compte des coûts supplémentaires découlant des Assemblées biennales. Soulignant que tous ces changements auraient des incidences, le délégué de l'Argentine donne son appui au maintien des Assemblées triennales comme le recommande la note WP/18.

47. Le délégué du Congo se prononce également en faveur des Assemblées triennales, pour les raisons avancées par le délégué du Mali.

48. Le Président conclut qu'en l'absence d'un appui à la proposition de l'Arabie saoudite et à la lumière des délibérations, le Comité exécutif convient de recommander le maintien du cycle triennal actuel des sessions de l'Assemblée.

Point 21 de l'ordre du jour : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre de membres du Conseil à 39

49. Le directeur par intérim des Affaires juridiques et relations extérieures présente la note WP/17, qui rend compte de l'examen par le Conseil d'une proposition formulée par l'Arabie saoudite lors de la 37^e session de l'Assemblée tenue en septembre/octobre 2010, visant à amender l'article 50 a) de la Convention de Chicago pour accroître le nombre de sièges du Conseil de l'OACI de 36 à 39 (cf. A37-WP/333). L'Assemblée a renvoyé cette question au Conseil, lequel a par la suite décidé (198/9) de ne pas recommander une telle augmentation du nombre de ses membres.

50. Les principaux arguments avancés par l'Arabie saoudite lors de la dernière Assemblée pour justifier une augmentation du nombre de sièges du Conseil de 36 à 39 sont présentés au paragraphe 1.2 de la note, et les exigences procédurales ayant trait aux amendements de la Convention de Chicago sont décrites au paragraphe 2. Le directeur par intérim relève, dans ce contexte, que conformément à la Résolution A4-3 de l'Assemblée (*Politique et programme en matière d'amendement de la Convention*), toute proposition d'amendement doit être soumise au Conseil au moins six mois avant l'Assemblée. Par ailleurs, en vertu de la Règle 10 d) du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), le Conseil doit transmettre la proposition d'amendement aux États membres, assortie des observations et des recommandations du Conseil,

au moins trois mois avant l'Assemblée. Les observations et recommandations du Conseil concernant la proposition de l'Arabie saoudite ont été transmises aux États membres le 19 juin 2013 et figurent dans la note WP/17. Le directeur par intérim indique par ailleurs que selon l'article 94 a) de la Convention de Chicago, lu conjointement avec la Règle 53 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), les deux tiers des voix de l'Assemblée sont requis pour l'adoption d'un amendement de la Convention de Chicago. Il souligne que conformément à l'article 94 a), l'amendement en cours d'examen requerrait une ratification subséquente par au moins 128 États membres.

51. Comme l'indique le paragraphe 3 de la note, l'incidence financière d'un accroissement du nombre de membres du Conseil à 39 ne serait pas trop importante pour l'Organisation. Le paragraphe 4.1 contient un tableau montrant le nombre de membres d'autres institutions spécialisées et la taille de leurs organes directeurs, qui ont constitué une base utile de comparaison.

52. Le paragraphe 5 présente les observations et les recommandations formulées par le Groupe de travail du Conseil sur la gouvernance et l'efficacité (WGGE) lorsqu'il a examiné la proposition de l'Arabie saoudite. Le WGGE a noté le besoin et le souhait croissant chez bien des États d'être représentés au Conseil, mais a remarqué que l'augmentation du nombre de membres n'est peut-être pas le moyen le plus approprié de résoudre le problème. Des inquiétudes ont été exprimées quant au fait que cette proposition aurait une incidence sur l'efficacité globale du travail du Conseil et requerrait un amendement de la Convention de Chicago. Il serait par ailleurs nécessaire de prendre une décision sur la répartition des sièges supplémentaires entre les trois parties. De plus, rien ne garantirait que les États et les groupes régionaux cherchant une représentation supplémentaire seraient en fait élus au Conseil. Le WGGE a fait remarquer que le Conseil est élu par l'Assemblée et devrait travailler pour le compte de tous les États membres de l'OACI et représenter leurs intérêts. La WGGE a invité les représentants du Conseil à être conscients, au cours de leurs délibérations, de la nécessité de tenir compte, dans l'esprit de la Convention de Chicago, des intérêts des autres États de leurs groupes régionaux et de tous les autres États membres. Le WGGE a par conséquent recommandé que le Conseil se prononce contre l'augmentation du nombre de membres du Conseil.

53. Le Conseil a souscrit aux observations et recommandations du WGGE et décidé de ne pas recommander un accroissement du nombre de ses membres de 36 à 39. L'appendice à la note WP/17 contient des renseignements historiques sur les précédents amendements à l'article 50 a) de la Convention de Chicago ayant trait à une augmentation du nombre de membres du Conseil. L'Assemblée est invitée à examiner la proposition de l'Arabie saoudite en même temps que les observations et recommandations du Conseil y afférentes.

54. Le délégué de l'Arabie saoudite indique n'avoir rien à ajouter à la présentation de la note WP/17 faite par le directeur par intérim, car tous les arguments de son État concernant sa proposition de porter le nombre de membres du Conseil à 39 figurent dans la note, tout comme la décision du Conseil à ce sujet.

55. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) souligne que tous les États membres méritent et ont légitimement droit d'être membres de l'organe directeur de l'OACI. Affirmant que les questions soulevées par le WGGE sont valides et pertinentes, elle réitère que l'augmentation du nombre de sièges du Conseil à 39 ne se traduirait pas nécessairement par une représentation régionale plus équitable au sein du Conseil. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) suggère, comme solution de rechange, d'encourager la conclusion d'accords de roulement régionaux entre États ayant des intérêts communs pour assurer une meilleure participation au Conseil. Elle signale, à cet égard, que certains accords de roulement de ce genre ont déjà été conclus par un important nombre d'États. Dans cette optique, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) appuie la recommandation du Conseil de ne pas porter de 36 à 39 le nombre de membres du Conseil.

56. Appuyant cette position, le délégué de Saint-Vincent-et-les Grenadines affirme que ces accords de roulement régionaux sont plus que nécessaires et s'avèreraient très bénéfiques pour la plupart des États, surtout ceux de petite taille.

57. Le délégué de l'Espagne souligne que la question soulevée est importante, compte tenu du nombre actuel d'États membres de l'OACI. Faisant remarquer que les incidences financières de l'accroissement du nombre de membres du Conseil de 36 à 39 ne seraient pas si importantes, et que le Conseil est l'un des plus petits organes directeurs des 12 institutions spécialisées figurant au tableau, bien que le nombre d'États membres de l'OACI soit l'un des plus élevés, il souligne qu'un accroissement du nombre de sièges du Conseil serait fort bien envisageable. Tout en comprenant parfaitement les raisons de la recommandation du Conseil de ne pas accroître le nombre de ses membres, le délégué de l'Espagne insiste qu'on ne saurait simplement mettre cette question de côté indéfiniment ; au contraire, elle devrait être réexaminée à l'avenir, avec un certain nombre de solutions éventuelles, notamment celle proposée par le Venezuela (République bolivarienne du).

58. Abondant dans le même sens, le délégué du Mali souligne que l'accroissement du nombre de membres du Conseil de 36 à 39 permettrait à davantage d'États membres de participer à ses délibérations. Constatant, à partir du tableau, que le Conseil a un des plus faibles niveaux de représentation des États membres, il insiste que la question mérite d'être étudiée et devrait être réexaminée en temps opportun.

59. Le Président relève l'absence d'appui marqué à la proposition de l'Arabie saoudite d'augmenter le nombre de membres du Conseil de 36 à 39 à l'heure actuelle, même si l'idée de revoir cette question à l'avenir jouit d'un certain soutien. Le Comité exécutif convient par conséquent de communiquer cette information à la plénière et de noter que les questions soulevées au sujet de la représentation au Conseil pourraient être réglées au moyen d'accords de roulement régionaux.

60. La séance est levée à 15 h 15.

Procès-verbal de la troisième séance
(Jeudi 26 septembre 2013, 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 11 de : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012
l'ordre du jour

2. Point 17 de : Protection de l'environnement
l'ordre du jour

Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local

— *Faits nouveaux en matière d'aviation civile et d'environnement*

— *Tendances actuelles et futures du bruit et des émissions des aéronefs*

— *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local*

— Note présentée par les États-Unis

— Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)

— Note présentée par la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA)

— Note présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)

— Note présentée par l'Inde

— Note présentée par l'Afrique du Sud

— Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)

— Note présentée par l'Argentine

— Note d'information présentée par le Viet Nam

Changement climatique

— *Carburants alternatifs durables pour l'aviation*

— Note présentée par l'Indonésie

— Note présentée par les États-Unis

— Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)

- *Plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂*
- Note présentée par le Brésil
- Note présentée par l'Indonésie
- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par l'UE
- Note présentée par Aruba, Belize, la Bolivie (État plurinational de), le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, la République dominicaine, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Nicaragua, le Panama, le Paraguay, le Pérou et l'Uruguay
- Note d'information présentée par la République dominicaine
- Note d'information présentée par l'Inde
- Note d'information présentée par la République de Corée
- Note d'information présentée par le Guatemala, Belize, le Honduras, El Salvador, le Nicaragua et le Costa Rica
- Note d'information présentée par les États membres du Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)
- *Assistance aux États — Aviation et changement climatique*
- Note présentée par l'Arabie saoudite
- Note d'information présentée par l'Indonésie
- Note d'information présentée par la République de Corée
- *Protection de l'environnement — Faits nouveaux dans d'autres organismes de l'ONU et organisations internationales*
- *Initiative pour une ONU climatiquement neutre*
- *Mesures basées sur le marché (MBM)*
- Notes présentées par la Fédération de Russie
- Note présentée par les Émirats arabes unis
- Note présentée par le Viet Nam
- Note présentée par 54 États africains

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 11 de l'ordre du jour : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

1. Le Président du Conseil présente la vue d'ensemble ci-après des rapports annuels du Conseil pour 2010, 2011 et 2012, et du rapport supplémentaire pour le premier semestre de 2013 (Doc 9952, 9975 et 10001 et Supplément). Le texte intégral de ces rapports, qui a été diffusé antérieurement auprès de tous les États membres, peut également être consulté sur le site web public de l'OACI et le site web consacré à l'A38.

« Dans mon mot d'ouverture mardi matin, j'ai affirmé que la présente session de l'Assemblée représente un pont entre un triennat de transformation et un engagement en faveur de la durabilité à long terme du système mondial de transport aérien.

Dans ce contexte, les trois dernières années ont été particulièrement fructueuses sur le plan de la réalisation de nos trois objectifs stratégiques, à savoir la sécurité, la sûreté et la protection de l'environnement, et le développement durable du transport aérien.

Au cours des prochaines minutes, je voudrais souligner quelques-uns des accomplissements et décisions majeurs qui nous rapprocheront de la durabilité à long terme. Ils découlent de mesures prises en application des résolutions de la dernière Assemblée, et d'activités mises en route par l'Organisation. Ensemble, ils soutiennent une stratégie multidimensionnelle basée sur la proactivité, la flexibilité et des processus de gestion du risque.

Sécurité

Commençons par la sécurité, notre première priorité.

Le Plan mondial de sécurité de l'aviation a été entièrement révisé. Il contient des objectifs et des initiatives ciblés, et offre aux États membres un cadre flexible pour hiérarchiser leurs initiatives de sécurité suivant une méthodologie commune et harmonisée.

Le passage du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité à la méthode de surveillance continue a été achevé avec succès et comme prévu.

L'Annexe 14 sur la conception et l'exploitation technique des aéroports a été amendée pour améliorer la sécurité des pistes associée à la majorité des accidents mortels, tout en nouant un partenariat avec des organisations d'aviation engagées à établir un programme de sécurité des pistes.

Le Conseil a adopté un Code de conduite en matière de partage et d'utilisation de renseignements sur la sécurité qui met l'accent sur une réponse cohérente, reposant sur des données factuelles et transparente aux problèmes de sécurité. Cela améliorera l'identification des risques et les mesures de prévention de ceux-ci.

L'Annexe 19 sur la gestion de la sécurité, la première annexe nouvelle en 30 ans, a été adoptée. Elle traite de la performance et fait la synthèse des normes et pratiques recommandées ainsi que des éléments d'orientation sur gestion de la sécurité de six annexes distinctes.

Une *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* a été approuvée et aidera les États à élaborer des règlements et politiques connexes.

Un important nombre d'initiatives ont été prises par un large éventail de parties prenantes pour renforcer la coopération régionale et fournir de l'aide en matière de résolution des problèmes de sécurité qui sont de nature opérationnelle, financière ou juridique.

Enfin, un nouveau Fonds de sécurité connu sous le sigle SAFE a été créé pour continuer à aider les États à remédier aux insuffisances liées à la sécurité.

Navigation aérienne

Parallèlement à ces initiatives de sécurité, le Plan mondial de navigation aérienne a été amendé pour inclure les mises à niveau par blocs du système de l'aviation, à l'appui d'une approche axée sur la performance des activités de navigation aérienne. Combiné avec le Plan de sécurité mis à jour, il améliorera considérablement la sécurité et l'efficacité du transport aérien à l'échelle mondiale.

Un Sous-bureau régional créé pour la région Asie/Pacifique à Beijing mettra l'accent sur la promotion et la mise en œuvre de la navigation fondée sur les performances, tout comme le Bureau du programme des procédures de vol abrité par l'ASECNA à Dakar.

D'importantes orientations supplémentaires ont été fournies pour les tests dans le cadre des exigences en matière de compétence linguistique de l'OACI, le Programme TRAINAIR PLUS a été élargi, et une vision et une mission claires pour la prochaine génération des professionnels de l'aviation ont été élaborées sur la base de résultats tangibles et réalisables.

Ces améliorations permanentes de la sécurité et de la navigation aérienne devraient contribuer à la viabilité et à la rentabilité des opérations, et accroître la confiance du public à l'égard du transport aérien.

Sûreté

Passons maintenant à la sûreté.

Un amendement accéléré à l'Annexe 17 a appuyé la mise en œuvre de mesures relatives à la sûreté de la chaîne logistique. Il a mis l'accent sur le fret à haut risque et les mesures courantes de sûreté de base pour le fret transporté à bord d'aéronefs de passagers et d'avions tout-cargo.

Dans ce sens, l'OACI et l'Organisation mondiale des douanes ont signé un protocole d'accord visant à renforcer la coopération en matière de sûreté du fret aérien tout en améliorant par ailleurs la facilitation du fret aérien.

Le deuxième cycle du Programme universel d'audits de sûreté a été achevé et le Conseil a adopté une méthode de surveillance continue pour le Programme au-delà de 2013.

Une Stratégie de l'OACI en matière d'assistance et de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation a été élaborée et mise en œuvre en vue d'une approche plus cohérente et coordonnée de l'assistance et du renforcement des capacités.

L'assistance régionale a été particulièrement améliorée grâce à des partenariats élargis avec des États membres et des organisations, en mettant l'accent sur la formation, l'encadrement et les renseignements sur le transfert des technologies.

Un Énoncé du contexte de risques mondiaux a été élaboré pour appuyer une approche fondée sur le risque de la sûreté. Il comprend une analyse exhaustive des menaces pesant sur l'aviation civile et donne aux États membres des orientations pour développer davantage les évaluations des risques nationaux.

Enfin, la première Conférence de haut niveau tenue en une décennie sur la sûreté de l'aviation a débouché sur des recommandations visant à assurer une mise en œuvre durable des solutions de sûreté futures, du point de vue des coûts pour les États et l'industrie, tout en améliorant l'expérience de voyage globale des passagers.

Protection de l'environnement

Sur le plan environnemental, des progrès substantiels ont été accomplis dans quatre domaines clés : objectifs ambitieux mondiaux ; plans d'action des États ; carburants alternatifs durables pour l'aviation ; et mesures basées sur le marché (MBM).

Une évaluation des tendances du CO₂ a été achevée pour faciliter l'évaluation des effets potentiels de diverses catégories de mesures d'atténuation, en vue de jauger les progrès actuels et d'estimer les avancées futures sur la voie de la réalisation d'objectifs ambitieux mondiaux.

Il convient de prendre acte de l'approbation d'un nouveau système métrique utile pour élaborer une norme sur les émissions de CO₂ pour les aéronefs, actuellement prévue en 2015.

Les plans d'action volontaire soumis par les États membres et conçus pour réduire les émissions de l'aviation internationale couvrent quelque 80 % du trafic aérien mondial. L'excellent niveau de participation a validé le passage de l'Organisation à un mode d'exécution plus orientée vers l'action, et contribué à adapter les activités de renforcement des capacités.

Le Secrétariat a intensifié ses efforts visant à promouvoir et à faciliter la mise au point et l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation. Il s'agissait notamment de travaux sur un ensemble de recommandations de politique basées sur des politiques et mesures existantes, des initiatives courantes et les pratiques optimales d'États et d'organisations.

Les recherches sur la faisabilité d'un programme mondial de mesures basées sur le marché (MBM) applicable aux émissions de l'aviation internationale sont en bonne voie, tout comme les travaux sur l'élaboration d'un cadre de MBM pour appuyer les programmes étatiques de MBM.

Au début de cette année, la neuvième Réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a adopté 18 recommandations pour aider l'OACI à remplir sa mission de protection de l'environnement en aviation. Ces recommandations ont trait à la mise à jour des prévisions de trafic et de flotte, à un accroissement de la rigueur des normes de bruit des aéronefs, aux opérations des aéronefs, à l'élaboration d'une nouvelle norme sur le CO₂ applicable aux aéronefs, et au programme de travail pour le prochain cycle du CAEP.

Développement durable du transport aérien

S'agissant du développement durable du transport aérien, la sixième Conférence mondiale du transport aérien a produit un ensemble complet de conclusions et de recommandations portant sur l'imposition du transport aérien, l'harmonisation et la compatibilité des approches réglementaires en matière de loi sur la concurrence et de règlements régissant le transport aérien, et des questions liées à la protection des consommateurs.

L'importance de la durabilité a été reconnue par le Conseil lorsqu'il a adopté un nouvel énoncé de vision de l'Organisation pour le triennat 2014-2016 intitulé « *Réaliser une croissance durable du système d'aviation civile mondial* ». Le Conseil a également fixé un nouvel objectif stratégique correspondant intitulé « *Développement économique du transport aérien : favoriser le développement d'un système d'aviation civile solide et économiquement viable* ».

Le nouvel objectif prévoit l'élaboration de politiques et d'orientations en matière de réglementation du transport aérien, de gestion des infrastructures et d'économie des activités aéronautiques, notamment la protection des consommateurs, l'imposition, la concurrence loyale et les redevances d'usage.

Dans le but d'accroître l'efficacité, l'Organisation a continué d'adapter ses programmes et ses objectifs face aux fortes pressions économiques et budgétaires que subissent les États membres. Cette mesure s'est avérée difficile mais fructueuse en matière d'adaptation d'un grand nombre de structures et de processus à une nouvelle façon de mener les activités. Cela conduit à une OACI moins lourde et plus efficace, mieux outillée pour répondre aux besoins en évolution tant des États que de l'industrie.

Il appartient maintenant à la présente Assemblée de passer en revue, d'examiner et de prendre une décision sur les programmes et les activités qui influenceront sur l'évolution de l'aviation civile internationale au cours des prochaines décennies ».

2. Le Président du Comité exécutif remercie le Président du Conseil de cette excellente présentation. En l'absence d'autres observations, le Comité exécutif prend acte des rapports annuels du Conseil pour 2010, 2011 et 2012, et du rapport supplémentaire pour le premier semestre de 2013 (Doc 9952, 9975 et 10001 et Supplément) qui relèvent de son champ de compétence.

Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

3. Le Comité exécutif amorce ensuite ses délibérations sur ce point, qui est divisé en deux parties pour faciliter l'examen : *Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local* ; et *Changement climatique*. Le Comité examine la première partie sur la base de trois principales notes de travail présentées par le Conseil : la note WP/25 (*Faits nouveaux en matière d'aviation civile et d'environnement*) ; la note WP/26 (*Tendances actuelles et futures du bruit et des émissions des aéronefs*) ; et la note WP/27 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local*). L'examen du projet d'Exposé récapitulatif repose par ailleurs sur les documents supplémentaires ci-après : les notes WP/70, WP/106, WP/163 Révision n° 1, WP/222, WP/240, WP/297, WP/318 et WP/327 Révision n° 1, et la note d'information WP/348.

Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local

Faits nouveaux en matière d'aviation civile et d'environnement

4. Le Secrétaire général présente la note WP/25, qui rend compte des progrès accomplis par l'OACI depuis la dernière Assemblée par rapport aux questions liées à l'aviation civile et à l'environnement. Si la note est basée principalement sur les activités du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), notamment les résultats de sa neuvième Réunion (Montréal, 4-15 février 2013), elle couvre aussi des activités connexes du Secrétariat et les travaux qu'il a entrepris en coopération avec d'autres organisations.

5. La note met en exergue l'accord du CAEP/9 relatif à une nouvelle proposition de norme acoustique des aéronefs pour les avions à réaction et à hélice et une proposition de norme acoustique pour aéronef à rotors basculants, aux fins d'inclusion dans l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, volume I

— *Bruit des aéronefs*, et à de nouveaux objectifs en matière de technologie de réduction de bruit à moyen et à long terme. La note rend également compte de la définition de la portée des travaux d'une analyse mondiale des effets des couvre-feux nocturnes. Par ailleurs, la note donne des précisions sur les progrès accomplis en vue de s'attaquer aux émissions des moteurs d'aviation, en ce qui concerne en particulier l'élaboration d'une norme sur les émissions de CO₂, qui prévoit l'approbation par le CAEP/9 d'une condition de certification de ces émissions, et d'une norme sur les particules. Elle fournit aussi des détails sur l'élaboration de deux documents liés à des améliorations opérationnelles : l'accord du CAEP/9 relatif à de nouveaux objectifs opérationnels pour la réduction de la consommation de carburant ; et l'analyse environnementale des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU). L'Assemblée est invitée à appuyer la poursuite des travaux du CAEP et du secrétariat de l'OACI sur les questions liées à l'aviation civile et à l'environnement, et à considérer les renseignements contenus dans la note WP/25 comme une référence pour la mise à jour de la Résolution A37-18 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local*) et de la Résolution A37-19 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*).

Tendances actuelles et futures du bruit et des émissions des aéronefs

6. Le Secrétaire général présente la note WP/26, qui rend compte des résultats de l'évaluation par le CAEP des effets et tendances actuels et futurs du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, effectuée conformément à la Résolution A37-18 de l'Assemblée, Appendice A. Des États membres et des organisations observatrices ont apporté des contributions substantielles à cette évaluation, qui reflète le consensus atteint par le CAEP. La note rend également compte de la mise au point par le Secrétariat, conformément à la Résolution A37-19 de l'Assemblée, d'un moyen par lequel l'Organisation pourrait régulièrement faire rapport sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCE) et mesurer les progrès accomplis en direction des objectifs ambitieux mondiaux adoptés par la dernière Assemblée. Cette activité profiterait d'un compte rendu accru des données sur la consommation de carburant des États membres à l'OACI.

7. La note souligne qu'en termes absolus, le total mondial de la population exposée au bruit des aéronefs, le total mondial des émissions des aéronefs ayant une incidence négative sur la qualité de l'air local et le total mondial des émissions des aéronefs ayant une incidence négative sur le climat planétaire devraient augmenter tout au long de la période d'analyse, mais à un rythme plus lent que celui de l'accroissement de la demande de déplacements par voie aérienne. Selon le scénario le plus optimiste, le rendement du carburant devrait s'améliorer à un taux moyen de 1,4 % par an jusqu'en 2040, et de 1,76 % par an à moyen terme entre 2020 et 2030. Toutefois, outre les améliorations opérationnelles et les technologies aéronautiques, des mesures supplémentaires seraient nécessaires pour assurer une croissance neutre en carbone à partir de 2020. Si les carburants alternatifs durables pour l'aviation ont le potentiel d'apporter une contribution importante, les données dont on dispose sont insuffisantes pour prévoir avec certitude la disponibilité de ces carburants ou le cycle de vie de leurs émissions de CO₂. L'Assemblée est invitée à adopter les mesures proposées par le Conseil dans le résumé analytique de la note WP/26, et notamment à accepter les tendances environnementales mondiales décrites dans la note comme base de sa prise de décision sur les questions environnementales durant la session de la présente Assemblée, ainsi qu'à exhorter les États à soumettre les données de consommation de carburant à l'OACI.

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local

8. Le Secrétaire général présente la note WP/27 qui propose la révision de la Résolution A37-18 de l'Assemblée compte tenu de faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée. Les modifications aux Appendices A à H découlent principalement des activités du CAEP, notamment les résultats du CAEP/9, et

des travaux effectués par le Secrétariat en coopération avec d'autres organisations et ayant trait : aux progrès en matière d'élaboration de la norme sur les émissions de CO₂ des aéronefs et de la norme sur les particules ; à l'accord du CAEP sur les nouvelles normes acoustiques ; et aux mises à jour de nouvelles technologies et d'objectifs opérationnels. L'Assemblée est invitée à examiner et à adopter la version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local*.

9. Le délégué des États-Unis présente ensuite la note WP/106, dans laquelle son État reconnaît les progrès accomplis en vue de réduire le bruit et les émissions des aéronefs qui ont une incidence négative sur la qualité de l'air local, au moyen de politiques, de normes et d'orientations. Les États-Unis soutiennent fermement la proposition du CAEP d'une nouvelle norme progressive en matière de bruit des aéronefs au chapitre 14 (volume 1) de l'Annexe 16, et invitent l'Assemblée à encourager pleinement le Conseil de l'OACI à l'adopter et à la reconnaître comme un premier pas important vers la réduction du bruit des aéronefs à la source. Les États-Unis appuient par ailleurs la recommandation connexe du CAEP concernant la non-imposition de restrictions opérationnelles et invitent l'Assemblée à en faire autant et à adopter la formulation ci-après : que « les États soient invités à ne pas imposer de restrictions opérationnelles aux aéronefs conformes à la norme de certification acoustique du chapitre 4 et/ou 14 (volume 1) de l'Annexe 16 » une fois le chapitre 14 adopté par le Conseil de l'OACI. L'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs étant systématiquement réaffirmée par les États membres de l'OACI depuis son adoption en 2001 comme la politique appropriée pour réduire le bruit des aéronefs, et les États-Unis l'ayant appliquée intégralement par le biais de lois et de règlements, les États-Unis invitent par ailleurs l'Assemblée à réaffirmer son engagement en faveur de cette approche, en ce qui concerne notamment les *Orientations relatives à l'approche équilibrée* (Doc 9829), en reconnaissant que les restrictions opérationnelles ne devraient pas s'appliquer en premier recours, mais seulement après examen de chacun des autres éléments. De plus, les États-Unis invitent l'Assemblée à reconnaître les progrès accomplis et les travaux actuellement effectués pour s'attaquer aux incidences des émissions sur la qualité de l'air local, et à appuyer la poursuite des travaux visant à élaborer une norme de certification des particules non volatiles.

10. Le délégué de l'Espagne présente la note WP/70, dans laquelle les 44 États membres de l'Union européenne (UE) et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) accueillent favorablement les progrès actuellement accomplis au sein de l'OACI en vue de s'attaquer aux incidences environnementales de l'aviation à l'échelle locale. En particulier, les États notent avec satisfaction l'accord conclu au CAEP/9 sur une nouvelle norme acoustique du chapitre 14 (volume 1) de l'Annexe 16, et appuient l'adoption de cette norme par le Conseil. Les États soulignent leur appui sans réserve à une application efficace de l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, qui a amené la Commission européenne à présenter une proposition législative tendant à renforcer son application à l'intérieur des États européens. Les États notent par ailleurs avec satisfaction les travaux en cours du CAEP visant élaborer une norme sur les particules non volatiles. Ils invitent l'Assemblée à prendre acte du fait que le développement de l'aviation internationale est confronté à des contraintes croissantes en raison d'une vive opposition politique locale et aux effets environnementaux grandissants dans les aéroports congestionnés se trouvant dans des zones à forte densité démographique. De plus, ils invitent l'Assemblée à adopter, aux fins d'inclusion dans la version révisée de l'Exposé récapitulatif, les mesures ci-après : accueil positif des résultats obtenus au CAEP/9, en ce qui concerne en particulier l'accord relatif à l'application d'une nouvelle norme acoustique du chapitre 14 à partir de 2017, et à compter de 2020 pour ce qui est des aéronefs d'un poids inférieur à 55 tonnes, en cohérence avec le premier pilier de l'approche équilibrée (réduction du bruit à la source) ; et encouragement des constructeurs de moteurs d'aviation à coopérer au besoin pour appuyer les efforts d'échantillonnage et de mesure requis pour permettre l'adoption d'une norme de grande qualité sur les particules non volatiles lors de la dixième Réunion du CAEP (CAEP/10) en 2016.

11. L'observateur de la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) présente la note WP/297 sur la norme en matière de CO₂ de l'OACI dans le cadre d'un panier de mesures visant à atteindre les objectifs de réduction des émissions. L'ICSA appuie une approche globale de la promotion d'une croissance durable de l'aviation, sous forme de travaux sur les technologies et les normes, et sur des mesures opérationnelles et fondées sur le marché qui visent à réduire les émissions, tel que décrit dans la note WP/34 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*). En particulier, l'ICSA convient de la nécessité d'appuyer des mesures qui conduiraient à des réductions d'émissions intersectorielles. Pour cette raison, elle continuerait de soutenir les travaux engagés à l'OACI en vue d'élaborer une norme sur le CO₂, qui fait partie intégrante du panier de mesures de l'OACI visant à atteindre les objectifs environnementaux du secteur de l'aviation. Rappelant que le CAEP a précédemment convenu que la norme sur le CO₂ de l'OACI pour de nouveaux types d'aéronefs a pour but d'assurer des réductions d'émissions au-delà de celles qui seraient réalisées sans la norme, l'ICSA souligne que si la norme ne va pas avoir d'effet supplémentaire, la situation doit être compensée par d'autres mesures du panier, notamment les MBM. En résumé, l'ICSA appuie l'approche globale qui met l'accent sur la réduction des émissions intersectorielles et l'utilisation des MBM, et elle cherche à optimiser les avantages environnementaux des deux approches. L'ICSA invite l'Assemblée à confirmer que la norme sur le CO₂ est un élément essentiel du panier de mesures et demande au Conseil de l'OACI de veiller à ce que le CAEP honore son engagement à adopter une norme qui assure des réductions supplémentaires d'émissions au-delà du scénario de « maintien du statu quo » pour les nouveaux types d'aéronefs.

12. L'observateur de la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) présente la note WP/327 Révision n° 1, qui met en exergue les potentiels effets néfastes pour la santé de l'exposition des employés aéroportuaires aux particules ultrafines des gaz d'échappement provenant des moteurs diesel et d'aéronefs. La note souligne également les principales mesures prises pour réduire la pollution liée aux particules ultrafines à l'aéroport de Copenhague par un groupe de travail composé des gestionnaires de l'aéroport, des entreprises opérant à l'aéroport et des syndicats représentant les employés, et elle suggère que cette pratique serve de tremplin pour les discussions. L'ITF invite l'Assemblée à reconnaître que l'exposition des employés aéroportuaires aux particules ultrafines des gaz d'échappement provenant des moteurs diesel et d'aéronefs dans les aéroports constitue un problème lié au travail qui est urgent, négligé et susceptible d'avoir une incidence négative sur la santé de millions de personnes. De plus, l'ITF invite l'OACI à intégrer la pollution atmosphérique occasionnée par les moteurs diesel dans la proposition de version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local* et d'étendre en conséquence ses politiques et pratiques liées à la protection de l'environnement à la protection de la santé et de la sécurité des employés.

13. Le délégué de l'Inde présente la note WP/222, qui décrit les initiatives de gestion du bruit de la Direction générale de l'aviation civile son État, notamment la première étude minutieuse du bruit jamais effectuée pour l'aéroport international de Delhi. L'Assemblée est invitée à : reconnaître la nécessité de réaliser des études de cartographie du bruit pour les grands aéroports ; exhorter les États membres à installer des systèmes permanents de suivi du bruit et à élaborer, pour leurs grands aéroports, des plans d'action en ce qui concerne les limites de bruit et des plans d'utilisation des terres autour de leurs aéroports respectifs, suivant l'approche équilibrée de l'OACI en matière de gestion du bruit des aéronefs ; et demander au Conseil d'élaborer des directives précises à l'intention des États membres dans ce domaine essentiel.

14. Le Président du Comité exécutif rappelle que lors de la dernière Assemblée, l'Inde a présenté la note WP/270 sur les couvre-feux nocturnes dans certaines régions du monde et leurs effets sur les opérations ailleurs. Prenant acte des contraintes de ressources décrites par le Secrétariat, elle a offert de fournir les ressources nécessaires pour mener des études approfondies sur les couvre-feux nocturnes. Comme l'indique le paragraphe 3.5 de la note WP/25, le Secrétariat a par la suite établi, avec l'assistance de consultants, la portée

des travaux d'une analyse mondiale des effets des couvre-feux nocturnes qui examinerait les questions environnementales et économiques, et d'autres facteurs. Relevant qu'aucune ressource n'a encore été reçue de l'Inde, le Président sollicite des précisions sur les intentions du pays à cet égard. Le délégué de l'Inde indique que le processus de financement est en cours au ministère de l'Aviation civile et que le Secrétariat serait contacté en temps opportun.

15. Le délégué de l'Afrique du Sud présente la note WP/240, qui décrit l'approche des couvre-feux nocturnes de son État et énonce ses recommandations connexes. Il souligne que les problèmes découlant des restrictions opérationnelles comme les couvre-feux nocturnes existent depuis de nombreuses années et persistent, en dépit du fait que des avancées en matière de technologies des moteurs d'aviation ont considérablement contribué à la réduction du bruit des aéronefs durant les deux dernières décennies. Comme l'a indiqué le Secrétariat lors de la sixième Conférence mondiale du transport aérien (AT-Conf/6) de 2013, à l'échelle planétaire, 161 aéroports recevant des vols réguliers internationaux de passagers et/ou des services aériens tout-cargo, sont soumis à des restrictions de vol de nuit. Ces restrictions peuvent certes réduire le bruit des aéronefs dans les aéroports, mais elles brident l'aptitude de l'industrie de l'aviation à faciliter la circulation des personnes et des marchandises et conduisent à une augmentation des coûts financiers pour les aéroports et les compagnies aériennes. L'Afrique du Sud appuie par conséquent l'approche équilibrée de l'OACI en matière de gestion du bruit des aéronefs. Elle insiste que les États ne devraient pas imposer de restrictions opérationnelles telles que les couvre-feux comme solution de premier recours pour réduire le bruit des aéronefs, mais devraient plutôt mettre en œuvre tous les quatre éléments principaux de l'approche équilibrée de l'OACI. L'Assemblée est invitée à : s'assurer que l'OACI continue à jouer un rôle moteur dans l'élaboration d'orientations de politique visant à s'attaquer aux problèmes des couvre-feux nocturnes et à encourager leur application par les États ; veiller à ce que l'OACI continue de suivre les pratiques des États en matière de couvre-feux nocturnes et d'évaluer leurs effets sur l'exploitation des services aériens ; et demander aux États et aux régions ayant imposé des couvre-feux nocturnes de revoir leurs politiques.

16. L'observateur de l'Association du transport aérien international (IATA) présente la note WP/163 Révision n° 1 sur les politiques de l'OACI relatives aux restrictions opérationnelles liées au bruit. L'IATA estime qu'en cas d'adoption par le Conseil de l'OACI, la nouvelle norme acoustique du chapitre 14 (volume 1) de l'Annexe 16, qui accroîtrait davantage les niveaux d'exigence du bruit de 7 dB, réduirait encore le volume de bruit auquel sont exposées des centaines de milliers de personnes vivant autour des aéroports pendant des années à venir. Les normes de certification de l'OACI ont procuré de vrais avantages environnementaux et créé par ailleurs la stabilité réglementaire nécessaire pour les exploitants. Compte tenu de la nature internationale du transport aérien et de la longue durée de vie des aéronefs, les exploitants ont eu l'assurance que les aéronefs certifiés selon toutes les normes internationales applicables pourraient être exploités à l'échelle mondiale pendant toute leur durée de vie commerciale, sans les restrictions abusives qui entravent le transport aérien international. L'IATA souligne que l'approche équilibrée de l'OACI en matière de gestion du bruit des aéronefs préconise un équilibre entre les mesures et offre un processus transparent de gestion des problèmes de bruit démontrés, aéroport par aéroport. Si des restrictions opérationnelles sont autorisées dans cette approche, les États ont convenu à juste titre de limiter ces restrictions et adopté par ailleurs des processus pour l'examen de ces dernières. L'IATA appuie la Recommandation 3/9 du CAEP/9 selon laquelle les États doivent être invités à ne pas imposer de restrictions opérationnelles aux aéronefs conformes à la norme de certification acoustique du chapitre 4 et/ou 14 (volume 1) de l'Annexe 16. Elle rappelle que depuis 2001, chaque résolution de l'Assemblée sur le bruit et la qualité de l'air local invite les États à ne pas adopter de mesures d'élimination progressive des aéronefs conformes à la norme de certification acoustique du chapitre 3 ou 4 (volume I) de l'Annexe 16. L'IATA rappelle par ailleurs que l'Appendice E de la Résolution A37-18 de l'Assemblée tient compte de l'accord conclu par les États membres de l'OACI lors de l'adoption de la norme acoustique du chapitre 4, en vertu duquel les aéronefs conformes à cette dernière ne devraient pas être soumis à des restrictions opérationnelles. L'IATA s'oppose résolument à toute mesure qui conduirait à l'élimination progressive des aéronefs conformes aux normes de certification acoustique du chapitre 3 (volume I) de l'Annexe 16.

17. En conclusion, l'IATA affirme que les politiques en vigueur de l'OACI relatives aux restrictions opérationnelles établissent un important équilibre entre l'habilitation des États à adopter des mesures appropriées pour résoudre les problèmes de bruit suivant l'approche équilibrée, et la préservation de la stabilité réglementaire et de la prévisibilité requises par les exploitants. L'IATA invite l'Assemblée à réaffirmer les politiques définies dans les Appendices D et E à la Résolution A37-18 de l'Assemblée et à suivre la Recommandation 3/9 du CAEP/9, en approuvant les modifications qu'elle propose à ces deux Appendices.

18. Le délégué de l'Argentine présente la note WP/318 sur le rôle que jouent les Bureaux régionaux en assurant un succès maximum du CAEP. L'Argentine, un membre à part entière du CAEP qui a participé activement au niveau régional, estime que pour faire avancer l'excellent travail du Comité, les renseignements à ce sujet devraient être diffusés plus largement auprès des États qui ne sont ni membres ni observateurs, et il conviendrait de faciliter les échanges de vues entre ces États. Les Bureaux régionaux constituent un moyen idéal pour atteindre efficacement ces États, en organisant des ateliers, des séminaires et d'autres activités similaires. L'Assemblée est invitée à continuer d'appuyer l'excellent travail du CAEP et du secrétariat de l'OACI sur les questions liées à l'aviation civile et l'environnement ; et à recommander que le Conseil encourage les Bureaux régionaux à promouvoir divers types d'initiatives (comme les séminaires, les affiliés, etc.) afin que les États qui ne sont ni membres ni observateurs du CAEP puissent tirer plus pleinement profit des travaux du Comité grâce à un accès plus élargi et plus direct à ces derniers.

19. Acte est pris de la soumission par le Viet Nam de la note WP/348 qui décrit les diverses mesures adoptées par les autorités chargées de la réglementation, les compagnies aériennes, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les exploitants des aéroports de cet État pour réduire le bruit et les émissions de carbone provenant des opérations aériennes intérieures et internationales.

20. Exprimant son appui sans réserve à la note WP/70 présentée par l'UE et les États membres de la CEAC, le délégué de la Norvège se félicite, en particulier, des progrès accomplis par le CAEP par rapport à la nouvelle norme acoustique du chapitre 14 (volume I) de l'Annexe 16. Relevant que la croissance de l'aviation dans les aéroports situés dans des zones densément peuplées occasionne de graves problèmes de bruit et de qualité de l'air local, il souligne que les améliorations technologiques constituent un des nombreux moyens nécessaires pour relever ces défis. Des normes technologiques rigoureuses sont essentielles à cet égard. Exprimant sa gratitude pour le travail impressionnant effectué par le CAEP, le délégué de la Norvège souligne qu'il n'aurait pas été possible d'adopter la nouvelle norme acoustique du chapitre 14 sans les grands efforts déployés par les experts désignés par l'industrie de l'aviation, les organisations non gouvernementales (ONG) et les États membres de l'OACI.

21. Déclarant aussi son appui à la note WP/70, le délégué de l'Italie exprime son appréciation pour les travaux en cours de l'OACI sur les effets environnementaux locaux de l'aviation. Soulignant que la congestion des aéroports devient un problème croissant dans beaucoup d'États, dont l'Italie, il indique que les personnes vivant à proximité de ces aéroports ont grand besoin de mesures pour protéger leur santé et préserver leur qualité de vie. Il se révèle donc nécessaire de desserrer les contraintes opérationnelles qui entravent le développement du transport aérien. Mettant en exergue la nécessité d'adopter des mesures supplémentaires pour s'attaquer à ce problème, le délégué de l'Italie relève qu'une mise en œuvre efficace de l'approche équilibrée de l'OACI en matière de gestion du bruit des aéronefs est particulièrement opportune. Faisant remarquer qu'une mesure de ce genre est la nouvelle norme acoustique du chapitre 14 — un résultat très important du CAEP/9 —, il indique que l'Italie soutient son adoption par le Conseil. Le délégué de l'Italie réitère que l'UE a déjà amorcé le processus législatif visant à rendre cette norme obligatoire sur son territoire. Il signale que l'Italie estime également qu'il est essentiel de continuer le bon travail de CAEP sur les particules non volatiles (nvPM), et insiste sur l'importance de la coopération des constructeurs de moteurs d'aviation dans le cadre de l'analyse technologique requise pour adopter une norme de grande qualité sur les particules non volatiles lors du CAEP/10 en 2016.

22. Le délégué du Brésil indique que son État reconnaît également les progrès accomplis par l'OACI dans le cadre de ses efforts visant à réduire le bruit et les incidences sur la qualité de l'air local, en particulier l'établissement d'une nouvelle norme acoustique du chapitre 14. Il rappelle que le Brésil a participé activement à l'élaboration de cette norme et est déterminé à mettre en œuvre le résultat obtenu. Le Brésil souscrit à la Recommandation 3/9 du CAEP/9 selon laquelle les États devraient s'abstenir d'imposer des restrictions opérationnelles aux aéronefs conformes à la norme de certification acoustique du chapitre 4 et/ou 14 (volume I) de l'Annexe 16. Il appuie par conséquent les alinéas a) et b) de la note WP/106 présentée par les États-Unis et les amendements proposés par l'IATA à l'Appendice D de la Résolution A37-18 de l'Assemblée présentée dans la note WP/163 Révision n° 1. Approuvant les observations formulées par le délégué de l'Argentine au sujet de l'excellent travail du CAEP, le délégué du Brésil indique que son État appuie également une couverture géographique plus large de la composition du CAEP afin de donner accès aux États des régions non représentées, comme les États d'Amérique centrale. Le Brésil convient également que la participation des États qui ne sont pas membres ou observateurs du CAEP peut être facilitée par les Bureaux régionaux de l'OACI.

23. Se joignant aux délégués de la Norvège et de l'Italie pour exprimer son soutien à la note WP/70, le délégué de la Pologne affirme que la nouvelle norme acoustique du chapitre 14 proposée contribuerait à atténuer les incidences négatives des opérations de vol sur les communautés vivant à proximité des aéroports et faciliterait une croissance plus forte du trafic de l'aviation. Cette solution garantirait par ailleurs le maintien de la capacité environnementale actuelle des aéroports existants. Parallèlement, le renforcement proposé de la norme est modéré et n'aurait pas d'incidence négative sur l'industrie de fabrication des moteurs d'aviation et partant, sur le remplacement des flottes. La Pologne appuie par conséquent l'adoption de la nouvelle norme acoustique du chapitre 14, conformément à l'accord conclu lors du CAEP/9. Eu égard aux émissions des moteurs d'aviation, la Pologne estime qu'une attention particulière devait être accordée à la concentration d'oxydes d'azote (NO_x), une des catégories de substances les plus toxiques, lors de l'évaluation de la qualité de l'air local. La Pologne signale que les particules non volatiles ont aussi un impact substantiel sur la santé des organismes vivants, tandis que l'influence des particules volatiles fait l'objet de recherches scientifiques en cours. La Pologne recommande par conséquent la poursuite des travaux du CAEP sur la norme en matière de NO_x et sur d'autres substances comme les particules.

24. Exprimant son soutien aux notes WP/25, WP/26 et WP/27 présentées par le Conseil et à la note WP/70 présentée par l'UE et les États membres de la CEAC, le délégué de la France met en exergue l'importance de la nouvelle norme acoustique du chapitre 14 proposée par le CAEP/9. Relevant que le problème du bruit est abordé dans bien des notes qui ont été soumises, il souligne qu'il s'agit incontestablement du plus important désagrément dans le domaine de l'aviation. Dans un nombre de grands aéroports, comme ceux d'Europe, ce problème pourrait conduire à des situations extrêmes, telles que le blocage de l'expansion, la réduction du trafic aérien et dans certains cas, la fermeture des aéroports. Il est clairement nécessaire d'appliquer l'approche équilibrée de l'OACI en matière de gestion du bruit des aéronefs. Aucun État ne devrait imposer des restrictions de trafic plus sévères ou des restrictions individuelles du bruit des aéronefs quand d'autres mesures peuvent être adoptées. La situation des États confrontés aux problèmes liés aux populations vivant à proximité des aéroports ne devrait cependant pas être banalisée. Dans certains cas, les pressions environnementales sont si fortes que si des mesures d'atténuation raisonnables ne sont pas mises en place, des positions extrêmes risquent être adoptées, avec pour effet des réductions substantielles du trafic. À titre d'exemple, l'aéroport d'Orly (France) pourrait enregistrer une baisse de deux tiers de son trafic, voire risquer la fermeture. L'exploitation des aéronefs et des aéroports constitue la base du transport aérien. Les États ne devraient pas se mettre dans une situation où ils ne seraient plus en mesure de gérer ce genre de problème.

25. Appuyant également la note WP/70, le délégué de la Suisse souligne que la réduction de la contribution de l'aviation internationale aux changements climatiques requiert toute l'attention de l'Assemblée. Il ne faut cependant pas oublier que d'autres sujets méritent sa pleine attention, en particulier le

bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont une incidence négative sur la qualité de l'air local. La Suisse croit fermement que seule une amélioration permanente de la performance de l'aviation en matière d'émissions sonores et gazeuses permettrait un développement durable du secteur appuyé par les communautés du voisinage des aéroports. La Suisse se félicite donc vivement des progrès accomplis dans les domaines clés de la protection des populations contre les incidences négatives de l'aviation, et appuie la décision prise par le CAEP/9 sur une nouvelle norme acoustique du chapitre 14, ainsi que les mesures efficaces adoptées pour définir une nouvelle norme sur les émissions de particules provenant des moteurs. Parallèlement, la Suisse partage le point de vue exprimé par les États-Unis dans la note WP/106 et selon lequel les engagements environnementaux de l'OACI portant sur la limitation ou la réduction du nombre de personnes touchées par un niveau élevé de bruit des aéronefs et les effets des émissions aéronautiques sur la qualité de l'air local demeurent des domaines clés de l'action environnementale. La Suisse appuie par ailleurs les mesures recommandées dans la note WP/106. En particulier, la Suisse exprime explicitement son appui à l'alinéa c) de la note WP/106 et sa préférence pour le maintien de la formulation adoptée par le CAEP/9 en ce qui concerne la nouvelle norme acoustique du chapitre 14, au lieu de l'adoption de la formulation figurant au paragraphe 4 de l'Appendice E à la note WP/27, qui propose d'étendre la décision actuelle sur une nouvelle norme acoustique à tous les futurs niveaux d'exigence adoptés par le Conseil.

26. Félicitant l'OACI pour le travail remarquable effectué dans le domaine de la protection de l'environnement ces trois dernières années, la déleguée des Émirats arabes unis salue les nombreux accomplissements réalisés par le CAEP. Elle indique que son État appuie la note WP/163 Révision n° 1 présentée par l'IATA, et les alinéas a), b) et d) de la note WP/26 présentée par le Conseil. Indiquant toutefois qu'elle a des préoccupations au sujet de l'alinéa c) la note WP/26 d'après lequel les États sont invités à soumettre les données de consommation de carburant à l'OACI, et du paragraphe 4.2 connexe, la déléguée des Émirats arabes unis rappelle qu'à de nombreuses occasions son État a exprimé sa sensibilité en ce qui concerne la soumission du formulaire M de l'OACI — *Consommation de carburant et trafic — Services internationaux et totaux, transporteurs aériens commerciaux*. Les Émirats arabes unis ont demandé à l'OACI de revoir le formulaire M et la méthodologie connexe de collecte des données, estimant qu'ils constituent des obstacles majeurs à la soumission de ces données de consommation de carburant à l'OACI. Ce problème est également mis en évidence dans la note WP/30 (*Plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂*) et la note WP/31 (*Assistance aux États — Aviation et changements climatiques*) présentées par le Conseil.

27. Le délégué du Guatemala appuie la note WP/70 présentée par l'UE et les États membres de la CEAC, et la note WP/106 présentée par les États-Unis. Il soutient également la note WP/318 présentée par l'Argentine et les observations formulées à ce sujet par le délégué du Brésil et portant sur l'élargissement de la couverture géographique de la composition du CAEP, en particulier pour inclure l'Amérique centrale, compte tenu de la grande vulnérabilité de cette région au phénomène du changement climatique. Tout en appuyant aussi la note WP/327 Révision n° 1 présentée par l'ITF et ayant trait aux effets néfastes de l'exposition aux particules ultrafines des gaz d'échappement provenant des moteurs diesel et d'aviation dans les aéroports, le délégué du Guatemala affirme que ce problème mérite une attention particulière.

28. Le délégué du Togo donne son appui à toutes les notes présentées, en particulier la note WP/318 présentée par l'Argentine. Il souligne les Bureaux régionaux de l'OACI ont pour rôle de transmettre aux États auprès desquels ils sont accrédités les décisions prises par l'OACI et de faciliter leur mise en œuvre, entre autres en organisant des séminaires. Le délégué du Togo demande s'il est possible d'imposer des mesures antibruit à certains aéroports et d'encourager les constructeurs à mettre au point des aéronefs plus modernes qui produisent moins de bruit et d'émissions.

29. Faisant écho aux éloges formulés pour le travail du CAEP, la déleguée des États-Unis encourage une large diffusion de ce travail telle que proposée par l'Argentine dans la note WP/318 et appuyée par le délégué du Brésil, entre autres. Appuyant les trois autres notes présentées par le Conseil (WP/25, WP/26

et WP/27), elle met en exergue, eu égard à la note WP/26, l'importance de la cohérence et de la fourniture de bonnes tendances en ce qui concerne le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation. Faisant remarquer que le Secrétariat élabore actuellement le système de compte rendu et d'analyse des CO₂ de l'OACI (ICORAS), la déléguée des États-Unis affirme qu'il est très important que les États membres appuient ce travail et y apportent des contributions, afin qu'il y ait une cohérence entière et qu'il ne se dégage en définitive qu'une seule tendance. À propos des observations formulées par le délégué de la Pologne au sujet de la norme de l'OACI sur les NO_x, elle souligne que les États-Unis conviennent tout à fait qu'il importe de s'attaquer aux émissions de NO_x. Rappelant que l'OACI a adopté la norme sur les émissions de NO_x provenant des moteurs en 2010, qui entrerait en vigueur dès décembre 2013, la déléguée des États-Unis souligne que cela correspond à une amélioration très importante de 15 % par rapport à la norme actuelle. Elle indique que compte tenu de la mise en œuvre imminente de cette nouvelle norme sur les NO_x, point n'est probablement besoin que l'OACI envisage une autre norme sur les NO_x à court terme. Il importe toutefois de procéder à des réévaluations périodiques des émissions de NO_x et des nouvelles technologies, ce qui irait peut-être dans le sens de la recommandation formulée par le délégué de la Pologne.

30. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) salue le travail accompli par l'OACI et le rôle moteur de celle-ci dans la protection l'environnement, et exprime son appui à la note WP/318 présentée par l'Argentine.

31. Le délégué du Canada signale que son État, en tant que membre du CAEP, se félicite des résultats de la récente réunion du CAEP/9 relatifs à la nouvelle norme acoustique du chapitre 14, et des progrès réalisés par le CAEP sur le plan d'autres questions environnementales. Le Canada appuie la note WP/106 présentée par les États-Unis et la note WP/163 Révision n° 1 présentée par l'IATA sur l'ajout de précisions concernant les engagements pris d'établir un consensus sur ces décisions du CAEP/9.

32. Le délégué du Japon se joint aux nombreux délégués qui ont exprimé leur appréciation pour le travail accompli par le secrétariat de l'OACI et le CAEP. Il indique que son État appuie les notes WP/25, WP/26 et WP/27 présentées par le Conseil, la note WP/106 présentée par les États-Unis et la note WP/70 présentée par l'UE et les États membres de la CEAC. Eu égard à la proposition formulée par l'IATA dans la note WP/163 Révision n° 1 de changer le paragraphe 4 de l'Appendice E pour en faire la Résolution A37-18 de l'Assemblée, le Japon est en faveur du maintien de la formulation proposée par le Conseil dans la note WP/27, car elle couvre les restrictions opérationnelles imposées non seulement par les États, mais aussi par les exploitants aéroportuaires privés.

33. Exprimant également sa gratitude pour les efforts consentis par le secrétariat de l'OACI et le CAEP dans le domaine de la protection de l'environnement, le délégué de la Tunisie donne son appui à la note WP/163 Révision n° 1 présentée par l'IATA.

34. Résumant les délibérations, le Président du Comité exécutif constate que le travail du CAEP jouit d'un appui important. Il a été souligné que le CAEP a travaillé efficacement sur la question du bruit des aéronefs, et son projet de nouvelles normes de certification acoustique est largement appuyé par les délégués. En ce qui concerne les observations formulées par le délégué des Émirats arabes unis, le Président confirme que le Secrétariat travaille sur le formulaire M de l'OACI — *Consommation de carburant et trafic — Services internationaux et totaux, transporteurs aériens commerciaux*. Rappelant l'observation faite par le délégué des États-Unis sur la nécessité d'une seule tendance, c'est-à-dire de prévisions uniformes, le Président réitère qu'il importe, pour l'Organisation, de tenir compte des suggestions reçues des États membres de l'OACI. S'agissant des nouvelles normes de certification acoustique, il fait remarquer que plusieurs délégués ont mis en exergue l'Appendice C à la proposition de mise à jour de l'Exposé récapitulatif présentée dans la note WP/27, et souligné l'importance d'une approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, et le besoin de ne pas imposer de restrictions opérationnelles à la dernière génération d'aéronefs, en l'occurrence ceux qui sont conformes à la norme de certification acoustique du chapitre 4 et/ou 14 (volume I) de l'Annexe 16.

35. Remarquant qu'il y a un appui aux propositions formulées par l'IATA dans la note WP/163 Révision n° 1 en faveur de l'amendement de l'Appendice D et du quatrième paragraphe du préambule de l'Appendice E à la mise à jour de l'Exposé récapitulatif, le Président propose que le Comité exécutif recommande ces amendements à la plénière pour adoption.

36. Indiquant que les questions de santé soulevées par l'ITF dans la note WP/327 Révision n° 1 sont déjà traitées dans les paragraphes 1 et 3 du dispositif de l'Appendice H à l'Exposé récapitulatif (WP/27), le Président souligne que l'OACI continuerait de les suivre, en travaillant en étroite collaboration avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Conseil international des aéroports (ACI). S'agissant de la question des couvre-feux nocturnes, il rappelle que le délégué de l'Inde a confirmé l'intérêt qu'y porte son État. Si le Secrétariat de l'OACI a déjà amorcé les études nécessaires sur les couvre-feux nocturnes, il attend l'appui requis pour les poursuivre. Constatant l'appui exprimé à la note présentée par l'Argentine (WP/318) sur le rôle joué par les Bureaux régionaux de l'OACI en assurant le succès optimal du CAEP grâce, entre autres, à une plus large diffusion de renseignements sur ces travaux au moyen de séminaires, d'ateliers et d'autres activités similaires, le Président indique que cela serait pris en compte dans le rapport du Comité exécutif sur cette section, ainsi que d'autres points qu'il a mentionnés dans son résumé.

Changements climatiques

37. La deuxième partie du point 17 de l'ordre du jour a été subdivisée en sept questions pour faciliter les délibérations : Carburants alternatifs durables pour l'aviation ; Plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂ ; Assistance aux États — Aviation et changement climatique ; Protection de l'environnement — Faits nouveaux dans d'autres organismes de l'ONU et organisations internationales ; Initiative pour une ONU climatiquement neutre ; et Mesures basées sur le marché (MBM). Un examen général de toutes ces questions liées au changement climatique aurait lieu lors de la prochaine séance (EX/4), une fois achevée la présentation de l'ensemble des notes connexes.

Carburants alternatifs durables pour l'aviation

38. Le Secrétaire général présente la note WP/28 sur les activités mises en œuvre par l'OACI en réponse à la Résolution A37-19 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*), dans laquelle l'OACI et ses États membres sont invités à participer activement à d'autres activités dans le domaine des carburants alternatifs durables pour l'aviation. Les activités de l'Organisation ont notamment traité au partage de renseignements sur les pratiques optimales entre les États et d'autres parties prenantes, en l'occurrence grâce à l'organisation de l'Atelier de l'OACI sur les carburants alternatifs durables (Montréal, 18 – 20 octobre 2011) et la mise à jour permanente du site web de l'OACI consacré au Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF). Un autre domaine clé d'intervention de l'OACI est la promotion d'initiatives mondiales en matière de carburants alternatifs durables, notamment le lancement, à l'occasion du Sommet de Rio +20 tenu en juin 2012, de l'initiative *Trajectoire vers un avenir durable* de l'OACI, dans le cadre de laquelle le Secrétaire général s'est rendu de Montréal à Rio de Janeiro en empruntant quatre vols de correspondance à bord d'aéronefs qui étaient tous alimentés aux carburants alternatifs durables. En juin 2012, le Groupe d'experts en carburants alternatifs durables a été créé et chargé d'élaborer des recommandations pour faciliter davantage la mise au point et la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation. Les résultats de ces travaux sont présentés dans l'Appendice A à la note WP/28. De plus, les travaux du CAEP sur l'évaluation des tendances en matière d'émissions de CO₂ ont traité de la difficulté liée à la quantification des niveaux de production futurs des carburants alternatifs pour l'aviation et à la prise en compte de la variation des émissions nettes de CO₂ sur la base du cycle de vie. Toutes ces activités ont permis de cerner les défis et de déterminer les étapes suivantes, notamment la nécessité de s'attaquer aux barrières économiques initiales qui entravent la mise au point et la distribution à l'échelle commerciale des carburants alternatifs pour l'aviation et d'assurer la durabilité de ces carburants. Le Conseil invite l'Assemblée à :

reconnaître les faits nouveaux, comme le demande la Résolution A37-19 de l'Assemblée, et appuyer la poursuite des travaux de l'Organisation visant à faciliter les efforts des États et de l'industrie en faveur de la mise au point et de la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation ; et à examiner les renseignements contenus dans la note WP/28 aux fins de mise à jour de la Résolution A37-19 de l'Assemblée.

39. Le délégué de l'Indonésie présente ensuite la note WP/164, qui fournit des renseignements sur les « Initiatives en faveur de l'aviation verte pour un développement durable » de son État ayant trait aux carburants alternatifs pour les opérations des aéronefs, dans le cadre de la pré-exécution et de la mise en œuvre des mesures de son Plan d'action pour le changement climatique et la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES). La note met en exergue le cadre de politique juridiquement contraignant de l'Indonésie pour les mesures de mise en œuvre des carburants alternatifs, et l'engagement du pays à contribuer considérablement à la mise en œuvre de ces mesures sur le plan national ainsi qu'au niveau régional et international. Le délégué de l'Indonésie relève, à cet égard, qu'au cours de la présente Assemblée, son État a signé avec l'OACI une entente relative à un grand projet environnemental et d'assistance technique, sous forme d'accord de services de gestion (MSA). Il rappelle par ailleurs la forte recommandation émise par la Conférence internationale sur l'aviation verte de 2013 (IGAC-2013) (Bali (Indonésie), 1^{er}-4 juillet 2013) en faveur du développement d'une collaboration solide et large entre les parties prenantes, à l'échelon national et mondial (cf. WP/166). L'Indonésie se félicite donc vivement de la volonté des États membres de l'OACI, des organisations internationales et de l'industrie de l'aviation d'échanger les connaissances sur les carburants alternatifs durables pour l'aviation, les technologies et le renforcement des capacités. L'Assemblée est invitée à tenir compte des « Initiatives en faveur de l'aviation verte pour un développement durable » de l'Indonésie lors de l'élaboration de la politique et des mesures d'exécution recommandées ayant trait à la réduction des émissions de GES.

40. La déléguée des États-Unis présente la note WP/108, qui rend compte des efforts considérables déployés par son État pour faire avancer la recherche, le développement, la démonstration et l'utilisation des carburateurs de rechange durables qui ont le potentiel de contribuer à la durabilité environnementale, à la sécurité énergétique et à la stabilité économique de l'aviation internationale. Par rapport aux carburants conventionnels, ces carburants peuvent réduire les émissions nettes de CO₂ durant le cycle de vie, atténuant de ce fait les incidences des émissions aéronautiques sur le climat. Ils peuvent aussi atténuer les effets sur la qualité de l'air et contribuer aux objectifs climatiques de l'OACI. Mettant en relief l'Initiative des États-Unis relative aux carburants alternatifs commerciaux pour l'aviation, et l'expansion de leur programme « Cultiver pour voler », la note souligne qu'il importe de reconnaître que les États devraient continuer à jouer un rôle moteur dans la mise au point et l'utilisation de carburateurs de rechange, en travaillant avec un large éventail de parties prenantes, notamment les compagnies aériennes, les fournisseurs de carburants, la communauté du financement et les constructeurs. Elle souligne par ailleurs que l'OACI devrait continuer à soutenir les efforts des États, mais sans jouer un plus grand rôle ou sans chercher à élaborer des normes ou des politiques dans le domaine des carburateurs alternatifs durables. Travailler sur la mise au point et l'utilisation de ces carburants est une entreprise mondiale, bon nombre d'initiatives différentes voyant le jour partout dans le monde, notamment les partenariats public-privé, les initiatives publiques de recherche et de développement, et les efforts de développement de chaînes d'approvisionnement. Les États-Unis reconnaissent certes que les incertitudes entourant l'offre des carburateurs alternatifs et les problèmes liés à une échelle d'utilisation compétitive en termes de coût risquent d'influer sur le rôle que ces carburants pourraient jouer à court terme, mais ils estiment qu'il existe beaucoup d'innovations prometteuses dont le potentiel est élevé. Les États-Unis continuent de participer très activement aux efforts déployés au niveau tant national qu'international pour faire des carburateurs alternatifs une réalité, afin de contribuer à assurer la durabilité environnementale et la solidité économique de l'aviation internationale.

41. Les États-Unis invitent l'Assemblée à : prendre acte des progrès accomplis en vue de faire avancer les carburateurs alternatifs grâce aux essais, aux analyses, au développement de l'offre de carburants et à l'engagement ; réaffirmer l'importance des carburateurs alternatifs dans la réalisation des

objectifs l'aviation internationale ; et d'affirmer le rôle joué par l'OACI afin de soutenir les efforts des États membres et de faciliter l'échange de renseignements entre les États ainsi que le partage des pratiques optimales en matière de recherche, de développement, de démonstration et d'utilisation des carburateurs alternatifs, tout en continuant à s'abstenir de jouer un rôle plus important ou de chercher à élaborer des normes ou des politiques dans le domaine des carburateurs alternatifs durables.

42. Le délégué de la Lituanie donne ensuite des précisions sur la sous-section 3.4 (Carburants alternatifs durables) de la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)] présentée par les 44 États membres de l'UE et de la CEAC. Ces États appuient une approche globale de la réduction des effets de l'aviation internationale sur le climat, qui repose sur les nouvelles technologies, des opérations plus efficaces, des MBM, et des carburants alternatifs durables. La mise au point et l'utilisation de ces carburants, qui ont le potentiel de contribuer à la réduction des émissions nettes de CO₂ — provenant de l'aviation — durant le cycle de vie, sont essentielles pour l'Europe. Il subsiste cependant beaucoup d'incertitudes quant aux avantages et coûts précis des carburants alternatifs durables. Les États européens appuient l'idée d'un rôle pour l'OACI dans le partage des renseignements et des pratiques optimales concernant ces carburants. Le rôle de l'OACI devrait aussi consister à faciliter la convergence des politiques sur les mécanismes visant à assurer la durabilité des carburants de rechange pour l'aviation et à rendre compte de leurs émissions de GES durant leur cycle de vie.

Plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂

43. Le Secrétaire général présente la note WP/30, qui rend compte des faits nouveaux survenus à l'OACI depuis la dernière Assemblée, en ce qui concerne les Plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂, et les étapes suivantes par le biais desquelles l'OACI peut aider davantage les États à préparer, à mettre à jour et à exécuter leurs plans d'action. Mettant à jour les renseignements fournis dans la note, il relève qu'en mi-août 2013, 63 États membres représentant à peu près 80 % du trafic aérien international mondial avaient soumis des plans d'action à l'OACI. D'après les prévisions, 20 autres plans d'action seront soumis d'ici au plus tard à la fin de 2013, ce qui porterait la couverture totale du trafic aérien international mondial à plus de 90 %. S'inspirant de l'expérience acquise par l'OACI relativement aux plans d'action soumis, et à l'issue d'un examen des renseignements contenus dans ces derniers, des domaines d'amélioration et les étapes suivantes ont été identifiés pour améliorer la qualité des plans d'action, contribuer à harmoniser les données qu'ils contiennent, et accroître le nombre de plans d'action en cours de préparation et de mise à jour. L'Assemblée est invitée à : reconnaître les activités réalisées et les progrès accomplis par l'Organisation en réponse à la demande de la 37^e session de l'Assemblée de l'OACI concernant la préparation et la soumission des plans d'action des États sur les activités de réduction des émissions de CO₂ ; encourager les États membres à soumettre volontairement des données complètes et solides dans leurs plans d'action pour faciliter la compilation des données des émissions mondiales par l'OACI ; appuyer la poursuite des travaux de l'Organisation visant à aider davantage les États à préparer et à mettre à jour les plans d'action, ainsi qu'à mettre en œuvre les mesures retenues qui y figurent, tel que décrit au paragraphe 4 de la note ; et examiner les renseignements contenus dans la note WP/30 aux fins de mise à jour de la Résolution A37-19 de l'Assemblée.

44. Le délégué du Brésil présente ensuite la note WP/305 qui décrit le plan d'action de son État pour la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation, dont la version officielle et finale serait soumise ultérieurement au secrétariat de l'OACI. La note souligne que les plans d'action constituent un instrument utile permettant de rendre compte des efforts en cours et des plans futurs de chacun des États de l'OACI pour s'attaquer aux incidences environnementales de l'aviation civile. Le Brésil reconnaît que l'OACI a accompli des progrès importants en matière de déploiement d'efforts pour s'attaquer aux effets de l'aviation sur le climat. Néanmoins, il conviendrait de fournir davantage d'efforts pour évaluer la faisabilité et les avantages environnementaux du panier de mesures conçues pour assurer la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation. Des mesures comme les améliorations opérationnelles, les technologies aéronautiques, et l'élaboration et l'adoption d'une norme sur le CO₂ émis par les aéronefs doivent demeurer une priorité pour

l'OACI. En particulier, des mesures concrètes pour aider les États à assurer la mise au point et la distribution de carburants alternatifs durables sont hautement souhaitables, car ces derniers sont les plus susceptibles de réduire les émissions de GES provenant de l'aviation par rapport à d'autres éléments du panier de mesures. Le plan d'action brésilien a pour objet de partager des renseignements avec le Secrétariat de l'OACI et les États membres en vue de contribuer aux efforts mondiaux de réduction des émissions de GES provenant de l'aviation civile internationale. Le Brésil insiste sur le caractère volontaire des plans d'action, qui ne doivent être ni considérés ni perçus à tort comme des engagements nationaux ou internationaux. Le Brésil invite l'Assemblée à : prendre acte des renseignements fournis dans la note WP/305 ; et encourager les États membres à soumettre volontairement leurs plans d'action et à les rendre accessibles au public à partir du site Web public de l'OACI, pour promouvoir la transparence et accroître l'efficacité de l'initiative de l'OACI.

45. Le délégué de l'Indonésie présente la note WP/165, qui donne des renseignements sur les « Initiatives en faveur de l'aviation verte pour un développement durable » de son État en ce qui concerne les énergies renouvelables pour les opérations aéroportuaires dans le cadre de la pré-exécution et de l'exécution du plan d'action de l'Indonésie relatif au changement climatique et à la réduction des émissions de GES. La note met en exergue les politiques et les mesures d'exécution adoptées conformément à l'engagement pris par l'Indonésie de participer activement et de contribuer aux initiatives mondiales d'atténuation du changement climatique et de réduction des émissions de GES d'un taux cumulé de 26 % jusqu'en 2020. Elle souligne que dans la foulée de la Conférence internationale sur l'aviation verte de 2013 (IGAC-2013), l'Indonésie a mis en route des mesures stratégiques, de politique et d'exécution ayant trait aux énergies renouvelables pour les opérations aéroportuaires, en ce qui concerne en particulier les aéroports de la région orientale du pays, pour la période 2013-2020. Les Initiatives en faveur de l'aviation verte visent un objectif double : satisfaire durablement les besoins en électricité des aéroports, et renforcer en même temps la sécurité et la sûreté des opérations aériennes. Les configurations énergétiques des aéroports comprendraient des énergies renouvelables de source solaire et éolienne ou produites au moyen de technologies de biomasse. Les programmes futurs prévoiraient : l'élaboration d'une feuille de route de pré-exécution ; le développement de la coopération au niveau national entre toutes les parties prenantes sur le programme d'action, les aspects techniques, le cadre financier, institutionnel et juridique, et le renforcement des capacités ; et la mise en place du système de suivi, de compte rendu et de vérification en vue de la validation de la mise en œuvre des mesures relatives aux énergies renouvelables par le gouvernement indonésien et des tiers. L'Assemblée est invitée à tenir compte des « Initiatives en faveur de l'aviation verte pour un développement durable » de l'Indonésie concernant les énergies renouvelables pour les opérations aéroportuaires lors de l'élaboration de la politique et des mesures d'exécution recommandées ayant trait à la réduction des émissions de GES.

46. La déléguée des États-Unis donne des précisions sur le paragraphe 2.6 (Plans d'action) de la note WP/234. Son État appuie fermement l'engagement volontaire pris par les États en 2010 de préparer et de soumettre des plans d'action à l'OACI et a présenté son plan d'action en juin 2012, tout comme beaucoup d'autres États. Il estime que les plans d'action servent d'outil efficace pour mettre en exergue les efforts en cours et les plans futurs de chacun des États membres de l'OACI pour s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat et accomplir des progrès en direction des objectifs de l'OACI. Les États-Unis appuient la mise à profit et l'amélioration de l'engagement en faveur des plans d'action, et invitent l'Assemblée, dans le cadre d'une approche globale visant à s'attaquer aux incidences de l'aviation sur le climat, à, entre autres : recommander le renforcement des plans d'action étatiques, notamment en soumettant et en mettant à jour ces derniers sur une base triennale à partir de juin 2012, et en les rendant accessibles au public à des fins d'efficacité optimale.

47. Mettant en relief et actualisant la partie 5 (Plans d'action des États) de la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)], le délégué de la Lituanie souligne que les 44 États membres de l'UE et de la CEAC se félicitent des efforts actuellement déployés par les États membres de l'OACI et l'industrie pour atténuer les effets de l'aviation internationale sur le climat. L'encouragement par l'OACI des États à soumettre des plans d'action a été une évolution très positive qui pourrait être améliorée davantage. L'Europe

a contribué à cette initiative, 37 États européens ayant soumis des plans d'action à l'OACI. Par ailleurs, l'Europe apporte un soutien et fournit des fonds en faveur de projets visant expressément à aider les États en développement à élaborer leurs plans d'action. L'Assemblée est invitée à appuyer la poursuite de l'élaboration des plans d'action des États et le compte rendu annuel des émissions de CO₂, afin que l'OACI soit en mesure de suivre les progrès en direction des objectifs convenus.

48. Le délégué de la Bolivie (État plurinational de) présente ensuite, au nom de 18 membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) [Aruba, Belize, Bolivie (État plurinational de), Chili, Colombie, Costa Rica, Cuba, République dominicaine, Équateur, El Salvador, Guatemala, Honduras, Jamaïque, Nicaragua, Panama, Paraguay, Pérou et Uruguay], la note WP/317 (avec le Rectificatif n° 1) qui contient une analyse des délibérations et des faits nouveaux concernant l'environnement et l'aviation civile. Ces États préconisent une participation active aux initiatives qui amélioreraient la qualité de l'environnement mondial et la promotion de ces initiatives comme un droit inaliénable de tous les peuples du monde, en reconnaissant entre autres : le principe de responsabilités communes mais différenciées (CBDR) ; les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables dans le domaine du transport aérien ; et le principe de circonstances spéciales et capacités respectives (SCRC). L'Assemblée est invitée à : prendre acte des renseignements présentés dans la note WP/317 ; reconnaître le principe de CBDR, ainsi que les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables dans le domaine du transport aérien, sans perdre de vue le principe de SCRC ; appuyer les critères de l'OACI relatifs aux plans d'action volontaires pour la réduction des émissions aéronautiques ; approuver les critères de transparence de ces plans d'action ; et exiger un niveau plus élevé de représentation des États en développement au CAEP.

49. Acte est pris de la soumission dans le même temps des cinq notes d'information ci-après : la note WP/131 (*République dominicaine — Plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale*), présentée par la République dominicaine ; la note WP/346 Révision n° 1 (*Initiatives vertes — Inde*), présentée par l'Inde ; la note WP/268 (*Accord relatif aux activités volontaires pour la réduction des GES en République de Corée*), présentée par la République de Corée ; la note WP/279 [*Plan d'action de l'Amérique centrale pour réduire les émissions de l'aviation civile internationale (CAAPER)*], présentée par le Guatemala, Belize, le Honduras, El Salvador, le Nicaragua et le Costa Rica ; et la note WP/328 [*Rapport sur les activités et les progrès depuis la 37^e Assemblée générale du Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)*], présentée conjointement par les États membres du CASSOS, et dont la partie 3 a trait à la protection de l'environnement et au développement durable du transport aérien au sein du CASSOS et de ses États membres.

Assistance aux États — Aviation et changement climatique

50. Le Secrétaire général présente la note WP/31 sur les faits nouveaux survenus à l'OACI depuis la dernière Assemblée et ayant trait à la fourniture d'assistance aux États membres en matière de facilitation de l'accès au transfert des technologies, au renforcement des capacités et aux ressources financières, et de préparation de plans d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂. Le niveau élevé d'intérêt, de coopération et d'engagement des États membres et d'autres parties prenantes durant le processus relatif aux plans d'action, et les avancées substantielles réalisées dans un délai très bref sont attribuables en grande partie à un vigoureux programme de renforcement des capacités de l'OACI, qui va de la fourniture d'éléments d'orientation à la création d'un site web interactif et d'instruments pratiques — comme l'outil d'estimation des économies de carburant (IFSET) de l'OACI —, en passant par des ateliers de formation pratique et plus de 200 téléconférences avec des coordonnateurs individuels de plans d'action nationaux des États. Parmi les autres activités d'information figurent l'atelier de l'OACI sur les carburants alternatifs durables (Montréal, 18 – 20 octobre 2011), le symposium de l'OACI sur l'aviation et le changement climatique, *Destination verte* (Montréal, 14-16 mai 2013), et diverses publications sur l'aviation et l'environnement. Il est prévu que l'*ICAO Environmental Report* de 2013 consacré au thème *Aviation et changement climatique*, qui vient d'être publié et auquel tous les délégués ont accès, contribuera à ces échanges de connaissances et de renseignements.

51. Le séminaire de l'OACI *De l'aide pour agir — L'aviation et les changements climatiques* (Montréal, 23 – 24 octobre 2012) a recensé les possibilités de fournir l'aide requise pour mettre en œuvre les mesures indiquées dans les plans d'action des États. Soulignant que la fourniture de cette aide est en cours, le Secrétaire général cite le nouveau projet environnemental et d'assistance technique d'envergure, objet d'un accord entre l'OACI et l'Indonésie, qui vise à améliorer la gestion et la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation de cet État (cf. paragraphe 39 ci-dessus), et pourrait servir d'exemple à d'autres États s'ils le désirent. L'OACI étudie aussi la possibilité de nouer des partenariats avec d'autres organisations internationales en vue de mettre en place des processus pouvant faciliter l'octroi de financements aux États ayant besoin d'une telle aide.

52. Fournissant des renseignements actualisés, le Secrétaire général signale qu'en août 2013, le Fonds pour l'environnement mondial (FEM) a donné son accord au concept du projet *Transformer le secteur mondial de l'aviation : réduction des émissions de l'aviation internationale* soumis par l'OACI, et a affecté 2 millions USD à l'élaboration de ce projet — la première fois qu'un projet du genre est approuvé. Par ailleurs, le Secrétaire général, au nom de l'OACI, et M. Siim Kallas, Vice-président chargé des transports, au nom de la Commission européenne, ont signé une lettre d'intention pour le projet d'assistance conjointe avec l'UE intitulé *Renforcement des capacités pour la réduction du CO₂ de l'aviation internationale*, et ont affecté 6,5 millions d'euros (à peu près 8 millions USD) à l'élaboration de ce projet qui ciblera l'aide aux États africains et des Caraïbes. Des détails supplémentaires seront disponibles dans les semaines à venir.

53. L'Assemblée est invitée, dans la note WP/31, à : prendre acte de ces faits nouveaux et appuyer la poursuite du travail qu'accomplit l'Organisation en fournissant une assistance aux États en matière de préparation et d'exécution des plans d'action et en continuant de faciliter l'accès aux ressources financières existantes et nouvelles, au transfert des technologies et au renforcement des capacités des pays en développement ; et tenir compte des renseignements qui y figurent lors de la mise à jour de la Résolution A37-19 de l'Assemblée.

54. Le délégué de l'Arabie saoudite présente ensuite la note WP/176, qui donne le point de vue de son État sur les attentes et les objectifs souhaitables de l'Assemblée par rapport à l'aviation internationale et aux changements climatiques. En ce qui concerne l'assistance aux États, l'Assemblée est invitée à : encourager vivement l'étude de l'identification et de l'élaboration de mécanismes pour faciliter la fourniture de l'assistance technique et financière aux États en développement, et faciliter l'accès de ces derniers aux ressources financières existantes et nouvelles, au transfert des technologies et au renforcement des capacités, ainsi qu'aux mesures d'adaptation aux effets environnementaux, en vue de la mise en œuvre en commun des efforts de coopération de l'OACI et de ses États membres ; et demander instamment que soient étudiées des idées novatrices sur les sources de financement pour couvrir le coût des mesures d'adaptation et de transfert des technologies sans recourir à l'imposition de redevances ou de taxes sur la consommation de carburant d'aviation.

55. Acte est pris de la soumission dans le même temps de deux notes d'information : la note WP/166 [*Initiatives vertes pour un développement durable : Conférence internationale sur l'aviation verte de 2013 (IGAC-2013)*], présentée par l'Indonésie ; et la note WP/270 (*Élaboration du programme de sensibilisation environnementale de l'aviation*), présentée par la République de Corée.

Protection de l'environnement — Évolution de la situation dans d'autres organismes des Nations Unies et organisations internationales

56. Le Secrétaire général présente la note WP/32, qui rend compte de l'évolution de la situation depuis la dernière Assemblée en ce qui concerne les travaux environnementaux accomplis par l'OACI en coopération d'autres organismes de l'ONU et organisations internationales, en particulier les faits nouveaux découlant du processus de la CCNUCE, de l'Organisation maritime internationale, de la Conférence des

Nations Unies sur le développement durable (Conférence Rio+20), du Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat, du Programme des Nations Unies pour le développement et de l'Organisation mondiale du tourisme.

57. L'Assemblée est invitée à : reconnaître la poursuite de la coopération entre l'OACI et d'autres organismes de l'ONU, en particulier dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques, comme le stipule la Résolution A37-19 de l'Assemblée ; appuyer la poursuite de la coopération entre l'OACI et d'autres organismes de l'ONU et organisations internationales ; inviter les États membres à exprimer clairement leur inquiétude, dans le cadre du processus de la CCNUCE, quant à l'utilisation de l'aviation internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement à long terme de la lutte contre les changements climatiques, afin de veiller à ce que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de façon disproportionnée comme source de telles recettes (préoccupation figurant aussi dans le projet d'Exposé récapitulatif sur le changement climatique qui met à jour la Résolution A37-19 de l'Assemblée présentée dans la note WP/34) ; demander aux États membres de faire connaître les membres de leurs délégations au processus de la conférence des parties à la CCNUCE et de coordonner avec ces délégués leur action en ce qui concerne l'évolution de la question de l'aviation internationale et des changements climatiques sous les auspices de l'OACI ; et tenir compte des renseignements contenus dans la note WP/32 lors de la mise à jour la Résolution A37-19 de l'Assemblée.

Initiative pour une ONU climatiquement neutre

58. Le Secrétaire général présente ensuite la note WP/33, qui donne des informations sur les progrès accomplis par l'OACI en matière de mise en œuvre de l'Initiative pour une ONU climatiquement neutre. L'OACI a fourni à d'autres organismes de l'ONU un appui important pour la mise en œuvre de cette initiative à l'échelle des Nations Unies, notamment la mise au point d'un calculateur d'émissions de carbone de l'OACI, qui a servi d'outil officiel de l'ONU pour estimer la portion du stock des émissions de GES de l'ONU qui est due au transport aérien, et du calculateur de réunions vertes de l'OACI, qui détermine le lieu optimal de tenue d'une réunion du point de vue des émissions de CO₂ liées au voyage par avion des participants. L'équipe de travail du Secrétariat sur la neutralité carbone a aussi effectué un travail substantiel en vue d'élaborer le plan de réduction des émissions de l'Organisation. D'après le troisième rapport annuel du système de l'ONU sur le stock de GES, *Vers une ONU climatiquement neutre — L'empreinte du système des Nations Unies et l'action menée pour la réduire*, le transport aérien est une source majeure d'émissions dues au système de l'ONU, et la poursuite de la coopération entre l'OACI et d'autres organismes du système de l'ONU est d'une importance capitale pour maintenir le rôle moteur de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques.

59. L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de : continuer à coopérer avec les groupes interinstitutions de l'ONU intervenant dans la gestion de la durabilité et à maintenir son rôle moteur en élaborant des méthodes et en mettant à jour les outils de quantification des émissions de GES de l'aviation relativement à l'Initiative pour une ONU climatiquement neutre ; et poursuivre l'élaboration et la mise en œuvre de la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement de pratiques de gestion de la durabilité au sein de l'Organisation, de façon cohérente avec la politique globale du système de l'ONU.

Mesures basées sur le marché (MBM)

60. Le Secrétaire général présente la note WP/29 sur les travaux relatifs aux MBM effectués par l'OACI en réponse à la Résolution A37-19 de l'Assemblée, dans laquelle le Conseil est invité à : élaborer un cadre des MBM ; examiner le seuil de minimis des MBM ; étudier la faisabilité d'un régime mondial de MBM ; recueillir des renseignements sur le volume des compensations carbone ; et mener une étude sur l'application éventuelle, à l'aviation internationale, du Mécanisme pour un développement propre du Protocole de Kyoto. La note souligne que l'analyse qualitative et quantitative des trois options du régime mondial de

MBM a démontré que toutes les trois sont techniquement faisables et ont la capacité de contribuer à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI. Elle met par ailleurs en exergue le travail effectué parallèlement pour élaborer le cadre des MBM et qui s'est concentré sur l'objet de ce dernier, la couverture des MBM et la façon de tenir compte des circonstances spéciales et capacités respectives (SCRC) des États. L'Assemblée est invitée à : prendre acte du travail effectué par l'Organisation sur les MBM, comme l'a demandé l'Assemblée ; et tenir compte des renseignements figurant dans la note WP/29 lors de la mise à jour de la Résolution A37-19 de l'Assemblée.

61. Le délégué de la Fédération de Russie présente ensuite deux notes, à savoir la note WP/250 et la note WP/275. La note WP/250 tire la conclusion selon laquelle les MBM ont eu une incidence négative sur la capacité du secteur de l'aviation civile internationale à réduire le volume d'émissions de CO₂ de l'aviation, sur la base d'une analyse ayant utilisé des données de l'OACI officiellement publiées et les résultats des recherches effectuées par divers groupes indépendants d'experts en MBM, dont des experts de l'UE. Tout en reconnaissant que beaucoup d'États sont en faveur d'un seuil de minimis, la note maintient que ce dernier contribuerait à ralentir le rythme du développement économique et technologique des États en développement. La compatibilité d'un tel seuil avec un régime mondial de MBM a été remise en question. L'Assemblée est invitée à demander au Conseil de réviser les objectifs ambitieux mondiaux de sorte qu'ils puissent contribuer à : assurer la réduction effective des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation civile internationale, comme objectif principal ; accroître davantage la sécurité des vols, pour permettre un développement durable de l'aviation civile internationale ; et renforcer la coopération, en vue « ... de créer et de préserver l'amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde ». L'Assemblée est par ailleurs invitée, entre autres, à : demander au Conseil d'étudier la possibilité de remplacer le concept des MBM par celui des « incitations économiques » pour assurer une réduction réelle des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation civile internationale, et pour atteindre les objectifs d'amélioration de la sécurité des vols et de promotion d'un développement durable du transport aérien ; encourager les États membres à soumettre à l'OACI, sur une base volontaire, leurs plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de GES et à considérer ces plans comme un élément clé pour tenir compte des SCRC des États en développement, tout en résolvant les problèmes liés à la prévention des conséquences catastrophiques potentielles du changement climatique ; et encourager vivement les États membres à abandonner le principe de seuil de minimis, car il s'agit d'un facteur contribuant à élargir davantage l'écart entre les niveaux de développement scientifique et technologique d'États ayant des potentiels économiques différents.

62. Dans la note WP/275, la Fédération de Russie propose un certain nombre de changements à la proposition de version mise à jour de l'Exposé récapitulatif sur le changement climatique, présentée dans la note WP/34, par souci de conformité aux objectifs stratégiques de l'OACI et de son appui plus global par les États membres.

63. Le délégué des Émirats arabes unis présente la note WP/258, qui donne le point de vue de son État sur l'aviation et les changements climatiques, décrit les nombreuses initiatives qu'il a engagées pour réduire ses émissions de CO₂ de l'aviation et expose ses vues au sujet de la version mise à jour de l'Exposé récapitulatif sur le changement climatique. Les Émirats arabes unis invitent l'Assemblée à : adopter pour l'aviation internationale un cadre de MBM applicable dans l'espace aérien de l'État de mise en œuvre sans exigence de consentement mutuel ; convenir d'élaborer pour l'aviation internationale un régime mondial de MBM, comprenant notamment une feuille de route et un calendrier ; demander au Conseil de présenter les résultats de ces travaux à la 39^e session de l'Assemblée, en 2016 ; demander au Conseil d'élaborer des normes de l'OACI pour la surveillance, le compte rendu et la vérification (MRV) en ce qui concerne les émissions de GES produites par des exploitants d'aéronefs engagés dans l'aviation internationale ; et demander au Conseil d'étudier plus en profondeur un système de rechange de mesure du rendement du carburant d'aviation.

64. Le délégué du Viet Nam présente la note WP/350, qui donne les vues de son État sur la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation. Le Viet Nam reconnaît le besoin croissant de relever le défi mondial du changement climatique et est convaincu que les mesures relatives aux technologies, à l'exploitation et aux infrastructures apporteront une solution à terme au problème de croissance durable de l'aviation. Il invite l'OACI à : demander aux États de s'abstenir de prendre des MBM unilatérales et de travailler de concert avec l'OACI pour s'attaquer aux émissions aéronautiques ; et jouer un vigoureux rôle moteur en poursuivant ses efforts visant à réduire la contribution de l'aviation aux changements climatiques, tout en faisant en sorte que l'aviation reste sûre, abordable et accessible.

65. Le délégué de l'Ouganda présente la note WP/272, qui donne la position de 54 États africains sur le changement climatique, en particulier les MBM. Ces États saluent et reconnaissent l'énorme travail continu de l'OACI et de ses États membres, à savoir : la soumission des plans d'action des États, avec l'assistance de l'OACI ; l'étude de faisabilité d'un régime mondial de MBM ; l'amélioration de la gestion du trafic aérien et des opérations aéroportuaires ; la poursuite des travaux sur les carburants alternatifs ; et l'investissement par l'industrie dans des technologies aéronautiques de nouvelle génération. Les États africains font partie de ce processus et la note décrit les mesures qu'un certain nombre d'entre eux adoptent pour s'attaquer à leurs émissions provenant de l'aviation.

66. Les États africains invitent l'Assemblée à : demander au Conseil d'élaborer, aux fins d'examen lors de la 39^e session de l'Assemblée en 2016, un régime mondial de MBM simple sur le plan administratif, qui devrait constituer une mesure transitoire et compléter les mesures techniques ; demander au Conseil de veiller à ce que ce régime tienne compte des principes de CBDR et de SCRC des États en développement ; décider que toute MBM qu'un État ou une région propose relativement à l'aviation civile internationale avant l'adoption du régime mondial de MBM devrait être basée sur le consentement mutuel des États concernés et devrait accorder des exemptions sur les routes à destination et en provenance d'États en développement dont les activités d'aviation civile internationale sont inférieures au seuil de 1 % du total des activités de l'aviation civile internationale en tonnes-kilomètres payantes ; demander au Conseil de mettre en place des modalités appropriées pour continuer à aider les États à préparer leurs plans d'action respectifs ; réitérer le rôle moteur de l'OACI dans les questions liées aux émissions de l'aviation civile internationale ; encourager les États membres à éviter d'appliquer unilatéralement leur régime de MBM aux transporteurs d'autres États ; et engager les États membres à éviter de concevoir et de mettre en œuvre un régime de MBM hors du cadre de l'OACI.

67. Il est convenu de reporter la présentation du reste des notes de travail sur les MBM et de la note WP/34, dans laquelle le Conseil présente un projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*, à la prochaine séance, à l'occasion de l'examen par le Comité exécutif de l'ensemble de la question du changement climatique sur la base des diverses notes de travail et des notes d'information connexes.

68. La séance est levée à 12 heures.

Procès-verbal de la quatrième séance
(Jeudi 26 septembre 2013 à 14 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

Changement climatique

- *Mesures basées sur le marché (MBM)*
- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par la Lituanie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
- Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
- Notes présentées par la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA)
- Note d'information présentée par la Chine
- Note d'information présentée par l'ACI
- *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

Changement climatique

1. Le Comité reprend (EX/3) l'examen de cette deuxième partie du point 17 de l'ordre du jour et de la question des mesures basées sur le marché (MBM).

Mesures basées sur le marché (MBM)

2. Apportant des précisions sur le paragraphe 2.5 (Mesures basées sur le marché) de la note WP/234, le délégué des États-Unis souligne que son État est engagé en faveur de l'élaboration d'une approche globale de la gestion des effets climatiques de l'aviation, et a fourni ces derniers mois des contributions au projet d'Exposé récapitulatif sur le changement climatique présenté dans la note WP/34. Dans une large mesure, le texte proposé par les États-Unis tient compte des progrès accomplis et évolue suivant une approche globale. Les États-Unis appuient ses dispositions sur les technologies, les normes, les améliorations opérationnelles et les carburateurs alternatifs durables. Ils appuient aussi le fait d'aller de l'avant avec les

travaux visant à élaborer, pour l'aviation internationale, un régime mondial de MBM qui compléterait les nombreux autres efforts déployés par l'OACI et ses États membres pour réduire les émissions aéronautiques.

3. Les États-Unis estiment toutefois que la proposition de cadre de MBM qui figure aux paragraphes 17 et 18 du projet d'Exposé récapitulatif nécessite un examen plus approfondi par l'Assemblée. En particulier, ils s'opposent au paragraphe 18 ayant trait aux exemptions de l'application des MBM sur les routes à destination et en provenance d'États en développement dont les activités d'aviation sont inférieures à un seuil de 1 %. Si les États-Unis appuient le concept d'exemptions de minimis, ils ont des réserves importantes quant à l'approche actuelle. Les États-Unis ne croient pas que le seuil devrait être basé sur les activités d'aviation des États et non sur celle des exploitants, un seul exploitant pouvant avoir un niveau relatif très élevé d'activité alors que telle n'est pas la situation en ce qui concerne l'État d'enregistrement. Pour être cohérent avec les principes de non-discrimination et d'évitement de la distorsion du marché de l'OACI, il faut tenir compte de l'activité de l'exploitant. Les États-Unis ne croient pas qu'un seuil de 1 % soit approprié, l'analyse initiale ayant montré qu'il exempterait des vols à destination et en provenance de l'écrasante majorité des États du monde, et une portion considérable des émissions. Un important examen supplémentaire est nécessaire pour déterminer en quoi consisterait un seuil approprié. Les États-Unis ne pensent pas que les exemptions devraient dépendre du fait que les routes soient à destination ou en provenance d'États en développement, ou du statut des États en développement en tant que tel. Ils croient que l'Assemblée pourrait et devrait répondre aux préoccupations des États membres en s'attachant à définir un seuil de minimis techniquement approprié, au lieu d'insérer des termes imprécis qui ne pourraient conduire qu'à davantage d'incertitude et de conflit. Les États-Unis estiment que le paragraphe 18 du projet d'Exposé récapitulatif compromet l'application du cadre défini au paragraphe 17 et des principes directeurs régissant la conception et la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale présentés dans l'annexe de l'Exposé, et menace l'élaboration future d'un régime mondial de MBM rigoureux et efficace. Les États-Unis sont cependant prêts à travailler au cours des prochains jours pour trouver une solution qui permettrait de répondre à ces préoccupations et d'obtenir un résultat satisfaisant.

4. Le délégué de la Lituanie apporte ensuite des précisions sur la sous-partie 3.5 (Mesures basées sur le marché) de la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)], présentée par les 44 États membres de l'UE et de la CEAC. Ces États appuient une approche globale de la réduction des effets de l'aviation internationale sur le climat, qui correspond aussi à la proposition formulée par le Conseil dans la note WP/34. Cette approche couvre les avancées technologiques, les améliorations opérationnelles, les carburants alternatifs durables pour l'aviation et les MBM, qui sont nécessaires pour combler l'écart entre les émissions, dont les effets ont été reconnus à la fois par l'OACI et l'industrie de l'aviation. Les États européens en question sont d'avis qu'une priorité de la présente Assemblée consiste à décider d'élaborer, d'ici à 2016, un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale en vue d'une mise en œuvre à partir de 2020. Ils affirment qu'entre-temps, les États ou groupes d'États devraient être en mesure d'appliquer des MBM à l'intérieur de leur propre espace aérien, sans qu'aucun autre accord ne soit nécessaire. Les États européens soulignent qu'il importe de prendre en compte les circonstances spéciales et capacités respectives (SCRC) des États, tout en minimisant les distorsions de marché et les fuites de carbone et en évitant la discrimination entre les exploitants d'aéronefs. Il y a lieu, pour l'OACI, de faire avancer les travaux techniques sur la conception détaillée d'un régime mondial de MBM entre aujourd'hui et la 39^e session de l'Assemblée en 2016. À cette fin, il est nécessaire de s'accorder aussitôt que possible sur le programme de travail requis.

5. Les 44 États européens saluent la proposition d'Exposé récapitulatif sur le changement climatique comme étant un compromis soigneusement élaboré pour parvenir à l'approche globale souhaitée. Cette proposition n'est certes pas parfaite, mais elle constitue une solution globale que tout le monde devrait rechercher.

6. La prochaine note à examiner, la note WP/68 Révision n° 3, est présentée par l'observateur de l'Association du transport aérien international (IATA) au nom du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), de l'IATA, du Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA). Demandant à l'Assemblée de reconnaître l'importance des initiatives collectives de l'industrie d'aviation, il note que le fait pour toute une industrie d'adopter une approche consensuelle et de s'unir derrière une position commune sur le changement climatique est sans précédent. L'unité de l'industrie de l'aviation donne à l'OACI et à ses États membres une occasion unique et historique de parvenir à un accord sur la poursuite de la recherche de solutions aux problèmes des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et d'établir un processus clairement défini d'élaboration, par le Conseil de l'OACI, d'un seul régime mondial de MBM aux fins d'adoption à la 39^e session de l'Assemblée en 2016. L'industrie de l'aviation croit fermement qu'un seul mécanisme mondial de compensation s'articulant autour d'un objectif de croissance neutre en carbone à partir de 2020 constitue le moyen d'aller de l'avant qui est le plus efficace au plan du coût et le plus opportun du point de vue politique, à condition qu'il tienne compte des principes de SCRC et de non-discrimination. Le fonctionnement sûr, ordonné et efficace du système de transport aérien d'aujourd'hui repose sur un degré élevé d'uniformité des règlements, des normes et des procédures. Aussi l'industrie de l'aviation n'estime-t-elle pas que des solutions régionales ou nationales constituent la voie à suivre. Cette industrie mondiale requiert des solutions mondiales fondées sur des accords multilatéraux comme ceux auxquels l'OACI est invariablement parvenue dans le passé. Il est essentiel que toute MBM appliquée à l'aviation préserve l'égalité des chances et une concurrence loyale, et tienne compte de différents types et niveaux d'activité des opérateurs. Les MBM ne devraient être ni conçues ni utilisées pour générer des recettes générales ou réduire la demande de transport aérien. Fait important, la proposition de l'industrie de l'aviation aborde la question des SCRC en suggérant des solutions au niveau de l'exploitant et non de l'État. Au nom des aéroports, fournisseurs de services de navigation aérienne, compagnies aériennes, constructeurs d'aéronefs d'affaires, avionneurs et motoristes du monde, les coauteurs de la note WP/68 Révision n° 3 invitent les États membres à établir entre autres un processus clairement défini d'élaboration, par le Conseil de l'OACI, d'un seul régime mondial de MBM aux fins d'adoption lors de la prochaine Assemblée en 2016, sur la base des principes de détermination des responsabilités des exploitants individuels figurant en appendice à la note en question. Ils estiment que des trois mécanismes de politique en cours d'examen par l'OACI, un régime simple de compensation carbone serait le plus rapide à mettre en œuvre, le plus facile à administrer et le plus efficace au plan du coût.

7. L'observateur de la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) présente ensuite deux notes, à savoir la note WP/288 et la note WP/289. La note WP/288 expose les vues de l'ICSA sur le projet d'Exposé récapitulatif sur le changement climatique, les raisons justifiant l'instauration et le calendrier d'un régime mondial de MBM, et les facteurs clés à prendre en considération, en attendant, pour les approches nationales et régionales. Si l'ICSA réaffirme son appui aux réductions d'émissions intrasectorielles au moyen de mesures technologiques et opérationnelles et de carburants alternatifs durables pour l'aviation, elle estime, à la lumière de récentes analyses externes et de l'OACI, que les projections réalistes de réductions d'émissions grâce à ces mesures nécessiteraient l'institution d'un régime mondial de MBM complémentaire. L'ICSA relève, à cet égard, que les MBM sont efficaces au plan du coût et techniquement faisables, et n'auraient que des effets marginaux sur les projections de croissance future de l'industrie. Mettant en exergue l'importance de l'adoption de mesures précoces, l'ICSA souligne que des réductions d'émissions à un stade précoce conduisent à une trajectoire d'émissions plus faibles que les économies annuelles correspondantes réalisées plus tard. Les délégations sont invitées à convenir d'élaborer, aux fins d'adoption lors d'une session extraordinaire de l'Assemblée en 2015 et de mise en œuvre en 2016, un régime mondial de MBM qui : réduit efficacement les émissions ; n'est pas discriminatoire ; n'occasionne pas de distorsion ; tient compte de préoccupations liées aux SCRC ; et reconnaît que les MBM nationales et régionales constituent entre-temps des outils essentiels si le secteur de l'aviation tient à contribuer de façon équitable à maintenir le réchauffement mondial en dessous de 2°C.

8. Dans la note WP/289, l'ICSA appelle l'attention des participants aux questions de transparence et de processus ayant trait à l'environnement. Elle souligne que la sensibilisation et l'intérêt du public à l'égard des questions de changement climatique, en particulier des effets environnementaux des émissions aéronautiques, étaient assez importants et croissants pour que les travaux de l'OACI y afférents nécessitent un examen public accru et une plus grande ouverture à l'égard du public. L'ICSA appuie la poursuite des travaux sur les MBM dans le cadre du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). L'Assemblée est invitée à demander au Conseil d'amorcer un processus auquel participent les parties prenantes après la présente Assemblée pour concevoir, eu égard aux questions et règlements environnementaux, une approche décisionnelle plus efficace et reposant sur les comités, qui est entièrement ouverte, transparente et accessible aux observateurs et autant que possible aux membres du grand public, conformément aux obligations internationales et aux pratiques observées dans d'autres organisations internationales.

9. Acte est pris de la soumission dans le même temps de deux notes d'information suivantes : la note WP/183 (*Assurer la réduction des émissions au moyen de mesures techniques et opérationnelles — Ce qu'a fait la Chine*), présentée par la Chine ; et la note WP/271 (*Gestion des émissions de carbone des aéroports*) présentée par l'ACI.

Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique

10. Le Secrétaire général présente la note WP/34 décrivant la proposition du Conseil relative à la mise à jour de la Résolution A37-19 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*) à la lumière des progrès accomplis depuis la dernière Assemblée dans les secteurs clés de travail sur l'aviation internationale et le changement climatique, notamment les suivants : objectifs ambitieux mondiaux ; mesures technologiques et opérationnelles ; carburants alternatifs durables pour l'aviation ; MBM ; plans d'action des États ; et assistance aux États (cf. notes WP/25-WP/31). Il remarque que depuis 2010, le Conseil a entrepris de vastes discussions et consultations pour rapprocher différentes vues et attentes relativement à des questions importantes et pour élaborer un projet de texte destiné à mettre à jour la Résolution A37-19 de l'Assemblée qui tient compte du niveau de compromis atteint. Certes, les membres du Conseil continuent à avoir des opinions divergentes sur des questions liées aux MBM, en particulier le paragraphe 17 du projet de texte joint à la note WP/34, mais le Conseil a décidé de le soumettre à l'Assemblée comme base pour rapprocher les divers points de vue exprimés et évoluer vers un accord sur une nouvelle politique de l'OACI en matière de changement climatique qui guiderait l'Organisation au cours du prochain triennat.

11. Le Président du Comité exécutif ouvre ensuite les débats sur toutes les questions liées au changement climatique. Les délégués du Mexique, de la Suède, du Chili, du Nigeria, de l'Allemagne, de la République de Corée, du Guatemala, de l'Indonésie, de la France, du Danemark, du Japon, de la Lituanie (au nom des 44 États membres de l'UE et de la CEAC), de la Malaisie, du Sri Lanka (en principe) et du Paraguay donnent leur appui à la version révisée du projet d'Exposé récapitulatif, présentée dans la note WP/34.

12. Le délégué du Mexique appuie le texte proposé, car ce dernier reflète clairement une vision d'ensemble des progrès accomplis par l'OACI et ses États membres en réponse aux demandes formulées par la dernière Assemblée dans la Résolution A37-19. Il affirme qu'il est absolument nécessaire pour les États présents à l'Assemblée d'agir de façon harmonisée, selon leurs capacités et circonstances respectives, pour adopter des mesures visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation afin d'atteindre l'objectif du maintien de l'augmentation de la température moyenne mondiale à moins de 2°C. Relevant que le projet d'Exposé récapitulatif reconnaît que l'accélération de la mise en œuvre de technologies économes en carburant et la production et l'introduction de carburants alternatifs durables pour l'aviation contribuent à l'atteinte des objectifs ambitieux collectifs, le délégué du Mexique souligne que l'OACI et ses États membres devraient

continuer à les promouvoir. Il insiste par ailleurs sur la nécessité, pour les États, de soumettre leurs plans d'action nationaux pour les activités de réduction des émissions de CO₂ à l'OACI, afin que celle-ci détermine les progrès accomplis, identifie les insuffisances et fournisse de l'assistance au besoin. Les renseignements sur les plans d'action des États devraient aussi être partagés et publiés, ne serait-ce que de façon limitée, car cela est essentiel pour une meilleure prise de décision.

13. Le délégué du Mexique fait remarquer que le projet de texte du Conseil repose sur la nécessité d'éviter toute incidence négative sur le développement durable du transport aérien, et d'entreprendre des tâches et des études supplémentaires afin que la prochaine Assemblée de 2016 puisse prendre une décision plus éclairée sur les MBM et d'autres questions requérant une étude approfondie pour déterminer leur viabilité. Soulignant que le projet de texte constitue une solution de compromis équilibrée à la question complexe et délicate de l'aviation internationale et du changement climatique, il se prononce en faveur de son acceptation dans la forme présentée, à moins que ne soient soumises d'autres propositions qui répondent aux préoccupations du Mexique et rapprochent davantage les positions des États. Le délégué du Mexique affirme que l'Assemblée, travaillant sur la base du principe de coopération internationale et de souci du bien commun, devrait être en mesure d'adopter une résolution de consensus sur cette importante question, ce qui confirmerait le rôle moteur de l'OACI dans la limitation ou la réduction des émissions aéronautiques qui contribuent au changement climatique planétaire. Il présenterait ses deux suggestions pour améliorer le projet de texte plus tard au cours des débats.

14. Le délégué de l'Algérie se déclare satisfait des progrès accomplis par l'OACI dans le cadre de son rôle moteur pour réduire les émissions de CO₂, et donne son appui à la position des États africains sur la question de l'aviation et du changement climatique, présentée dans la note WP/272 dont son État est l'un des coauteurs. Il souligne que cette question devrait être examinée dans le contexte des négociations et processus en cours dans la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCE), dont il ne faudrait pas préjuger de l'issue. Par ailleurs, les décisions visant à réglementer les émissions aéronautiques devraient tenir compte des principes sous-jacents de la CCNUCE, en particulier l'équité, les CBDR et les responsabilités historiques. Il est nécessaire de veiller à ce que les mesures adoptées par l'Assemblée n'entravent pas la croissance de l'aviation civile dans les États en développement, en particulier ceux dont les capacités sont limitées. Notant que la mise en œuvre des MBM pourrait entraîner des coûts supplémentaires et conduire à une baisse de la concurrence, désavantageant de ce fait les États en développement, le délégué de l'Algérie réitère le besoin de mentionner les CBDR dans le projet d'Exposé récapitulatif. Soulignant que les MBM ne devraient pas supplanter les interventions en faveur du financement des mesures d'atténuation du changement climatique, il affirme qu'il importe que les États redoublent leurs efforts visant à atteindre les objectifs de financement fixés lors des conférences sur le changement climatique tenues à Copenhague et à Cancún en 2009 et 2010.

15. Le délégué de l'Algérie insiste que les plans d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂ des États en développement devraient être mis en œuvre sur une base volontaire et avec l'assistance financière et technique/technologique appropriée. Il souligne par ailleurs que l'OACI devrait fournir des renseignements supplémentaires sur les effets potentiels de l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation sur les États n'ayant pas la capacité de produire ces carburants, ainsi que sur le passage à ceux-ci et l'amélioration du rendement des carburants. Le délégué de l'Algérie suggère que l'OACI étudie et évalue les incidences socio-économiques de l'utilisation de carburants alternatifs de ce genre. Revenant ensuite au projet d'Exposé récapitulatif, il remet en question l'utilisation de l'expression « encourage par ailleurs » au paragraphe 11 et suggère qu'elle soit revue. Le délégué de l'Algérie se prononce en faveur de l'utilisation de l'expression « continue à encourager ».

16. Le délégué de l'Arabie saoudite estime que le projet d'Exposé récapitulatif est favorable aux États développés et propose qu'un groupe de travail soit créé pour le revoir. Il suggère que toutes les propositions formulées par la Fédération de Russie dans la note WP/275 y soient intégrées ; que la plupart des

propositions avancées par les États-Unis dans la note WP/234 soient adoptées, à l'exception du cadre des MBM mentionné au paragraphe 2.5.2, l'Arabie saoudite étant d'avis qu'il faudrait parvenir à un accord mutuel entre les États avant la mise en œuvre d'un tel cadre ; qu'une étude exhaustive soit menée pour déterminer les effets des propositions formulées par l'UE et les États membres de la CEAC dans la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)], en particulier sur les États en développement ; que le programme de travail proposé pour la conception d'un régime mondial de MBM mentionné au paragraphe 3.5.3 de la même note tienne compte de l'incidence de ces mesures sur le transport aérien, en particulier dans les États en développement ; et, en ce qui concerne le paragraphe 3.5.4, qu'un consentement mutuel soit obtenu avant d'aller de l'avant avec un cadre de MBM. Le délégué de l'Arabie saoudite appuie les notes présentées par le Viet Nam et les 54 États africains (WP/350 et WP/272).

17. En ce qui concerne les carburants alternatifs durables pour l'aviation, le délégué de l'Arabie saoudite indique que son État encourage l'utilisation des énergies propres, notamment l'énergie éolienne et solaire. Il appuie les propositions formulées par le Brésil, l'Indonésie et les États membres de l'UE et de la CEAC à cet égard [cf. les notes WP/305, WP/164, WP/165 et WP/83 avec la Révision n° 1 (en français uniquement)]. Tout en observant que les biocarburants pourraient avoir des incidences négatives sur la sécurité alimentaire et partant, sur l'éradication de la pauvreté, le délégué de l'Arabie saoudite rappelle que certaines notes ont indiqué que leurs effets néfastes étaient supérieurs à ceux des carburéacteurs conventionnels qui sont actuellement en usage. Indiquant que par conséquent, son État ne sait pas précisément si les biocarburants constituent ou non la bonne voie à suivre, il souligne la nécessité de les soumettre à un examen scientifique et technique. Pour cette raison, l'Arabie saoudite appuie l'adoption du programme de travail visant à compléter la conception des MBM mondiales décrites au paragraphe 3.5.3 de la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)].

18. Le délégué du Brésil rappelle qu'en vertu de l'article 2.2 du Protocole de Kyoto, les États doivent poursuivre la limitation ou la réduction de leurs émissions aéronautiques ou maritimes en travaillant respectivement dans le cadre de l'OACI et de l'Organisation maritime internationale. Si le principe de CBDR a été reconnu sans réserve dans l'Organisation maritime internationale, il y a une réticence considérable à l'observer au sein de l'OACI où l'on a avancé qu'il est contraire au principe de non-discrimination inscrit dans la Convention de Chicago. Réfutant l'argument de l'incompatibilité des principes de CBDR et de non-discrimination, le délégué du Brésil rappelle que la mise en œuvre du principe de CBDR incombe aux États, conformément à leur responsabilité historique par rapport au changement climatique, tandis qu'il revient aux exploitants de compagnies aériennes d'appliquer le principe de non-discrimination. Il insiste sur la nécessité d'appuyer les États en développement afin qu'ils puissent s'attaquer à leurs émissions aéronautiques sur la base de conditions de concurrence égales.

19. Le délégué du Brésil apporte ensuite des précisions sur un certain nombre de réserves formulées par son État en ce qui concerne le projet d'Exposé récapitulatif. Se référant au paragraphe 20, il indique que même si l'OACI a étudié la faisabilité technique d'un régime mondial de MBM afin de parvenir à terme à un consensus à ce sujet, son État demeure prudent lorsqu'il s'agit de décider d'élaborer immédiatement un tel régime sans avoir mené davantage d'études pour déterminer ses effets économiques, sociaux et politiques potentiellement importants sur les États en développement, selon le paragraphe 18 de la Résolution A37-19 de l'Assemblée et les notes présentées par la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et les 54 États africains (notes WP/250, WP/275, WP/176 et WP/272), que le Brésil appuie.

20. Proposant la suppression du paragraphe 17, qui ne fait pas l'objet d'un consensus à l'OACI, le délégué du Brésil affirme qu'il est inapproprié et inopportun de ressusciter des MBM régionales dans un forum multilatéral. Il ajoute que cela ne servirait qu'à élargir l'écart entre les positions des États et à rendre le dialogue plus difficile.

21. Le délégué du Brésil souligne que les CBDR des États en développement devraient être clairement mentionnées dans le projet d'Exposé récapitulatif pour éviter toute confusion avec la notion de responsabilité historique des États développés en matière de changement climatique. Le Brésil rejette l'idée de mentionner les CBDR des États développés ou leurs SCRC.

22. S'agissant des objectifs ambitieux mondiaux, en particulier l'objectif ambitieux, mondial, collectif et à moyen terme de maintenir les émissions de carbone mondiales nettes de l'aviation internationale à partir de 2020 au même niveau — c'est-à-dire la croissance neutre en carbone mentionnée au paragraphe 7 du projet d'Exposé récapitulatif —, le délégué du Brésil déclare que cet objectif devrait être atteint par les compagnies aériennes sans intervention gouvernementale, ce qui permettrait de garantir le droit des compagnies aériennes des États en développement de se développer et de prendre de l'essor. Son État est d'avis que l'OACI devrait jouer un rôle central en s'attaquant au problème de l'atténuation des émissions aéronautiques au moyen d'un panier vaste et global de mesures. Le Brésil estime que l'OACI a un grand potentiel de réalisation de progrès par rapport aux questions techniques ayant trait à l'aviation et au changement climatique, avec la mise au point de carburants alternatifs durables pour l'aviation et l'élaboration de mesures techniques et opérationnelles. Déclarant que le projet d'Exposé récapitulatif devrait mettre plus d'accent sur cette perspective, le délégué du Brésil convient de la nécessité de créer un groupe de travail chargé d'examiner et d'analyser son texte et d'élaborer un nouveau format de celui-ci.

23. En conclusion, le délégué du Brésil informe le Comité exécutif que l'Agence nationale de pétrole, de gaz naturel et des biocarburants de son État a approuvé le 24 juin 2013 une résolution en vertu de laquelle tous les carburants alternatifs conformes à la norme ASTM pourraient être utilisés pour l'aviation civile au Brésil.

24. Le délégué de la Suède insiste que la limitation des incidences négatives de l'aviation sur l'environnement est d'une grande importance, non seulement pour protéger l'environnement, mais aussi pour s'assurer que l'aviation civile pourrait continuer son essor et être considérée comme un mode de transport durable qui contribue au développement économique et social à l'échelle mondiale. Son État est convaincu que pour atteindre cet objectif, l'OACI et ses États membres doivent faire preuve d'initiative en prenant des mesures pour limiter ou réduire les émissions aéronautiques qui contribuent au changement climatique mondial. À la lumière des différents points de vue exprimés dans les notes présentées durant les séances antérieures et actuelles, la Suède estime que le projet d'Exposé récapitulatif présenté dans la note WP/34 constitue un compromis satisfaisant. Il représente une solution globale acceptable et constitue une base solide sur laquelle s'appuie l'OACI pour faire une avancée décisive et positive dans le sens de la résolution du problème des effets de l'aviation internationale sur le climat.

25. Le délégué du Burkina Faso connaît tous les efforts déployés par le Secrétaire général pour aider les États, en particulier, à élaborer leurs plans d'action nationaux pour les activités de réduction des émissions de CO₂. Tout en réservant ses commentaires sur le projet d'Exposé récapitulatif, il note le travail ardu qui a été accompli pour arriver au texte proposé et invite les délégués à mettre de côté leurs intérêts nationaux dans l'esprit du consensus préconisé dans la Convention de Chicago afin d'aller de l'avant et de s'attaquer à d'autres sujets importants.

26. Mettant en exergue le fait que l'Assemblée a une occasion historique d'ouvrir la voie à l'atténuation des effets graves et nocifs du changement climatique sur la planète, le délégué du Chili souligne que tous les États ont une responsabilité partagée de faire leur part, même si cette responsabilité est différenciée. Le principe de CBDR ne saurait être utilisé pour exempter entièrement certains États de l'adoption de mesures d'atténuation. Exprimant son soutien à la note WP/34 dans son intégralité, le délégué du Chili affirme que toutes les mesures qui y figurent, dans leur ensemble, permettraient d'atteindre les objectifs ambitieux fixés par l'OACI en tant qu'organisation internationale pour limiter ou réduire les effets environnementaux des émissions aéronautiques. Son État a néanmoins une préoccupation au sujet du

paragraphe 17 du projet d'Exposé récapitulatif : tout en reconnaissant que conformément aux principes de la souveraineté étatique, des États ou des groupes d'États pourraient établir des MBM non seulement mondiales mais aussi nationales et régionales, il estime que la création de MBM nationales et régionales au cours des trois prochaines années conduirait à un ensemble disparate de situations qui pourraient constituer un obstacle à l'établissement d'un régime mondial de MBM par la prochaine Assemblée de 2016. L'Assemblée devrait par conséquent examiner soigneusement le paragraphe 17.

27. Bien qu'étant d'accord avec l'essentiel de l'Exposé récapitulatif proposé, le délégué de l'Inde désapprouve le texte concernant les MBM, relevant les remarques pertinentes formulées par la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite, les États africains et les Émirats arabes unis dans les notes WP/250, WP/275, WP/176, WP/272 et WP/258. Ces remarques ont trait principalement à l'opposition aux paragraphes 17 et 18 et accessoirement 19, auxquels beaucoup de représentants du Conseil se sont également opposés. Proposant que le texte initial du paragraphe 14 soit retenu afin de faire référence à l'engagement, par les États, de consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à un accord sur de nouvelles MBM et sur la mise en œuvre de celles qui existent, le délégué de l'Inde affirme que le principe de l'accord mutuel est absolument essentiel.

28. Expliquant son opposition aux paragraphes 17 et 18, le délégué de l'Inde insiste que le paragraphe 17 réinstaura une autre forme de système d'échange de quotas d'émissions dans la période précédant l'adoption éventuelle d'un régime mondial de MBM en 2016, tout comme il permet la création de systèmes de représailles qui se feraient jour inévitablement si le système d'échange de quotas d'émissions ne jouit pas d'une légitimité mondiale. Ces systèmes de représailles créent une situation disparate ayant de graves conséquences pour l'industrie de l'aviation. Le délégué de l'Inde déclare, sur la base d'observations formulées précédemment, qu'un grand nombre d'États ne souscrivent pas à l'idée de l'établissement, dans la période intérimaire, d'une autre forme de système d'échange de quotas d'émissions et de systèmes de représailles. Constatant que d'autres concepts évoqués au paragraphe 17 ont trait à la souveraineté étatique et à l'exclusion des survols, il insiste sur la nécessité d'examiner la question juridique de la couverture des survols. Le délégué de l'Inde estime que le régime présenté au paragraphe 17 est tronqué et ne couvrirait pas les coûts de son administration, même dans un modèle de génération de recettes. Cette situation ne tient pas compte du fait que ce régime est controversé et a été une source de division de tous les décideurs au cours des deux ou trois dernières Assemblées. Il a cherché à savoir pourquoi le principe de l'accord mutuel a été exclu du paragraphe 17.

29. Faisant remarquer que le concept de souveraineté non seulement de l'État mais aussi d'un groupe d'États sur son espace aérien a été introduit dans le paragraphe 17, le délégué de l'Inde souligne qu'il n'existe pas de définition du terme « groupe d'États » dans le système de l'ONU. En particulier, la Convention de Chicago ne contient aucune définition de ce terme, et les Assemblées précédentes ne l'ont pas défini. Notant qu'une épreuve de vérité de la souveraineté d'un groupe d'États sur son espace aérien consisterait à déterminer si l'armée de l'air d'un État du groupe pourrait exercer sa souveraineté sur un autre État du même groupe, le délégué de l'Inde insiste sur la nécessité d'un examen juridique et impartial de ce concept.

30. Le délégué de l'Inde souligne que lorsque les paragraphes 17 et 18 sont lus ensemble, le seuil de minimis de 1 % ne s'appliquerait qu'à quelque 20 États membres sur un total de 191. Bien que n'étant pas opposé au concept d'un seuil de minimis, il estime que celui-ci doit être réexaminé et appliqué exclusivement aux États qui le méritent. Se référant ensuite aux SCRC, le délégué de l'Inde affirme que l'extension de ce principe aux États développés ouvrirait une boîte de pandore de facteurs à prendre en considération. Il croit par conséquent qu'il ne devrait s'appliquer qu'aux États en développement.

31. Le délégué du Nigéria appuie sans réserve le projet d'Exposé récapitulatif, qui est né d'un esprit de compromis et constitue une solution équilibrée entre les différents points de vue des représentants du Conseil. Il appuie également la note WP/272 présentée par les 54 États africains, dont le Nigéria. Il estime

néanmoins que l'analyse quantitative du seuil de minimis pour les MBM qui a été effectuée par MVA Consultancy pour le compte de l'OACI en application du paragraphe 16 de la Résolution A37-19 de l'Assemblée (cf. paragraphe 3.1 de la note WP/29 présentée par le Conseil) a été peu concluante et très déséquilibrée. Déclarant qu'elle aurait dû indiquer l'ampleur des effets potentiels et des distorsions de marché, le délégué du Nigéria indique que cette analyse a inspiré l'idée erronée selon laquelle un seuil de minimis serait entièrement négatif et conduirait à des distorsions généralisées du marché. Le délégué du Nigéria suggère par conséquent qu'une analyse quantitative plus approfondie et scientifique soit effectuée afin de démontrer que le seuil de minimis de 1 % proposé serait si insignifiant qu'il ne pourrait occasionner aucune distorsion de marché. Cela dissiperait les inquiétudes exprimées par certains États.

32. Le délégué de l'Italie exprime son appui ferme à la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)] présentée par l'UE et les États membres de la CEAC, et l'ensemble des activités et des mesures visant à réduire les effets environnementaux de l'aviation civile internationale. Son État participe activement à toutes les initiatives européennes destinées à moderniser les systèmes de gestion du trafic aérien, lesquelles ont permis d'apporter des améliorations aux opérations de vol et au rendement du carburant sans accroître les coûts. Affirmant que des résultats réels et efficaces sont requis, le délégué de l'Italie met en exergue l'importance de l'engagement en faveur de l'établissement, comme une grande priorité, d'une rigoureuse norme mondiale sur le CO₂ pour les aéronefs. Tout en se félicitant des travaux en cours du CAEP dans ce domaine, il souligne qu'en attendant que ces activités atteignent pleinement leurs objectifs, l'aviation civile a besoin d'autres mesures pour assurer une croissance équitable et durable. Insistant que les MBM constituent une priorité majeure pour son État à l'heure actuelle, le délégué de l'Italie indique qu'il soutient les efforts déployés par l'Assemblée pour concevoir un régime mondial de MBM d'ici à 2016, aux fins de mise en œuvre à partir de 2020. L'Italie reconnaît la nécessité de respecter les SCRC des États dans un cadre permettant de minimiser la distorsion du marché et de garantir une concurrence loyale entre les exploitants d'aéronefs. Le délégué de l'Italie réitère qu'une occasion historique s'offre à l'Assemblée de convenir d'élaborer un régime mondial de MBM et partant, d'atteindre l'objectif stratégique de l'OACI ayant trait au développement économique du transport aérien.

33. Le délégué de l'Allemagne affirme qu'il est extrêmement important que l'OACI démontre son rôle de chef de file en s'attaquant aux émissions de CO₂ de l'aviation civile, et que le secteur de l'aviation ait la volonté et la capacité de limiter le réchauffement planétaire ultérieur à 2°C. L'aviation civile étant une industrie mondiale, une solution mondiale est nécessaire. L'Allemagne se félicite donc du fait que le projet d'Exposé récapitulatif établit un calendrier clair et un programme de travail correspondant pour l'élaboration d'un régime mondial de MBM sur lequel se prononcerait la prochaine Assemblée de 2016, en vue de sa mise en œuvre à partir de 2020. Son État accueille aussi favorablement son approche globale, qui prévoit des mesures techniques et opérationnelles, et des carburants alternatifs durables pour l'aviation. Les MBM seraient toutefois également nécessaires pour atteindre les objectifs à moyen et à long terme de réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation où l'on s'attend à une poursuite de la croissance. Estimant que ces objectifs ont été traités de façon claire et bien équilibrée dans la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)] présentée par l'UE et les États membres de la CEAC, l'Allemagne appuie entièrement cette note. Tout en soutenant l'ensemble du texte actuel du projet d'Exposé récapitulatif, notamment le cadre des MBM régionales, l'Allemagne met en garde contre le fait de mettre en péril les accomplissements réalisés à l'issue de débats intenses en introduisant des éléments nouveaux et potentiellement controversés.

34. Réitérant l'importance, pour les États en développement, de respecter intégralement les principes et les dispositions de la CCNUCE et de son Protocole de Kyoto, la déléguée de Cuba met en exergue la nécessité de reconnaître explicitement dans le projet d'Exposé récapitulatif le principe de CBDR afin d'établir une distinction juridique entre les obligations des États développés et en développement en matière de lutte contre le changement climatique. Pour cette raison, Cuba exprime des réserves au sujet du paragraphe 7 du projet d'Exposé récapitulatif. Soulignant par ailleurs l'importance du rôle moteur de l'OACI dans les efforts visant à limiter ou à réduire les émissions de l'aviation civile internationale qui contribuent au

changement climatique, la déléguée de Cuba relève que le développement du transport aérien joue un rôle fondamental en facilitant le commerce mondial. Les MBM auraient par conséquent une incidence négative considérable sur le développement socio-économique des États. Elle rappelle qu'il a été démontré que les États en développement pâtissent le plus des incidences du changement climatique. Cuba nourrit par conséquent de graves préoccupations quant aux paragraphes 17 et 18 du projet d'Exposé récapitulatif. Réitérant que le changement climatique est un problème mondial qui requiert une réponse mondiale tenant compte des intérêts et des besoins de tous les États, la déléguée de Cuba indique que c'est pour cette raison que les États participants au symposium de l'OACI sur l'aviation et le changement climatique (Montréal, 14-16 mai 2013) ont lancé un appel en faveur de l'élaboration d'une feuille de route établissant un programme de travail et des activités permettant à l'aviation civile de s'attaquer au problème du changement climatique. Elle souligne que tous les États membres de l'OACI doivent aussi s'accorder sur le concept d'aviation durable ainsi que sur le moyen de l'assurer et les résultats escomptés. La déléguée de Cuba approuve la note WP/275 présentée par la Fédération de Russie, et les observations formulées par le délégué du Brésil.

35. Le délégué du Cameroun souscrit aux observations formulées par le délégué du Nigéria au sujet du paragraphe 3.1 de la note WP/29 et de la nécessité d'une analyse quantitative plus approfondie et scientifique du seuil de minimis pour les MBM. Appuyant la note WP/30 présentée également par le Conseil, il encourage l'OACI à élaborer des directives de soumission, par des groupes d'États, de plans d'action conjoints pour les activités de réduction des émissions de CO₂. De même, le délégué du Cameroun appuie la note WP/31 présentée par le Conseil et la proposition de mesure relative à la fourniture d'une assistance aux États en matière de préparation et de mise en œuvre de leurs plans d'action, et de facilitation de leur accès au transfert des technologies, au renforcement des capacités et aux ressources financières. Il appuie en outre la note WP/272 présentée par les 54 États africains, dont le Cameroun, et la poursuite des travaux visant à mettre en place, à partir de 2020, un régime mondial de MBM pour réduire les émissions aéronautiques. Reconnaissant que certains États souhaitent établir des MBM nationales ou régionales avant 2020, le délégué du Cameroun souligne la nécessité de créer un cadre de principes généraux pour leur application aux compagnies aériennes d'autres États. Soulignant par ailleurs que les principes de CBDR et de SCRC, qui ont été mis en exergue dans la note WP/272, devraient être pris en compte dans le projet d'Exposé récapitulatif, il affirme que leur inclusion permettrait de garantir le développement durable du transport aérien.

36. La déléguée de l'Australie reconnaît les efforts déployés par le Secrétariat, le Conseil, le Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et le changement climatique (HGCC) et le groupe d'experts de soutien depuis la dernière Assemblée pour réduire les émissions aéronautiques, et le rôle constructif joué par l'industrie de l'aviation, en particulier les travaux récents pilotés par l'IATA. Le gouvernement australien est d'accord que l'OACI constitue le cadre approprié pour aborder cette question importante et les représentants de l'Australie ont été actifs dans ce forum. Les compagnies aériennes internationales de l'Australie, Qantas et Virgin Australia, ont aussi participé activement aux travaux connexes de l'industrie. Rappelant qu'à la suite d'une élection générale tenue le 7 septembre 2013, un nouveau gouvernement a été formé avec un nouveau premier ministre, l'honorable Tony Abbott, député, la déléguée de l'Australie indique que son État a réaffirmé son engagement en faveur d'une réduction de 5 % des émissions de l'Australie d'ici à 2020. L'approche adoptée par le gouvernement pour assurer cette réduction repose sur l'action directe. Il prend des mesures pour abolir la taxe carbone intérieure instituée par le gouvernement précédent.

37. L'Australie appuie la poursuite des travaux de l'OACI sur des mesures directes et pratiques visant à réduire les émissions de l'aviation internationale au moyen, entre autres, d'améliorations opérationnelles, de l'adoption de technologies d'aéronefs et de moteurs, de normes d'émissions, de carburants alternatifs durables pour l'aviation, de l'amélioration de la gestion du trafic aérien et de travaux sur les plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂. Elle ne s'oppose certes pas à la poursuite des travaux de l'OACI en vue de la création d'un futur régime mondial unique de MBM aux fins d'examen lors de la prochaine l'Assemblée de 2016, mais cela n'implique aucun engagement de sa part à

appuyer une telle mesure si et quand elle est mise au point. L’Australie est d’avis que ce régime ne devrait être envisagé que s’il fonctionne efficacement dans la pratique sur le marché commercial mondial de l’aviation internationale. Il est essentiel que : l’industrie du transport aérien soit étroitement associée à ces travaux ; toute proposition formulée jouisse de l’appui de l’industrie ; et la conception de tout régime tienne compte du principe de la Convention de Chicago relatif au traitement égal des transporteurs, et minimise les distorsions de marché. Eu égard à l’application intérimaire des MBM nationales ou régionales aux transporteurs d’autres États, l’Australie continuerait de s’opposer à l’application unilatérale de telles MBM avant la mise au point finale d’un cadre clair ou d’une autre autorité appuyée par l’OACI.

38. Le délégué de la République de Corée souligne le besoin de coopération et de respect mutuel entre les États dans le cadre de l’élaboration d’un régime mondial de MBM pour s’attaquer aux émissions aéronautiques. Il indique que son État appuie le projet d’Exposé récapitulatif, non pas parce qu’il est entièrement satisfait de son texte, mais parce qu’il apprécie et respecte le résultat du travail qui a été accompli par le Conseil et le Secrétariat grâce à une coopération patiente.

39. Rappelant que son État a présenté dans la note WP/275 des propositions visant à amender le projet d’Exposé récapitulatif, et relevant les vues divergentes exprimées au sujet des changements à la Résolution A37-19 de l’Assemblée proposés par le Conseil, le délégué de la Fédération de Russie donne son appui à la création d’un groupe de travail chargé d’examiner le projet de texte, conformément à la suggestion du délégué de l’Arabie saoudite appuyée par le délégué du Brésil. Sa délégation est prête à participer activement aux travaux d’un tel groupe.

40. Reconnaisant les diverses initiatives mises en œuvre par les États membres de l’OACI et l’industrie pour rendre le transport aérien plus durable, le délégué du Guatemala souligne que les effets du changement climatique sont devenus des multiplicateurs d’asymétrie, accentuant le niveau de pauvreté et entravant le développement des États vulnérables. Il signale que le Guatemala, tout comme d’autres États d’Amérique centrale et quelques-uns des Caraïbes, a été inclus ces dernières années dans la liste CCNUCE des États les plus vulnérables aux effets du changement climatique. Rappelant les importantes initiatives entreprises par l’OACI relativement aux plans d’action des États et les avancées considérables réalisées par l’industrie en matière de carburants de l’aviation, le délégué du Guatemala souligne qu’il est à la fois possible et nécessaire d’accomplir des progrès dans d’autres domaines, parallèlement à la poursuite des débats sur un régime mondial de MBM. Soulignant que l’aviation rejette quelque 540 millions de tonnes d’émissions de CO₂ dans l’atmosphère par an, il déclare qu’il serait difficile de réduire ce volume sans des mesures complémentaires comme les MBM.

41. Exprimant son appui au projet d’Exposé récapitulatif, le délégué du Guatemala convient avec d’autres intervenants que ce dernier donne l’occasion d’accomplir des progrès. Néanmoins, si son État respecte la souveraineté des États, il n’appuie pas l’élaboration de MBM nationales ou régionales indépendantes, estimant qu’elles nuiraient à la création d’un régime mondial de MBM. Par ailleurs, le Guatemala ne doute pas un instant que l’OACI trouvera une solution mondiale au problème mondial des effets environnementaux de l’aviation sur le climat. Relevant que le Conseil et le CAEP ont beaucoup de travail à faire, le délégué du Guatemala insiste sur la nécessité pour le CAEP d’analyser et de définir les facteurs clés, comme : l’application de principes directeurs en matière de conception et de mise en œuvre des MBM pour l’aviation internationale ; la méthode de comptabilité des émissions aéronautiques ; les régimes de compensation carbone, notamment les mécanismes de flexibilité ; les moyens d’éviter les distorsions de marché ; et les moyens de garantir des ressources durables pour l’atténuation des effets du changement climatique et l’adaptation à ces effets dans les États les plus touchés par ceux-ci.

42. Relevant que la résolution du problème environnemental du changement climatique est d’une grande importance pour l’humanité car ce phénomène touche l’existence même de la vie sur terre, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) met en exergue la nécessité de trouver, avec la coopération de tous

les États, des solutions équilibrées et consensuelles qui n'entravent pas le développement durable du transport aérien. Il s'agit d'une question complexe comportant des aspects opérationnels, économiques, sociaux et politiques. Néanmoins, tous poursuivent un objectif commun. Soulignant que son État estime qu'il s'agit d'une question prioritaire, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) relève que cet avis est corroboré par la constitution de son État et par son plan d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂, qu'il a volontairement soumis à l'OACI. Ce plan d'action contient quelques-uns des éléments du panier de mesures adoptées par la dernière Assemblée et décrites dans le projet d'Exposé récapitulatif figurant dans la note WP/34, notamment des mesures opérationnelles comme l'amélioration des services de gestion du trafic aérien, l'amélioration des carburants de l'aviation et la modernisation des flottes aériennes nationales.

43. Faisant remarquer que le projet d'Exposé récapitulatif reflète le compromis atteint en ce qui concerne la question de l'aviation internationale et du changement climatique, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) indique que cela cadre avec la politique de son État de dégager le consensus en rapprochant les intérêts de toutes les parties prenantes et en respectant les principes du droit aérien international en vigueur, en l'occurrence ceux contenus dans la Convention de Chicago et la CCNUCE. Pour ces raisons, son État appuie la note WP/176 présentée par l'Arabie saoudite, en particulier le paragraphe 5.1 c) de cette note qui demande de mettre l'accent sur des mesures plus efficaces, autres que les MBM, pour réduire les émissions aéronautiques, comme les mesures opérationnelles de gestion du trafic aérien, la modernisation des flottes et l'amélioration des systèmes de navigation aérienne, étant donné que ces mesures font l'unanimité. Certes, le Venezuela (République bolivarienne du) respecte la souveraineté de chaque État sur l'espace aérien au-dessus de son territoire, telle qu'établie à l'article 1 de la Convention de Chicago, mais il estime néanmoins que la coopération et le consensus de tous les États sont nécessaires pour atteindre leur objectif commun, car ils ont des approches différentes. Tout en reconnaissant les efforts déployés par l'OACI pour remplir la mission qui lui est confiée par la Convention de Chicago d'assurer un développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale, le Venezuela (République bolivarienne du) craint que l'élaboration et la prolifération de MBM individuelles et non harmonisées n'entravent le développement durable du transport aérien. Il est convaincu qu'une solution mondiale équilibrée et viable peut être trouvée.

44. Donnant son appui à la note WP/272 présentée par les 54 États africains, le délégué de la Tunisie réaffirme le rôle moteur joué par l'OACI en élaborant les mesures nécessaires pour réduire les émissions de GES de l'aviation au niveau international, soit une mission qui lui a été confiée par la CCNUCE et son Protocole de Kyoto. Il maintient que toute solution qui n'est pas de nature globale aurait des incidences négatives sur les compagnies aériennes et conduirait à des distorsions de marché.

45. Relevant que la protection de l'environnement est une question hautement prioritaire pour son gouvernement, le délégué de l'Indonésie souligne son engagement à participer et à contribuer activement à l'initiative mondiale visant à atténuer le changement climatique et à réduire les émissions de GES. Il met en exergue les diverses mesures de politique et de mise en œuvre prises par l'Indonésie à cet égard, comme l'indique la note WP/165. Son État estime que conformément à son plan d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂ qui a été soumis à l'OACI, un panier de mesures est nécessaire pour assurer une réduction des émissions aéronautiques. Les MBM constituent certes un élément de ce panier, mais l'Indonésie préfère les intégrer dans un régime mondial de MBM. L'aviation civile est une activité mondiale qui requiert une approche mondiale. Tout en comprenant parfaitement l'objectif ambitieux de certains États ou groupes d'États de mettre en œuvre des MBM en vue d'une réduction efficace et précoce des émissions aéronautiques, l'Indonésie estime que la prolifération de MBM nationales et régionales unilatérales ne serait pas la meilleure solution ; en revanche, un régime de MBM adopté à l'échelle mondiale constituerait la meilleure voie à suivre. Bien qu'elle ne considère pas le projet d'Exposé récapitulatif comme une solution idéale, l'Indonésie envisage un panier de mesures parmi lesquelles figure l'élaboration d'un régime mondial de MBM. Pour cette raison, l'Indonésie appuie entièrement ce dernier. Cependant, dans le cadre de la poursuite du travail d'élaboration du régime en question, il est nécessaire que le Conseil aborde l'importante question de

la façon de maintenir le développement durable et la croissance de l'industrie de l'aviation civile dans les États tant développés qu'en développement.

46. Exprimant son appui au projet d'Exposé récapitulatif, le délégué de la France souligne que celui-ci constitue un texte de compromis qui : reflète un équilibre acceptable dans le contexte des progrès accomplis ; établit une stratégie coordonnée de réduction des émissions aéronautiques au moyen d'avancées technologiques, de mesures opérationnelles, de MBM, de carburants alternatifs durables pour l'aviation et de l'encouragement de l'élaboration de plans d'action des États ; respecte la souveraineté de chaque État sur son espace aérien et les spécificités des États dont le niveau d'activité d'aviation produit peu d'émissions de CO₂ ; et présente une feuille de route précise des travaux devant être accomplis durant le prochain triennat et soumis aux fins de décision à la prochaine Assemblée de 2016. Il rappelle les déclarations des délégués du Mexique, du Burkina Faso, de la République de Corée et du Guatemala, qui invitent les États à s'unir et à atteindre un consensus sur la question de l'aviation internationale et du changement climatique.

47. Issu d'un État non membre du Conseil, le délégué de la Nouvelle-Zélande est venu à l'Assemblée prêt à écouter les débats et à mieux comprendre le compromis concrétisé par le projet d'Exposé récapitulatif. Il est toutefois devenu clair, à partir des observations formulées, que compromis n'est pas nécessairement synonyme de consensus. Néanmoins, l'approche globale de l'atténuation des effets de l'aviation internationale sur le changement climatique et la réponse positive de l'industrie de l'aviation internationale aux défis sont encourageantes. Son État appuie par conséquent l'essentiel du projet d'Exposé récapitulatif, notamment les dispositions requérant la poursuite des travaux visant à créer un régime mondial de MBM. Reprenant les observations du délégué des États-Unis au sujet du paragraphe 18, le délégué de la Nouvelle-Zélande indique que son État n'estime pas qu'il soit possible de transposer à l'OACI le concept de CBDR de la CCNUCE sans créer certaines difficultés eu égard aux principes de la Convention de Chicago relatifs à la non-discrimination et aux possibilités égales et équitables en matière de développement de l'aviation internationale. En particulier, la Nouvelle-Zélande n'est pas d'avis que le clivage entre États développés et en développement constitue la base à partir de laquelle il faut déterminer les champs d'application éventuels des SCRC. Par ailleurs, on ne sait pas clairement : comment le seuil de minimis de 1 % a été déterminé ; quels seraient ses effets potentiels sur la couverture d'un quelconque régime mondial de MBM ; et quelle serait la nature de la distorsion potentielle de marché.

48. Le texte du projet d'Exposé récapitulatif figurant dans la note WP/34 n'est certes pas le texte préféré de son État, mais le délégué du Danemark indique que, sur la base des débats lors des Assemblées précédentes et de la présente Assemblée, il l'appuie sans réserve comme étant la meilleure et probablement la seule voie à suivre.

49. Le délégué du Canada note que son État a cherché à mettre en œuvre les buts et les objectifs contenus dans la Résolution A37-19 de l'Assemblée dans le cadre de son propre plan d'action sur les émissions de GES de l'aviation, au moyen d'un partenariat que le gouvernement canadien a noué avec l'industrie. Ce plan d'action reconnaît le rôle important que les mesures technologiques et opérationnelles joueraient dans la résolution de cette question, aujourd'hui comme à l'avenir. Dans cette optique, le Canada appuie l'approche globale adoptée par le projet d'Exposé récapitulatif pour s'attaquer à la question des GES de l'aviation civile internationale sous l'égide de l'OACI. Cependant, comme d'autres États, le Canada nourrit des inquiétudes au sujet du paragraphe 18 (seuil de minimis de 1 %) et partant, du paragraphe 17 (MBM nationales et régionales), pour les raisons qui ont déjà été exposées en détail par d'autres délégués, notamment ceux des États-Unis et de la Nouvelle-Zélande. Son État pense que le projet d'Exposé récapitulatif tirerait parti d'un débat plus approfondi au cours des prochains jours, visant en particulier à répondre aux questions soulevées par le délégué de la Nouvelle-Zélande. Le Canada s'inquiète par ailleurs du précédent que pourraient établir les paragraphes 18 et 17 et des conséquences qui risqueraient d'en découler et pourraient menacer l'intégrité des efforts déployés au cours des trois prochaines années pour faire avancer les travaux sur cette question importante des émissions de GES de l'aviation.

50. Exprimant son appui aux notes WP/31, WP/32 et WP/33, le délégué de l'Argentine félicite l'OACI pour ses travaux dans ces domaines et l'invite à les poursuivre afin de démontrer qu'elle est capable de mettre en œuvre l'objectif stratégique de l'Organisation relatif à la protection de l'environnement. Il remercie le délégué du Brésil pour sa liste exhaustive des préoccupations et des objections de beaucoup d'États en ce qui concerne le projet d'Exposé récapitulatif (note WP/34), et le délégué de l'Inde pour son analyse approfondie des paragraphes 17 et 18 du projet. Reprenant l'observation formulée par le délégué du Mexique selon laquelle le projet d'Exposé récapitulatif reflète les progrès accomplis, le délégué de l'Argentine souligne qu'il est le fruit d'un énorme travail effectué tant à l'intérieur qu'à l'extérieur du Conseil, comme l'indique le délégué du Burkina Faso. Il affirme que la façon d'atteindre le consensus prôné par le Conseil durant les deux dernières sessions est décrite dans la note WP/176 présentée par l'Arabie saoudite et que son État appuie fermement. Il met en exergue le paragraphe 3 de cette note, qui décrit les défis qui se posent dans le cadre de la résolution de la question de l'aviation internationale et du changement climatique, et le paragraphe 5, qui propose diverses mesures pour relever ces défis. Affirmant que ces mesures constituent la bonne voie à suivre, le délégué de l'Argentine maintient qu'elles permettraient au Conseil de présenter, aux fins de décision, un ensemble de travaux bien avancés à la prochaine Assemblée de 2016. Le délégué de l'Argentine donne ensuite des précisions sur les quatre grandes étapes franchies par son État en vue de s'attaquer aux effets environnementaux des émissions aéronautiques sur le climat : sa mise en œuvre globale de la première phase du plan d'action de l'Argentine pour les activités de réduction des émissions de CO₂ ; le renouvellement complet de la flotte de sa compagnie aérienne phare, qui a conduit à une réduction substantielle de la consommation de carburant ; la création d'un groupe multidisciplinaire chargé de travailler sur la production de biocarburants utilisant les propres ressources de l'Argentine ; et son investissement de plusieurs millions de dollars dans la restructuration de l'utilisation de l'espace aérien de l'Argentine pour assurer une efficacité optimale.

51. Le délégué de Singapour invite instamment les délégués à prendre un peu de recul par rapport à leurs principes et leurs positions idéologiques et, dans l'esprit du compromis, à mettre l'accent sur les résultats pratiques et l'impact du projet d'Exposé récapitulatif figurant dans la note WP/34, et à décider si le projet d'Exposé récapitulatif constitue une voie à suivre acceptable.

52. Le délégué de la Chine loue les énormes efforts déployés depuis la dernière Assemblée par l'OACI, et en particulier par le Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et le changement climatique, pour faire avancer les travaux visant à réduire les émissions de l'aviation internationale. Signalant que la Chine, en tant qu'État en développement, a été cohérente dans sa position fondamentale sur cette question, il indique qu'il appuie le rôle moteur joué par l'OACI en s'attaquant aux émissions de CO₂ de l'aviation dans le cadre d'un mécanisme multilatéral, la CCNCE et le Protocole de Kyoto constituant le principal fondement juridique. De manière générale, la Chine estime que le projet d'Exposé récapitulatif devrait tenir la balance égale entre les préoccupations de toutes les parties et chercher à atteindre le plus grand dénominateur commun. Il est rappelé que les résolutions de ce genre ne sont pas juridiquement contraignantes et que leur viabilité et efficacité dépendent d'une large reconnaissance de la part des États membres de l'OACI. Il conviendrait donc d'accorder de l'importance aux préoccupations des États en développement. Par ailleurs, le projet d'Exposé récapitulatif devrait établir un équilibre entre toutes les questions, au lieu de mettre en exergue la MBM, qui ne constitue qu'une mesure complémentaire dans le panier de mesures. Il est nécessaire de proposer un panier de mesures tout en réalisant des avancées sur la question des MBM. Des progrès concrets devraient être accomplis en matière d'appui de l'accès des États aux financements, au transfert des technologies et au renforcement des capacités.

53. En ce qui concerne le texte du projet d'Exposé récapitulatif et l'objectif de croissance neutre en carbone à partir de 2020, la Chine appuie l'établissement d'objectifs de réduction des émissions de l'aviation internationale. Il convient toutefois de préciser que les États développés devraient montrer l'exemple en réduisant ces émissions afin de compenser l'accroissement des émissions des États en développement. Par ailleurs, l'application d'une MBM nationale ou régionale à un autre État doit faire l'objet d'un accord conclu

avec ce dernier dans le cadre de consultations. Soulignant que depuis près de 70 ans, l'aviation civile internationale a, sous la direction de l'OACI, fonctionné de façon régulière et s'est développée de manière ordonnée en raison du respect du principe de souveraineté nationale sur l'espace aérien inscrit dans la Convention de Chicago, la Chine insiste que l'OACI devrait s'inspirer de ces pratiques fructueuses lors de la conception du régime mondial de MBM. Elle appuie la promotion d'un tel régime mondial, à condition qu'il soit établi sur des bases solides. Des études de faisabilité exhaustives devraient d'abord être menées pour évaluer l'impact du régime mondial de MBM sur le développement de l'aviation internationale, en particulier celle des États en développement, afin que des progrès constants puissent être accomplis. Il est nécessaire de s'abstenir de tirer des conclusions hâtives, car « qui va lentement va sûrement ». S'agissant des objectifs de réduction des émissions, la Chine est d'avis que les MBM et le régime mondial de MBM devraient tenir compte du principe de CBDR et du principe de SCRC, en ce qui concerne les États en développement. Elle participerait activement aux prochains débats visant à trouver une solution dans un esprit de coopération et de compromis.

54. Réitérant la position exprimée par le ministre des Transports de l'Afrique du Sud durant la troisième séance de la plénière (P/3) tenue la veille, le délégué de l'Afrique du Sud souligne l'appui de son État à une approche globale de la résolution du problème de changement climatique dans le secteur de l'aviation. Cela requerrait diverses approches, notamment un panier de mesures dans lequel les MBM viennent seulement compléter d'autres mesures, comme le transfert des technologies, les améliorations opérationnelles et des infrastructures, les mesures financières et le renforcement des capacités. L'Afrique du Sud est d'avis que le principe de CBDR et celui de capacités respectives, le principe d'équité, la notion de développement durable et l'aspect relatif à l'intégrité environnementale devraient tous être observés dans le cadre du recours à toute mesure pour faire face au changement climatique. Elle s'oppose fermement à l'application de toute mesure unilatérale à l'aviation civile internationale dans la lutte contre le changement climatique, et à toute intention similaire dans d'autres secteurs. L'application de ces mesures empiéterait sur le droit de souveraineté des États et devrait par conséquent être découragée. L'Afrique du Sud estime que l'accent devrait être mis plutôt sur le principe de multilatéralisme, et elle se félicite du fait que la question de l'aviation internationale et du changement climatique soit traitée à l'OACI. Elle apprécie par ailleurs le travail accompli sans cesse par l'Organisation en matière de fourniture d'assistance aux États en développement, en ce qui concerne particulièrement la préparation et l'exécution de leurs plans d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂. Elle soutient sans réserve la soumission de ces plans d'action à l'OACI sur une base volontaire. L'Afrique du Sud souscrit également à la nécessité de mener des études approfondies, comme l'indique la Résolution A37-19 de l'Assemblée, pour prendre une décision éclairée sur la nature des MBM qui devraient être suivies.

55. Soulignant la nécessité de continuer à limiter ou à réduire les émissions de l'aviation civile internationale ayant des effets sur le climat, le délégué du Pérou indique que le projet d'Exposé récapitulatif contenu dans la note WP/34 pourrait servir de base pour aller de l'avant. Son État est disposé à envisager d'éventuelles MBM au niveau mondial. Il est d'avis que les MBM faisant partie du panier de mesures ne constituent que des mesures économiques complémentaires et temporaires. Leur nature temporaire devrait être clairement indiquée dans le projet d'Exposé récapitulatif. Par ailleurs, ce dernier devrait contenir une clause de suspension en vertu de laquelle l'application des MBM pourrait cesser si le secteur de l'aviation ne respecte pas ses obligations environnementales en mettant en œuvre d'autres mesures du panier. Le délégué du Pérou pourrait fournir au Secrétariat un projet de texte correspondant.

56. Le délégué du Pérou signale que son État estime qu'il est irréaliste d'indiquer au paragraphe 4 de l'Exposé récapitulatif que celui-ci n'établit pas de précédent ou ne préjuge pas de l'issue des négociations menées dans le cadre de la CCNUCE et de son Protocole de Kyoto, le Pérou ayant une seule position environnementale dans tous les forums internationaux auxquels il participe. Le Pérou est également d'avis que le paragraphe 7 affaiblit le lien naturel existant entre le concept de SCRC et les États en développement, en faisant référence aux SCRC des États et en ne mentionnant les SCRC des États en développement que comme

un cas spécial (« en particulier les pays en développement »). Il estime que le paragraphe 6 correspondant de la Résolution A37-19 de l'Assemblée est préférable, car il ne mentionne que les SCRC des États en développement [cf. alinéa a)]. Le Pérou s'inquiète aussi du fait que le paragraphe 21 b) ne mentionne pas les SCRC des États en développement et que le paragraphe 22 ne les mentionne que comme un cas spécial (« en particulier les pays en développement »). En ce qui concerne le paragraphe 16, le Pérou affirme qu'il importe de retenir le passage « et engager des consultations et des négociations bilatérales et/ou multilatérales constructives avec d'autres États pour parvenir à un accord », car il reflète le concept de consentement mutuel pour la mise en œuvre des MBM.

57. Le délégué du Japon note que son État appuie le projet d'Exposé récapitulatif, même si ce dernier n'est pas parfait et s'il est possible d'y apporter des modifications mineures. Il est le résultat de débats sensibles et repose sur les diverses vues des États membres. Le projet d'Exposé récapitulatif constitue aussi un panier complet de mesures visant à s'attaquer aux effets environnementaux des émissions aéronautiques sur le climat. Si le Japon a certaines préoccupations, concernant notamment le paragraphe 18, que le délégué des États-Unis et d'autres ont déjà mises en exergue, il pense que le projet d'Exposé récapitulatif constitue une excellente voie à suivre et qu'il conviendrait de poursuivre les débats à ce sujet de façon efficace, afin de parvenir à un accord sur le texte final.

58. Le délégué de la Lituanie souligne que tous les 44 les États membres de l'UE et de la CEAC appuient le projet d'Exposé récapitulatif comme étant le meilleur texte de compromis possible.

59. Le délégué de la Malaisie indique que son État souscrit au projet d'Exposé récapitulatif, notamment les travaux accomplis en vue de créer un régime mondial de MBM aux fins d'examen lors de la prochaine Assemblée en 2016, qui selon lui ne devrait pas porter préjudice au résultat des négociations menées dans le cadre de la CCNUCE et de son Protocole de Kyoto. Appuyant la nécessité de tenir compte des SCRC en déployant des efforts pour s'attaquer aux émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale, la Malaisie souligne que toute application de ce principe doit veiller au respect de la non-discrimination entre les exploitants d'aéronefs et la distorsion non liée au marché.

60. Exprimant son appui aux notes présentées par l'Arabie saoudite (WP/176) et la Fédération de Russie (WP/275), le délégué de la Bolivie (État plurinational de) souligne que dans le combat en cours pour la survie de la planète, les mesures visant à assurer son bien-être aujourd'hui ne sauraient avoir d'incidence négative sur son bien-être futur, car cela créerait des problèmes pour les prochaines générations. Il s'ensuit qu'une solution ne peut être de nature strictement économique : elle doit aussi conduire à une réduction importante du niveau de pollution. Apportant des précisions sur quelques-unes des mesures actuellement prises par son État, le délégué de la Bolivie (État plurinational de) signale que l'interdiction d'importer de vieux aéronefs a amené les exploitants d'aéronefs à doter leur flotte des dernières technologies aéronautiques. Son État met actuellement en œuvre un nouveau plan de navigation aérienne en vue d'assurer l'utilisation la plus efficace possible de son espace aérien.

61. Apportant également son appui aux notes WP/176 et WP/275, et à la note WP/305 présentée par le Brésil, le délégué de l'Égypte insiste sur la nécessité de prêter attention aux États en développement et d'éviter d'alourdir leur fardeau économique. Son État n'appuie pas l'application de mesures unilatérales sans un accord relatif à la protection des intérêts des États en développement. De même, l'Égypte estime qu'il est nécessaire de : mener des études pour déterminer l'impact des ambitieux objectifs environnementaux du projet d'Exposé récapitulatif sur les États en développement ; et veiller au respect des principes de CBDR et de SCRC. Tous les efforts déployés par l'OACI à cet égard sont appréciés.

62. Le délégué du Sri Lanka indique que son État reconnaît le besoin d'aller de l'avant et appuie donc en principe le contenu du projet d'Exposé récapitulatif. Il pense néanmoins que quelques-uns des paragraphes de ce dernier, en particulier les paragraphes 17 et 18, requièrent un autre examen approfondi selon

une approche équilibrée. Le Sri Lanka appuie la position de l'Inde et celle de la Chine exposées respectivement dans les notes WP/346 Révision n° 1 et WP/183, et suggère que les recommandations de la Fédération de Russie concernant les MBM présentées dans la note WP/250 soient aussi examinées minutieusement. Souscrivant à beaucoup d'autres notes et observations, le Sri Lanka appuie le point de vue exprimé par le délégué de Singapour comme constituant la voie à suivre.

63. Le délégué du Bangladesh indique que même si son État se félicite des efforts déployés par l'OACI et d'autres pour lutter contre la dégradation environnementale découlant des émissions aéronautiques, il émet des réserves au sujet des paragraphes 17, 18 et 19 du projet d'Exposé récapitulatif. Il pense que toute mesure adoptée devrait être corrective et non punitive. Beaucoup d'États ayant exprimé leurs préoccupations, il est nécessaire de se pencher sur la question des MBM. Le délégué du Bangladesh souligne que l'obligation morale qu'a l'OACI, en tant que forum international, de répondre aux préoccupations des États en développement transcende les vues imposées par les États développés. Soulignant que non seulement l'aviation civile mais aussi l'aviation militaire contribuent à la pollution de l'environnement en produisant des émissions de CO₂, il insiste sur la nécessité de considérer les MBM de façon globale, en prenant en considération les points de vue des pays en développement.

64. Le délégué de la Norvège met en exergue la nécessité, pour tous les États, de faire davantage et vite pour atteindre l'objectif convenu de la CCNUCE de maintenir le réchauffement planétaire en dessous de 2 °C. Son État appuie une approche globale de la réduction des effets de l'aviation internationale sur le climat et approuve par conséquent la note WP/108 présentée par les États-Unis et la note WP/83 [avec la Révision n° 1 (en français uniquement)] présentée par les 44 États membres de l'UE et de la CEAC, qui soulignent le potentiel des carburants alternatifs durables pour l'aviation. Compte tenu des incertitudes entourant les coûts et les avantages de ces derniers, la Norvège estime que l'OACI a un rôle important à jouer dans le partage des renseignements et des pratiques optimales concernant ces carburants alternatifs. Pour ce qui est des MBM, la Norvège abonde dans le sens de tous les États qui ont plaidé en faveur d'une volonté de compromis. Les États européens et beaucoup d'autres États ont modifié considérablement leurs positions en vue d'atteindre un compromis et le projet d'Exposé récapitulatif figurant dans la note WP/34 reflète cette situation. La Norvège souhaite voir davantage d'États faire montre de la même volonté de compromis.

65. Le délégué du Paraguay indique que son État reconnaît le travail accompli sans cesse par l'OACI pour protéger l'environnement, tel que décrit dans la note WP/34, et appuie par conséquent le projet d'Exposé récapitulatif. Le Paraguay soutient en particulier le paragraphe 13, dans lequel les États ayant déjà soumis leurs plans d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂ sont encouragés à partager les renseignements qui y figurent et à nouer des partenariats avec d'autres États membres en vue d'appuyer les États qui n'ont pas encore préparé leurs plans d'action. Si le Paraguay est d'avis que le projet d'Exposé récapitulatif peut être amélioré, il estime qu'il s'agit d'une bonne base pour l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale.

66. Le Président du Comité exécutif présente ensuite un résumé des débats qui ont eu lieu durant les troisième et quatrième séances du Comité sur les sept questions examinées dans le cadre de la deuxième partie du point 17 de l'ordre du jour sur le changement climatique, et dont le rapport à la plénière du Comité doit rendre compte. Il constate que de manière générale, il est incontestable qu'il convient de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale et que l'OACI constitue le cadre approprié dans lequel il faut définir la politique relative à cette réduction. S'agissant de la question des **carburants alternatifs durables pour l'aviation**, le Comité s'accorde sur la poursuite de l'appui à la politique de l'OACI, tel qu'indiqué aux paragraphes 34 et 35 du projet d'Exposé récapitulatif figurant dans la note WP/34. Les défis relatifs à l'élaboration et à l'utilisation des carburants alternatifs, comme le problème de la sécurité alimentaire, devraient être pris en compte dans l'analyse prévue de l'OACI, tout comme les contributions devant être faites par les États membres. En conclusion, le Comité exécutif convient de recommander à l'Assemblée les mesures proposées dans le résumé analytique de la note WP/28 présentée par le Conseil.

67. En ce qui concerne les **plans d'action des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂**, le Président constate que cette initiative fructueuse a contribué positivement à la mise en œuvre de la politique visant à limiter ou à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Il est proposé de poursuivre cette politique, tout en améliorant la qualité et la transparence de ces plans d'action et en promouvant la coopération entre les États et avec d'autres organisations dans le cadre de leurs activités d'élaboration et de mise en œuvre. Les mesures proposées dans le résumé analytique de la note WP/30 présentée par le Conseil n'ont posé aucun problème et sont par conséquent recommandées à l'Assemblée pour approbation.

68. Pour ce qui est de l'**assistance aux États**, le Président fait remarquer que les mesures mises en œuvre par l'OACI (symposiums, ateliers, publication de rapports annuels, etc.) et décrites dans la note WP/31 ont été accueillies favorablement, tout comme les renseignements supplémentaires fournis par le Secrétaire général au sujet, entre autres, de l'approbation et du financement par le FEM du concept du projet *Transformer le secteur mondial de l'aviation : réduction des émissions de l'aviation internationale* soumis par l'OACI, et la signature par l'OACI et la Commission européenne d'une lettre d'intention pour le projet d'assistance conjointe avec l'UE intitulé *Renforcement des capacités d'atténuation du CO₂ de l'aviation internationale*. Le Comité souscrit par ailleurs aux mesures proposées dans les résumés analytiques de la note WP/32 sur les **faits nouveaux dans d'autres organismes de l'ONU et organisations internationales** et de la note WP/33 sur l'**Initiative pour une ONU climatiquement neutre**. Le rapport du Comité en rendrait compte.

69. Le Président relève qu'il existe une conviction commune selon laquelle il est nécessaire d'essayer d'aller plus loin dans le domaine des **MBM**. On constate clairement un appui à l'idée de définir un régime mondial de MBM aux fins de présentation à la prochaine Assemblée de 2016. Cependant, il subsiste des positions différentes sur un certain nombre d'éléments du projet d'Exposé récapitulatif figurant dans la note WP/34. Comme l'ont souligné plusieurs orateurs, le projet d'Exposé récapitulatif représente un compromis. Si personne n'en est entièrement satisfait, personne ne le rejette complètement. Le projet d'Exposé récapitulatif constitue une base de compromis qui devrait être conservé. Rappelant que le projet d'Exposé récapitulatif a été approuvé par le Conseil, lequel a recommandé son adoption par l'Assemblée, le Président souligne qu'il s'agit d'une avancée importante par rapport à la dernière Assemblée de 2010 où il n'y a eu aucune proposition du Conseil et le Secrétaire général a dû présenter un projet d'Exposé récapitulatif à l'Assemblée pour adoption. Le Président met l'accent sur la nécessité de conserver aussi les avantages de l'énorme volume de travail qui a été effectué par le Conseil, ainsi que par le Secrétariat, les experts et le Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et le changement climatique, même si ce dernier ne s'est pas accordé sur un projet de texte.

70. Pour rapprocher les vues divergentes et partant, améliorer le compromis concrétisé par le projet d'Exposé récapitulatif et permettre à l'Assemblée de prendre la meilleure décision possible, le Président suggère, et le Comité exécutif convient, de tenir des consultations bilatérales informelles avec un certain nombre d'États ayant des responsabilités régionales le vendredi 27 septembre 2013 et le samedi 28 septembre, dans l'après-midi. Il est demandé que dans l'esprit de compromis évoqué par le délégué de Singapour, chacun de ces États propose une position plus avancée que celle exprimée durant les troisième et quatrième séances du Comité. Par la suite, le Président, avec l'aide du Secrétaire et du Président du Conseil, ferait la synthèse des divers amendements proposés au projet d'Exposé récapitulatif et présenterait celui-ci aux mêmes États pour revue avant son examen par le Comité exécutif dans le cadre de son projet de rapport à l'Assemblée sur le point 17 de l'ordre du jour.

71. Rappelant que la proposition formulée par le délégué de l'Arabie saoudite d'établir un groupe de travail chargé d'examiner le projet d'Exposé récapitulatif a été appuyée par plusieurs délégués, le délégué de la Chine affirme qu'il s'agit d'une meilleure voie à suivre, car les États ne prenant pas part aux consultations bilatérales informelles envisagées n'éprouveraient pas de sentiment d'appropriation vis-à-vis du texte révisé découlant de ces consultations. Relevant, sur la base de l'expérience antérieure, les difficultés

rencontrées pour essayer de parvenir à un accord au sein d'un groupe sur la question très délicate et sensible de l'aviation internationale et du changement climatique, le Président assure au délégué que tous les États auraient l'occasion d'examiner la version révisée du projet d'Exposé récapitulatif durant la prochaine séance du Comité.

72. Tout en appuyant le résumé du Président et sa proposition, le délégué du Mexique rappelle que beaucoup de délégués ayant pris la parole ont préconisé l'acceptation du projet d'Exposé récapitulatif dans sa forme actuelle. Il souligne que seuls les délégués ayant des réserves au sujet de certaines dispositions doivent participer aux consultations bilatérales informelles envisagées, afin que soit trouvée la meilleure solution de compromis possible.

73. La séance est levée à 17 h 15.

Procès-verbal de la cinquième séance
(Vendredi 27 septembre 2013, 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 22 de l'ordre du jour : Gestion des ressources humaines
2. Point 23 de l'ordre du jour : Situation du personnel de l'OACI
 - *Situation du personnel de l'OACI*
 - Note d'information présentée par la Chine
3. Point 24 de l'ordre du jour : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI
 - *Amendement la Règle 63 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'aviation civile internationale pour inclure l'utilisation de la langue chinoise*
 - *Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI — Amélioration de la gestion de l'information*
 - *Fourniture des services linguistiques*
 - Note présentée par la Fédération de Russie
 - Note présentée par la France et le Burkina Faso, le Cameroun, le Canada, l'Égypte, la Libye, le Maroc, l'Arabie saoudite, l'Ukraine et les Émirats arabes unis
 - Note présentée par les 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
4. Point 25 de l'ordre du jour : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif
 - *Mise à jour de la Résolution A22-4 de l'Assemblée (Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux)*
 - *Élaboration et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*
 - Note présentée par le Venezuela (République bolivarienne du)
 - *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*
 - Note présentée par l'Espagne (en collaboration avec l'Argentine, le Cap-Vert, la Finlande, la France, l'Italie, le Mexique et le Portugal)
 - Note d'information présentée par le Groupe des familles des victimes d'accidents d'avion
 - Note présentée par la Colombie

- Note présentée par les Émirats arabes unis
- *Politique sur l'agrément de tierces parties et les protocoles d'accord*
- Note présentée par la Colombie
- *Alignement des objectifs stratégiques de l'OACI sur ceux des États membres et mécanisme de compte rendu des progrès*
- Note présentée par les Émirats arabes unis

5. Point 16 de l'ordre du jour : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

- *Faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation et proposition de programme de travail pour le prochain triennat*
- *Faits nouveaux concernant le programme des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et le répertoire de clés publiques (PKD)*
- *Proposition de stratégie du programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP de l'OACI)*
- Note présentée par la République de Corée
- Note présentée par les Émirats arabes unis
- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par les 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
- Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
- Note présentée par l'Organisation mondiale du tourisme
- Note d'information présentée par le Chili
- Note d'information présentée par la Chine
- Note d'information présentée par la République de Corée
- *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation*

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 22 de l'ordre du jour : Gestion des ressources humaines

1. Le directeur de l'Administration et des services présente la note WP/75, qui décrit entre autres les initiatives en cours visant à améliorer la gestion des ressources humaines à l'OACI et identifie certaines initiatives prioritaires connexes pour l'avenir. La note met en exergue : l'amélioration de la mise en œuvre opérationnelle de la *Politique sur l'utilisation de consultants et d'entrepreneurs individuels* ; le renforcement

des mécanismes d'évaluation et d'examen de la performance ; l'accroissement de l'ampleur des possibilités d'apprentissage et de formation en vue de renforcer les compétences techniques et de gestion ainsi que l'expertise des membres du personnel ; la mise en œuvre proactive de mesures de sensibilisation visant à identifier et à attirer des candidats qualifiés pour le travail futur de l'Organisation, notamment la création du programme des jeunes professionnels de l'aviation, le lancement d'un programme de stage lié à l'aviation, et la conception d'un programme de bourses ; et la modernisation des processus opérationnels des ressources humaines parallèlement à la mise en œuvre d'améliorations sous forme d'automatisation pour accroître l'efficacité et la réactivité par rapport aux besoins du programme. Quelques-uns des domaines prioritaires d'interventions futures décrites en détail dans la note sont : l'élaboration d'un cadre stratégique de gestion des ressources humaines ; la mise en œuvre d'un système de gestion intégrée de la performance, appuyé par l'épanouissement et la mobilité du personnel ; la combinaison des stratégies et des politiques en matière de planification du personnel, de planification de la relève, de gestion des talents et de diversité ; et la poursuite de la modernisation des processus relatifs aux ressources humaines. L'Assemblée est invitée à : prendre note des réformes actuellement mises en œuvre et des accomplissements réalisés par l'Organisation en vue d'améliorer la gestion des ressources humaines ; et approuver les initiatives prioritaires et les mesures futures identifiées aux fins d'amélioration plus poussée de la gestion des ressources humaines cours du prochain triennat.

2. Exprimant l'appréciation de son État pour l'assistance fournie par la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI et le Bureau régional Asie et Pacifique de Bangkok (Thaïlande), en matière de résolution de son problème grave de sécurité (SSc), le délégué du Bangladesh note qu'un enseignement tiré a été le besoin de dotation en personnel d'une entité de régulation pour maintenir un niveau durable constant, sur la base de la compétence axée sur la performance. Il importe de veiller à ce que les professionnels de l'aviation de toutes les entités de régulation possèdent les compétences et l'expertise requises pour soutenir le rythme de la croissance phénoménale prévue de l'aviation au cours des deux prochaines décennies, afin de garantir la sécurité et la sûreté continues de l'aviation civile internationale. Aussi est-il nécessaire d'élaborer un plan d'épanouissement des professionnels de l'aviation sur une base régionale, infrarégionale et nationale. Étant donné la probabilité que les États ayant un niveau élevé d'activité d'aviation ne disposent pas d'un nombre suffisant de membres du personnel compétents et qualifiés, le Bangladesh suggère que les Bureaux régionaux de l'OACI et les Programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité (COSCAP) fassent preuve de plus de proactivité en matière de fourniture d'experts, de consultants, d'auditeurs, d'inspecteurs, etc. Cela empêcherait une dépendance excessive des États envers le soutien fourni par la TCB à cet égard, et garantirait l'accroissement de l'efficacité et de l'efficacités des ressources humaines à un rythme beaucoup plus rapide et global. Le Bangladesh appuie la mesure proposée par le Conseil dans la note WP/75 et dans les notes WP/76 et WP/74 qui seront examinées plus tard au cours de la séance.

3. En l'absence d'autres observations, le Comité exécutif convient de recommander la mesure ci-dessus proposée dans le résumé analytique de la note WP/75 à la plénière pour approbation.

Point 23 de l'ordre du jour : Situation du personnel de l'OACI

4. Le directeur de l'Administration et des services présente la note WP/76, qui rend compte de la situation relative à la diversité du personnel de l'OACI en 2010, 2011 et 2012, et contient des renseignements sur la représentation géographique équitable (RGE) et la parité hommes-femmes, ainsi qu'une analyse des nominations aux postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur, et des données pertinentes sur les ressources humaines. La note souligne, entre autres, qu'il y a eu une baisse du nombre global d'employés et un abandon manifeste des nominations à titre permanent au profit d'engagements à durée déterminée. Par ailleurs, le nombre de postes occupés par les ressortissants des États membres en vertu du principe de la représentation géographique équitable s'est accru de huit, ce qui porte le

total à 79. Si la représentation globale des femmes aux postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur demeure un défi, le pourcentage des membres du personnel féminins de l'OACI s'élevant à environ 31 %, ce chiffre se situe dans la fourchette des pourcentages d'autres organismes techniques spécialisés des Nations Unies. Bien que le pourcentage des femmes recrutées excède la moyenne des candidates aux postes de la catégorie des administrateurs, une action de sensibilisation plus proactive et d'autres initiatives majeures sont requises. Les facteurs démographiques liés à l'âge et les projections de retraite du personnel de la catégorie des administrateurs (23 % d'ici à décembre 2016) donnent à l'OACI une occasion unique de s'attaquer au déséquilibre géographique, ce qui irait de pair avec la sauvegarde du savoir institutionnel dans le cadre d'une planification opportune et adaptée de la relève. Il y aurait aussi des possibilités de rajeunissement de la catégorie des services généraux, car 15 % des employés de cette catégorie iraient à la retraite d'ici à la fin du triennat 2014-2016. La note décrit par ailleurs les interventions futures à mettre en œuvre durant ce triennat et ayant trait à la planification du personnel et de la relève, à la gestion des talents, à l'amélioration de la politique et des procédures de recrutement et de la responsabilité par rapport à l'atteinte des objectifs de diversité, et à la consolidation des possibilités d'information et d'épanouissement, l'objectif étant d'assurer la plus vaste représentation géographique possible tout en s'employant à améliorer l'équilibre entre les sexes.

5. L'Assemblée est invitée à approuver les propositions de mesures futures ayant trait : à la planification du personnel, notamment l'élaboration de stratégies et procédures de planification de la relève qui sont intégrées dans les politiques de mobilité du personnel et d'épanouissement du personnel ; aux stratégies de gestion des talents visant à identifier, à obtenir et à retenir les bonnes compétences au bon moment, tout en veillant à ce que ces stratégies soient étroitement liées à d'autres stratégies et mesures organisationnelles visant à recueillir, à partager et à transférer la mémoire et le savoir institutionnels ; à l'amélioration de la politique et des procédures de recrutement, ainsi que du suivi interne et de la responsabilité par rapport à l'atteinte des objectifs de diversité ; et à la consolidation des possibilités d'information et d'épanouissement des candidats aux postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur, qui sont originaires d'États dont la représentation est nulle ou inférieure au niveau souhaité, ainsi que des candidates.

6. Acte est pris de la soumission par la Chine de la note WP/226 relative au détachement d'experts de son Administration de l'aviation civile (CAAC) pour appuyer les opérations de l'OACI durant la période 2011-2015.

7. Tout en appuyant la mesure proposée dans la note WP/76, le délégué de la Fédération de Russie souligne que 7 % des postes vacants n'ont pas été pourvus durant le triennat actuel. Il sait certes que ces postes ont été laissés vacants pour réaliser des économies de coûts, mais il souligne que cette mesure a nécessité le recrutement d'employés sur la base de contrats à court terme, ce qui a conduit inévitablement à une diminution de l'efficacité et de l'efficacé de l'Organisation. Le délégué de la Fédération de Russie insiste que les postes vacants découlent d'une planification inadéquate du personnel et d'autres facteurs qu'il convient d'examiner minutieusement afin d'accroître l'efficacité et l'efficacé de l'OACI. Exprimant l'appui sans réserve de son État au principe de l'égalité des sexes, il souligne que cela signifie non seulement un nombre égal d'hommes et de femmes au Secrétariat, mais aussi l'absence de discrimination contre les candidates dans le processus de recrutement.

8. Indiquant que son État appuie également la note, le délégué de l'Autriche signale que son État se félicite de tous les efforts déployés pour accroître le pourcentage de la représentation féminine au secrétariat de l'OACI. Si la représentation globale des femmes dans la catégorie des services généraux s'élève à 79 %, la représentation féminine dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur a baissé légèrement pour s'établir à 31 %. L'OACI se classant 30^e sur 35 organismes de l'ONU en ce qui concerne la représentation des femmes dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur, l'Autriche apprécie grandement les initiatives proposées dans la note WP/76, comme l'inclusion de mesures

proactives dans la politique de recrutement, et la coopération avec les États membres pour encourager les candidatures féminines aux postes de la catégorie des fonctionnaires de rang supérieur. L'objectif commun du Secrétariat et des États membres devrait être non seulement d'améliorer la représentation des femmes aux postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur à l'OACI, mais aussi de faire en sorte que l'Organisation serve de modèle au secteur de l'aviation à cet égard.

9. Le délégué du Bangladesh réitère que son État appuie la note et la mesure qui y est proposée.
10. Compte tenu des observations formulées, le Comité exécutif convient de recommander à la plénière la mesure ci-dessus proposée dans le résumé analytique de la note WP/76.

Point 24 de l'ordre du jour : Amélioration de l'efficiency et de l'efficacité de l'OACI

Amendement de la Règle 63 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale pour inclure l'utilisation de la langue chinoise

11. Présentant la note WP/6 sur le sujet ci-dessus, le directeur de l'Administration et des services rappelle que lors de sa 22^e session, l'Assemblée a approuvé la recommandation du Conseil : d'adopter le chinois comme une langue de travail de l'OACI ; et de l'introduire progressivement et, comme première étape, de prendre les dispositions requises pour l'utilisation orale du chinois lors des sessions de l'Assemblée. Cette décision a été dûment mise en œuvre et l'interprétation en chinois est depuis lors assurée durant les sessions de l'Assemblée. Qui plus est, conformément à la Résolution A31-16 de l'Assemblée (*Renforcer l'utilisation de la langue chinoise à l'OACI*), les documents sont fournis en chinois depuis la 34^e session (extraordinaire) de l'Assemblée. L'Assemblée est invitée à approuver l'amendement de la Règle 63 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600) présenté dans l'appendice à la note WP/6 pour inclure le chinois parmi les langues de publication des documents, conformément aux décisions antérieures de l'Assemblée.

12. En l'absence d'observations, le Comité exécutif convient de recommander à la plénière la mesure ci-dessus proposée dans le résumé analytique de la note WP/6.

Amélioration de l'efficiency et de l'efficacité de l'OACI — Amélioration de la gestion de l'information

13. Le Directeur de l'administration et des services présente la note WP/74, qui décrit les accomplissements et les progrès réalisés par les organes directeurs et le Secrétariat en vue d'améliorer l'efficiency et l'efficacité de l'OACI, les interventions en cours et les mesures identifiées pour opérer des améliorations plus poussées durant le triennat 2014-2016. La note met en exergue : l'amélioration de la communication avec les États membres, grâce à une large diffusion des renseignements ; et l'amélioration des méthodes et des procédures de travail à l'échelle de l'Organisation, appuyée par la bureautique et la mise en œuvre de divers outils informatiques. Parmi les activités à entreprendre durant le prochain triennat figurent : la mise en œuvre d'un système global de gestion des documents et dossiers électroniques ; la poursuite de l'examen du cadre réglementaire de l'administration des ressources humaines de l'OACI et la création d'un cadre bien adapté de délégation de pouvoirs ; la création d'un entrepôt des données d'entreprise ; et une amélioration plus poussée des outils de communication électronique. Ces initiatives démontrent la détermination de l'OACI à accroître son efficiency et son efficacité, et les efforts qu'elle déploie sans cesse pour donner une suite aux recommandations des États membres. L'Assemblée est invitée à : prendre note des progrès accomplis en matière d'amélioration de l'efficiency et de l'efficacité l'Organisation ; et approuver les mesures visant à opérer des améliorations plus poussées durant le triennat 2014-2016.

14. Le délégué des États-Unis indique que si son État appuie sans réserve la mesure proposée dans la note WP/74, il estime qu'une autre question mérite d'être examinée. Rappelant que trois conférences de haut niveau très importantes ont été organisées à bref intervalle avant l'Assemblée et en vue de celle-ci [Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLSC) (Montréal, 12-14 septembre 2012) ; douzième Conférence de navigation aérienne (AN-Conf/12) (Montréal, 19-30 novembre 2012) ; et sixième Conférence mondiale du transport aérien (ATConf/6) (Montréal, 18-22 mars 2013)], il souligne à quel point leur coût combiné est élevé tant pour l'Organisation que pour les États membres participants. Le délégué des États-Unis souligne par ailleurs qu'un pourcentage élevé des ministres ayant assisté à ces conférences participent aussi à l'Assemblée, et que les recommandations des conférences sont présentées par l'entremise du Conseil à l'Assemblée, c'est-à-dire à ceux-là mêmes qui les ont du reste émises. Il suggère, comme mesure supplémentaire, que l'Assemblée demande au Conseil d'examiner le processus de préparation des Assemblées et ses coûts connexes ainsi que son efficacité, et de trouver un moyen permettant de maintenir l'efficacité de l'OACI tout en accroissant son efficacité, dans l'intérêt de l'Organisation et de ses États membres.

15. Le délégué de la Fédération de Russie partage ce point de vue. Son État prend acte avec satisfaction des progrès accomplis en vue d'accroître l'efficacité et l'efficacités de l'OACI, en particulier la réduction de 90 % de la circulation des documents des organes directeurs, qui a conduit à des économies de coûts d'à peu près 1 million \$CAN par an.

16. Le délégué du Bangladesh réitère l'appui de son État aux recommandations figurant dans la note WP/74.

17. Le délégué de l'Équateur appuie la mesure proposée dans la note, tout comme les observations formulées par les délégués des États-Unis et de la Fédération de Russie. Il félicite le Secrétariat pour le maintien de l'OACI à la pointe de la technologie, ce qui facilite une diffusion immédiate des renseignements auprès des États membres tout en réduisant les coûts grâce à une baisse de la consommation de papier. Le délégué de l'Équateur félicite par ailleurs le Conseil pour ses directives détaillées relatives à l'accroissement de l'efficacité et de l'efficacités de l'Organisation.

18. Tout en se réjouissant également des améliorations déjà opérées et de celles dont la mise en œuvre est prévue pour accroître l'efficacité et l'efficacités de l'OACI, la déléguée de l'Australie partage les préoccupations exprimées par le délégué des États-Unis au sujet de l'efficacité de la tenue de trois conférences majeures de haut niveau avant l'Assemblée. Convenant que le Conseil devrait revoir le processus de préparation des Assemblées, elle suggère qu'il examine également la structure de l'Assemblée, notamment la méthodologie actuelle de rédaction des résolutions de l'Assemblée, une question soulevée précédemment par le Président de l'Assemblée (P/2).

19. Le délégué du Guatemala souligne que les efforts déployés pour accroître l'efficacité et l'efficacités de l'Organisation grâce à l'optimisation de l'utilisation de ses ressources ont procuré non seulement beaucoup d'avantages économiques, mais aussi des avantages environnementaux substantiels.

20. Résumant les débats, le Président du Comité exécutif fait remarquer qu'il existe un appui général en faveur de la politique de l'OACI visant à accroître son efficacité et son efficacité grâce à l'utilisation des nouvelles technologies. L'Organisation est invitée à continuer dans cette voie. Prenant note des observations émises sur les méthodes de travail et les liens existant entre les divers organes, le Président souligne que l'efficacité a trait à la capacité de l'Organisation à atteindre ses objectifs, tandis que l'efficacité est liée à sa capacité à utiliser ces ressources de la meilleure façon possible. Il ne suffit pas d'augmenter ou de réduire simplement les ressources ; au contraire, il est aussi nécessaire d'optimiser leur utilisation. À la lumière des points de vue exprimés, il suggère et le Comité convient de recommander que le Conseil soit invité à examiner des moyens d'améliorer la structure globale des travaux préparatoires précédant

l'Assemblée, notamment la méthodologie de rédaction des résolutions de l'Assemblée, et à adopter la mesure proposée dans la note WP/74.

Fourniture des services linguistiques

21. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/307, qui appelle l'attention de la séance au fait que de l'avis de son État, la fourniture des services linguistiques à l'OACI demeure une source de vives préoccupations pour les États membres, en dépit des décisions adoptées par les Assemblées de l'OACI et inscrites dans les Résolutions A22-29 (*Utilisation des langues à la Commission de navigation aérienne*), A24-21 (*Publication et diffusion des documents*) et A37-25 (*Politique de l'OACI sur les services linguistiques*) de l'Assemblée. Ces vives préoccupations découlent de la baisse constante de la qualité et de la quantité des services linguistiques à l'OACI, notamment la qualité de la traduction des documents techniques comme les normes et pratiques recommandées (SARP) et les orientations de l'OACI. Soulignant l'importance politique de ce problème, le délégué de la Fédération de Russie déclare que les mesures prises jusqu'ici par le Secrétaire général pour améliorer la fourniture des services linguistiques sont insuffisantes. Les États et les experts non anglophones sont écartés du processus d'élaboration des SARP sous prétexte de réduction des dépenses budgétaires, en violation des principes fondamentaux de la Convention de Chicago qui prévoient l'égalité des chances, et du principe de multilinguisme de l'ONU qui constitue un des principes fondamentaux à respecter pour atteindre les objectifs de l'OACI en tant qu'organisme spécialisé des Nations Unies dans le domaine de l'aviation civile. Le délégué de la Fédération de Russie réitère les graves inquiétudes de son État face à la nouvelle réduction prévue de six postes d'interprète, indiquée dans le projet de budget de l'Organisation de 2014, 2015 et 2016 (cf. note WP/57, pièces jointes 1 à 3). Il met par ailleurs en exergue le fait que depuis le 1^{er} janvier 2013, le *Journal de l'OACI* n'est plus publié qu'en anglais, ce qui de l'avis de son État est contraire à la politique d'information de l'Organisation. L'Assemblée est invitée à prendre un certain nombre de mesures visant à renforcer les résolutions de l'Assemblée en vigueur ayant trait à la fourniture des services linguistiques à l'OACI.

22. Le délégué de la France présente ensuite la note WP/362 sur la préservation du multilinguisme à l'OACI, dont les coauteurs sont le Burkina Faso, le Cameroun, le Canada, l'Égypte, la Libye, le Maroc, l'Arabie saoudite, l'Ukraine et les Émirats arabes unis. La note souligne qu'un multilatéralisme efficace et le fonctionnement harmonieux d'une organisation comme l'OACI sont étroitement liés au respect du multilinguisme, et donne des précisions sur les avantages de ce dernier. Il est essentiel de souligner la priorité du multilinguisme à un moment où toutes les organisations se livrent à la pratique de plus en plus fréquente consistant à recourir à une seule langue en violation des statuts pertinents qui prévoient l'utilisation de plusieurs langues de travail. Les contraintes budgétaires ne sauraient justifier une telle pratique. C'est pour cette raison que le Conseil, lors de la préparation du projet de budget de l'Organisation pour le triennat 2014-2016, a adopté (198/7) plusieurs mesures en vue d'optimiser la fourniture des services linguistiques en termes tant de qualité que de productivité. Le délégué de la France a réitéré l'appui de son État à ces mesures et à leur mise en œuvre intégrale sous la supervision et l'autorité du Secrétaire général. La note propose, entre autres, l'adoption par l'Assemblée de certaines pratiques complémentaires relatives au mode de fonctionnement de l'Organisation, à sa politique des ressources humaines ainsi qu'à ses pratiques en matière de communication et d'information externe, qui ne généreraient pas des surcoûts.

23. Au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le délégué du Chili présente la note WP/227, qui met en relief les difficultés actuelles liées à la disponibilité, dans toutes les langues officielles de l'OACI, de documents portant sur la sécurité et d'autres domaines importants du travail de l'Organisation. La note rappelle que Cuba a présenté une note sur cette question à la Conférence de haut niveau sur la sécurité tenue en 2010 (HLSC 2010), qui a obtenu le consensus nécessaire pour qu'une suite y soit donnée. Cuba a par la suite présenté d'autres notes à diverses rencontres régionales et mondiales attirant l'attention sur la non-disponibilité des documents de l'OACI dans toutes les langues officielles de l'Organisation, qui a des conséquences négatives, en ce qui concerne particulièrement

les questions liées à la sécurité. Le problème n'ayant pas été résolu de façon satisfaisante, Cuba réitère la nécessité d'une solution. La note propose des amendements aux Résolutions A37-15 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI liées spécifiquement à la navigation aérienne*) et A37-25 de l'Assemblée afin d'accroître la diffusion des documents de l'OACI dans toutes les langues officielles de l'Organisation, ainsi que d'autres mesures.

24. Lors des débats, les délégués du Venezuela (République bolivarienne du), de l'Espagne, du Pérou, de l'Égypte, du Burkina Faso, de Cuba, du Guatemala, du Sénégal et de la Colombie expriment l'appui de leurs États aux trois notes plaidant en faveur du multilinguisme.

25. Ce faisant, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) souligne que son État, qui est un membre de la CLAC et donc un des coauteurs de la note WP/227, appuie en particulier le principe des chances égales pour tous les États du système multilingue commun de l'ONU évoqué par la Fédération de Russie dans la note WP/307. Insistant sur l'importance du multilinguisme pour l'atteinte des objectifs stratégiques de l'OACI, elle souligne que la non-translation de certains documents de l'OACI, notamment les éléments d'orientation et les circulaires, conduit souvent à une interprétation erronée et entrave par conséquent l'atteinte de ces objectifs stratégiques, notamment celui ayant trait à la sécurité.

26. Le délégué de l'Espagne indique que son État appuie fermement le principe du multilinguisme comme étant un des principes fondamentaux sur lesquels repose le fonctionnement de l'OACI. Il souscrit aux mesures proposées dans les trois notes, en particulier celles suggérées par la Fédération de Russie au paragraphe 5 a), b) c) et d) de la note WP/307 et par les coauteurs de la note WP/362 aux alinéas a), b) et c).

27. Le délégué du Pérou, dont l'État est également un des coauteurs de la note WP/227, insiste sur la nécessité, pour l'Assemblée, de réaffirmer l'importance de l'accès égal de tous les États aux documents de l'OACI, en termes de multilinguisme.

28. Tout en exprimant son appui aux principes de multilinguisme et de l'égalité des chances, le délégué de l'Égypte souligne que le multilinguisme et les services de traduction constituent des éléments clés pour assurer la sécurité de l'aviation civile.

29. Le délégué du Burkina Faso rappelle que le Conseil et le Secrétaire général examinent minutieusement cette question et ont déjà pris certaines mesures pour la résoudre. Relevant toutefois qu'il existe des contraintes budgétaires, il suggère que l'Assemblée charge le Conseil et le Secrétaire général d'examiner des sources de rechange de financement de la fourniture des services linguistiques, afin de faire en sorte qu'il y ait suffisamment de fonds pour cette fonction importante ; autrement, le travail de l'Organisation s'en ressentirait.

30. Tout en appuyant cette proposition, le délégué de la Colombie souligne que le multilinguisme garantit l'égalité entre les États membres et les régions de l'OACI.

31. Le délégué de Cuba réitère que le multilinguisme est d'une importance capitale pour l'élaboration des futures SARP et que l'absence de documents supplémentaires suffisants dans les langues officielles de l'Organisation pourrait donner lieu à leur mauvaise interprétation. C'est la raison pour laquelle son État, avec l'appui d'autres États membres de la CLAC, a présenté la note WP/227.

32. Le délégué du Guatemala indique que son État, en tant que membre de la CLAC, appuie la note WP/227 et les deux autres notes, car la langue est non seulement un moyen de communication, mais aussi un état d'esprit. Faisant observer que les budgets de l'Organisation n'ont pas toujours tenu compte de ses

priorités, il insiste sur la nécessité, pour l'Assemblée, de mettre en exergue la fourniture des services linguistiques comme une des priorités de l'OACI.

33. Le délégué du Sénégal souligne que si les documents de l'OACI sont reçus dans une langue autre que le français, la langue officielle de son État, il faut davantage de temps aux autorités de l'aviation civile du Sénégal pour mettre en œuvre la mesure nécessaire, ce qui peut s'interpréter erronément comme un manque de volonté de leur part. Il affirme que le multilinguisme contribue substantiellement et largement au développement de l'aviation civile internationale.

34. Rappelant que l'OACI promeut énergiquement le multilinguisme depuis sa création, le délégué du Maroc souligne que la mise en œuvre de ce principe a porté ses fruits en ce qui concerne le travail de l'Organisation. Son État appuie les mesures adoptées par le Conseil (198/7) pour optimiser la fourniture des services linguistiques à l'OACI, ainsi que la note WP/307 présentée par la Fédération de Russie et la note WP/362 présentée par la France au nom de plusieurs États.

35. Exprimant son appui sans réserve à la note WP/362, le délégué de Monaco souligne que le multilinguisme ne devrait pas toujours être jaugé à l'aune des coûts qui lui sont associés. Il met en exergue le fait que la note en question a identifié un certain nombre de mesures permettant de promouvoir le multilinguisme sans encourir des coûts supplémentaires qui alourdiraient la charge de tous les États membres de l'OACI.

36. S'associant aux délégués de l'Égypte et du Maroc et d'autres qui ont appuyé la note WP/227 présentée par les États membres de la CLAC et la note WP/307 présentée par la Fédération de Russie, le délégué de l'Arabie saoudite réitère l'importance du multilinguisme pour le travail de l'OACI visant à assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale. Il réitère que la mise en œuvre de ce principe ne devrait pas être restreinte par des contraintes budgétaires.

37. Exprimant son appui à la note WP/227 et à la note WP/362, le représentant de la Fédération de Russie remercie ses coauteurs d'avoir réitéré l'importance du principe de multilinguisme à l'OACI. Rappelant que l'Assemblée, au paragraphe 3 du dispositif de la Résolution A37-25, a reconnu que « les services linguistiques font partie intégrante de tout programme de l'OACI », il insiste qu'il importe de tenir compte de cet élément essentiel dans le budget de l'Organisation. Le représentant de la Fédération de Russie remarque à regret que les services linguistiques sont considérés dans la plupart des cas, sinon dans tous les cas, comme une charge financière supplémentaire sur les États membres de l'OACI. Il relève par ailleurs que son État est en passe de conclure un protocole d'accord avec l'OACI concernant la fourniture de services linguistiques en russe à l'Organisation.

38. Le Secrétaire général appuie très fermement le principal objectif des trois notes, qui est la défense du multilinguisme à l'OACI. Rappelant que l'élaboration et la promulgation des SARP constituent une fonction clé de l'Organisation, il souligne que les SARP ont toujours été adoptées par le Conseil dans toutes les six langues officielles de l'OACI. Elles sont par la suite mises en œuvre par l'ensemble de la communauté de l'aviation internationale, en dépit du fait qu'aucune de ces langues officielles n'est pas la langue maternelle d'un certain nombre d'États membres de l'OACI. Le Secrétaire général rappelle par ailleurs qu'il a institué la fourniture des services en langue chinoise à la Commission de navigation aérienne (ANC).

39. Si le Secrétaire général souscrit aux mesures proposées dans la note WP/362 présentée par la France au nom des coauteurs et dans la note WP/227 présentée par les 22 États membres de la CLAC, celles suggérées par la Fédération de Russie dans la note WP/307 le laissent perplexes. Un certain nombre de ces mesures ont déjà été évoquées précédemment au Conseil et le Secrétariat a donné des présentations aux représentants au sujet des dispositions actuelles en matière de fourniture des services linguistiques qui tiennent compte des décisions du Conseil. Par ailleurs, quelques-unes de ces mesures proposées ont déjà été mises en

œuvre. Tout en étant d'accord avec le délégué du Burkina Faso qu'on ne peut faire complètement abstraction de l'aspect budgétaire des services linguistiques, le Secrétaire général relève que le projet de budget pour le triennat 2014-2016 préparé par le Conseil repose sur le principe de croissance nominale zéro. Il s'est engagé à faire mieux avec les ressources disponibles. Le pourcentage de ce budget affecté par le Secrétaire général aux services linguistiques ne peut cependant être plus élevé, car il est déjà important. Le Secrétaire général est disposé à recevoir toute contribution volontaire pouvant être offerte pour la fourniture des services linguistiques, qu'elle soit financière ou humaine.

40. À propos du paragraphe 2.1 de la note WP/307 sur l'utilisation de la traduction automatique, le Secrétaire général indique que tout document préparé au moyen de cette technologie serait révisé à l'interne. Soulignant que les difficultés rencontrées de temps en temps dans la fourniture des services linguistiques ne devraient pas être exagérées, il note que des centaines de notes ont été traduites pour l'Assemblée et que les services d'interprétation sont fournis dans toutes les six langues officielles. La situation ne devrait donc pas être considérée comme étant extrêmement grave. Le Secrétaire général souligne qu'à son initiative, les services linguistiques font partie intégrante des programmes de travail dans le projet de budget du triennat 2014-2016, ce qui n'est pas le cas pour le budget du triennat actuel.

41. Revenant à l'observation formulée au sujet du *Journal de l'OACI*, le Secrétaire général note que lors de sa première parution en 1945, une seule langue, l'anglais, était utilisée à l'OACI. Depuis lors, on a ajouté progressivement d'autres langues, pour porter à six le nombre total des langues officielles actuelles.

42. Le Président du Comité exécutif souligne que le *Journal de l'OACI* n'est pas un document réglementaire et que la détermination de sa langue ou de ses langues de publication relève de la compétence du Secrétaire général.

43. Résumant ensuite les débats, le Président met l'accent sur la nécessité d'établir une distinction claire entre l'objectif de mettre en œuvre les politiques de l'Assemblée concernant les services linguistiques, et l'efficacité, qui suppose une utilisation optimale des ressources pour atteindre cet objectif. L'efficacité est liée à la gestion. Les aspects financiers de la mise en œuvre des politiques relatives aux services linguistiques ont été mis en exergue, et le Secrétaire général a rappelé l'acceptation par le Conseil d'une politique de croissance nominale zéro pour le budget du triennat 2014,2 2015 et 2016 de l'Organisation. Déclarant qu'il n'appartient pas à l'Assemblée de donner des directives au Secrétaire général, surtout en termes de microgestion, le Président indique qu'elle devrait au contraire charger le Conseil de suivre étroitement la mise en œuvre des politiques et des décisions qui ont été adoptées, afin d'accroître l'efficacité et l'efficacités de la fourniture des services linguistiques à l'OACI.

44. Le Président relève que la note présentée par la Fédération de Russie (WP/307), qui a reçu un large soutien, a soulevé un certain nombre d'aspects importants. Comme l'a indiqué le Secrétaire général, toutefois, plusieurs des mesures proposées ont déjà été prises. La note présentée par plusieurs États (WP/362) et la note présentée par les 22 États membres de la CLAC (WP/227) ont également recueilli un vaste soutien.

Point 25 de l'ordre du jour : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

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

45. Le Secrétaire général présente la note WP/24, dans laquelle le Conseil propose un amendement à la Résolution A22-4 de l'Assemblée (*Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux*) pour tenir compte de l'augmentation de la taille de la Commission qui est passée

de 15 à 19 membres après l'entrée en vigueur du protocole d'amendement à l'article 56 de la Convention de Chicago adopté par la 27^e session de l'Assemblée le 6 octobre 1989.

46. En l'absence d'observations, le Comité exécutif convient de recommander que la plénière adopte la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée jointe à la note, qui remplacerait la Résolution A22-4 de l'Assemblée.

Élaboration et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences

47. Le Secrétaire général présente la note WP/48, qui rend compte des questions ayant une incidence sur la notification et la publication des différences par les États membres, identifiées dans une étude exhaustive de l'OACI, et des mesures prises par l'Organisation pour les résoudre. Il souligne que plus de 70 % des États membres ont éprouvé des difficultés à mettre en œuvre les exigences de l'article 38 de la Convention de Chicago ayant trait aux écarts par rapport aux normes et procédures internationales, et les dispositions de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique* relatives à la notification et la publication des différences. Un engagement accru des États membres est donc également essentiel, comme le souligne la nouvelle proposition de résolution indépendante de l'Assemblée présentée dans l'appendice A à la note. Cette Résolution de l'Assemblée repose sur les appendices A, D et E à la Résolution A37-15 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI liées spécifiquement à la navigation aérienne*) et élargit le champ d'application de la politique permanente de l'OACI concernant les SARP et les éléments d'orientation techniques qui y est décrite, pour couvrir l'ensemble des annexes et des orientations techniques. L'Assemblée est invitée à examiner et à adopter cette proposition de Résolution de l'Assemblée, qui remplacerait les appendices A, D et E de la Résolution A37-15 de l'Assemblée.

48. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) présente ensuite la note WP/260 sur l'élaboration des éléments d'orientation pour l'identification et la notification des différences. L'Assemblée et le Conseil ont accordé une attention particulière à la notification des différences, qui constitue une obligation pour tous les États membres de l'OACI, et ont constaté que les notifications reçues sont souvent entièrement satisfaisantes. L'analyse a révélé que les problèmes pourraient tenir à un manque de formation et d'orientation explicite en ce qui concerne la bonne exécution du processus. Son État a par ailleurs relevé des insuffisances dans la notification de ses différences et continue à déployer des efforts considérables pour améliorer ses notifications dans toute la mesure du possible. L'Assemblée est invitée à : prendre acte des renseignements fournis dans la note WP/260 ; et engager l'OACI à prendre les mesures nécessaires pour élaborer des éléments d'orientation exhaustifs, bien définis et qui expliquent le processus d'identification et de notification des différences et de publication des différences importantes, et pour mettre au point des initiatives de formation en matière d'identification et de notification des différences, comme des ateliers régionaux et l'apprentissage en ligne. Le Venezuela (République bolivarienne du) est disposé à coopérer avec l'OACI pour mettre en œuvre ces mesures.

49. Les délégués de l'Équateur et de l'Italie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de la Fédération de Russie, du Togo, de Cuba et de la Colombie appuient la note WP/260.

50. Dans ses commentaires sur la note WP/48, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) souligne que le système de notification électronique des différences (EFOD) étant destiné à remplacer les notifications des différences sur papier, les fonctionnalités du système EFOD devraient être améliorées pour rendre ce dernier plus convivial. Par ailleurs, il importe que la notification des différences via le système EFOD soit possible dans toutes les langues de travail de l'OACI. Lorsqu'une notification des différences est effectuée dans une des cinq autres langues de travail, il ne devrait y avoir aucune obligation d'en fournir par ailleurs une version anglaise à l'OACI.

51. Le délégué de l'Équateur indique que son État estime que l'identification et partant, la notification des différences constituent un processus continu dont l'objectif est de maintenir le plus haut niveau de sécurité de l'aviation. La notification des différences entre les règlements et pratiques nationaux et les normes de l'OACI figurant dans les annexes à la Convention de Chicago constitue un processus fondamental, dans le contexte d'une harmonisation efficace où il est nécessaire de tenir compte des documents techniques et de la formation sur le processus de l'EFOD. Pour cette raison, l'Équateur appuie la note WP/260 présentée par le Venezuela (République bolivarienne du) comme étant une note proactive dont il faudrait tenir compte dans le contexte plus global de la sécurité de l'aviation.

52. Le délégué de la France présente ensuite les observations son État sur la note WP/48 qui est appuyée par la CEAC, la Commission européenne et l'Agence européenne de la sécurité aérienne. La France rappelle les définitions des termes « norme » et « pratique recommandée » contenus dans la préface des annexes à la Convention de Chicago. Le délégué de la France note qu'une norme est « toute spécification portant sur les caractéristiques physiques, la configuration, le matériel, les performances, le personnel ou les procédures, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire à la sécurité ou à la régularité de la navigation aérienne internationale », tandis qu'une pratique recommandée est toute spécification de ce genre, « dont l'application uniforme est reconnue souhaitable dans l'intérêt de la sécurité, de la régularité ou de l'efficacité de la navigation aérienne internationale ». Insistant sur l'importance du respect par le Conseil de l'OACI de ces définitions lors de toute adoption de SARP, la France affirme que cela renforcerait la pertinence des SARP et améliorerait la connaissance et la mise en œuvre de celles-ci par les États. Aussi est-il souhaitable que les justifications correspondantes des SARP soient partagées en recourant à des moyens appropriés. La France suggère par conséquent l'ajout d'une nouvelle règle pratique 6 au projet de Résolution de l'Assemblée figurant dans l'Appendice A à la note WP/48, qui se lirait comme suit : « Le Conseil, compte tenu des définitions des termes « norme » et « pratique recommandée », devrait veiller à ce que de nouvelles dispositions de l'Annexe, dont l'application uniforme est reconnue nécessaire, soient adoptées comme des normes, et que ces nouvelles dispositions, dont l'application uniforme est reconnue souhaitable, soient adoptées comme des pratiques recommandées ».

53. Parlant au nom de l'UE et de ses États membres et des États membres de la CEAC, le délégué de l'Italie fait remarquer qu'il est évident, à partir de la section 2 de la note WP/48, que des questions importantes ayant trait à la notification et à la publication des différences restent à résoudre. Déclarant qu'il conviendrait de s'attaquer à ces questions aussitôt que possible, les États européens concernés recommandent que l'Assemblée demande au Conseil de l'OACI de prendre des mesures positives au cours des trois prochaines années pour les résoudre et de présenter à la prochaine Assemblée en 2016 un rapport sur les progrès accomplis. S'ils recommandent par ailleurs que l'Assemblée adopte le projet de Résolution de l'Assemblée présenté dans l'Appendice A à la note WP/48, les États européens estiment que sans des orientations claires et détaillées, accompagnées d'exemples précis, sur ce qui constitue une différence selon l'article 38 de la Convention de Chicago et une différence importante d'après l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, la notification des différences varierait grandement et serait d'une valeur limitée. Les États européens et l'Agence européenne de la sécurité aérienne requièrent des orientations de l'OACI de toute urgence. Ces États européens proposent par conséquent que le paragraphe 16 du dispositif du projet de Résolution soit amendé pour faire référence à davantage d'orientations dans un délai de 12 mois en ce qui concerne la notification et la publication des différences. Relevant que les paragraphes 4, 5, 8 et 9 du dispositif du projet de Résolution de l'Assemblée mettent l'accent sur la nature et la qualité des SARP et des PANS de l'OACI, les États appuient l'adoption intégrale de la Résolution, car elle faciliterait la mise en œuvre par les États de ces SARP et PANS. Les États européens réitèrent néanmoins la nécessité pour le Conseil de démontrer lors de la prochaine Assemblée en 2016 que les questions importantes en suspens ayant trait à la notification et à la publication des différences ont été résolues.

54. Appuyant également la note WP/260 présentée par le Venezuela (République bolivarienne du), les États européens concernés relèvent qu'ils ne sont pas les seuls à s'être heurtés à des problèmes liés à la notification des différences.

55. Le délégué de la Fédération de Russie indique que son État est disposé à appuyer le projet de Résolution de l'Assemblée présenté dans l'Appendice A à la note WP/48. S'il estime que l'amendement proposé par les États européens est intéressant, il lui faudrait voir le texte avant d'y souscrire. La Fédération de Russie appuie également la note WP/260 présentée par le Venezuela (République bolivarienne du).

56. Appuyant la note WP/48 et la note WP/260, le délégué du Togo souligne l'importance que son État attache aux SARP de l'OACI et suggère que des ateliers et séminaires régionaux soient organisés sur l'identification et la notification des différences pour permettre à tous les États membres de participer à l'évolution de la sécurité et de la sûreté de l'aviation.

57. Les délégués de Cuba et de la Colombie donnent également leur appui à la note WP/260, le délégué de Cuba insistant qu'il importe de tenir compte des paragraphes 2.4 et 2.5 de la note au moment de décider de futures mesures. Le délégué de la Colombie réitère l'importance de l'élaboration d'éléments d'orientation sur l'identification et la notification des différences, et de la mise au point d'initiatives de formation.

58. La déléguée de l'Australie indique que son État appuie la note WP/48, notamment le projet de Résolution de l'Assemblée, avec les amendements proposés par les délégués de la France et de l'Italie. L'Australie appuie en outre la poursuite par l'OACI des travaux visant à : fournir des orientations aux États sur l'application de l'article 38 de la Convention de Chicago et de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique* : mise à jour du *Manuel des services d'information aéronautique* (Doc 8126) ; et approfondir les évaluations d'impact et poursuivre le renforcement des capacités afin d'aider les États à mettre en œuvre les SARP. Cependant, les actions entreprises par le Secrétariat pour mettre en œuvre ces mesures particulières ne sont pas clairement présentées dans la note. L'Australie encourage la poursuite de l'utilisation et une adoption plus généralisée du système EFOD comme moyen de rechange pour notifier la conformité et les différences, en remplacement de la soumission de notifications des différences sur papier. Elle dit aussi tout le bien qu'elle pense des efforts déployés par le Secrétariat et l'équipe de travail sur la notification des différences, en particulier le Président de l'équipe, M. L. Lapène.

59. La directrice de la navigation aérienne (D/ANB) remercie également l'équipe de travail sur la notification des différences, en particulier M. Lapène, pour tout le travail accompli sur la question fort délicate et complexe de la notification des différences. Soulignant que les problèmes sont liés à la notification manuelle et non électronique des différences, elle convient de la nécessité de donner des exemples de différences. Si l'équipe de travail sur la notification des différences a déjà effectué des travaux sur des éléments d'orientation, on peut se demander si ces travaux pourraient être achevés dans le délai requis de 12 mois, compte tenu des nombreuses autres tâches prioritaires du Secrétariat. Toute assistance que l'Italie ou d'autres États membres pourraient fournir à cet égard serait la bienvenue. La directrice de la navigation aérienne fait remarquer qu'il est aussi nécessaire que le Conseil approuve l'amendement proposé à la Note sur la notification des différences qui est jointe à la lettre aux États relative à l'adoption des amendements aux annexes et constitue la principale orientation sur la détermination et le compte rendu des différences.

60. La directrice de la navigation aérienne indique par ailleurs que le Secrétariat n'a aucune objection quant aux amendements suggérés au projet de Résolution de l'Assemblée figurant dans l'Appendice A à la note WP/48. Elle relève que le Conseil de l'OACI examinerait la proposition d'organiser des ateliers et séminaires régionaux sur l'identification et la notification des différences par rapport aux SARP de l'OACI, en tenant compte des incidences budgétaires.

61. Le Président du Comité exécutif constate, à partir des débats, que le Comité appuie la note WP/260 présentée par le Venezuela (République bolivarienne du). S'agissant de la note WP/48 et du projet de Résolution de l'Assemblée, il demande que le délégué de la France fournisse le texte de la nouvelle règle pratique 6 proposée par son État, afin qu'il puisse être inclus dans le projet de rapport à la plénière. Le Comité exécutif aurait l'occasion de se prononcer sur l'inclusion de cette nouvelle disposition lorsqu'il examinera le projet de rapport.

Politique sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

62. Le Secrétaire général présente la note WP/22, qui rend compte des progrès accomplis en matière de mise en œuvre de la Résolution A32-7 de l'Assemblée (*Harmonisation de la réglementation et des programmes portant sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*) et propose une mise à jour de cette dernière. Il rappelle que dans cette résolution, l'Assemblée a invité instamment le Conseil à élaborer des documents, qui peuvent comprendre des SARP, pour soutenir les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles. En conséquence, en 2001, la circulaire 285 de l'OACI (*Éléments d'orientation sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*) a été publiée et en 2005, des dispositions ont été ajoutées à l'Annexe 9 — *Facilitation* pour permettre l'entrée rapide, dans l'État d'occurrence, des membres des familles des victimes d'accidents d'aviation. Reconnaissant que des mesures supplémentaires sont nécessaires pour promouvoir l'assistance aux victimes et à leurs familles, le Conseil a unanimement approuvé, le 1^{er} mars 2013 (198/6), la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998). Ce document, vers lequel un lien est fourni dans l'Appendice A à la note WP/22, vise à encourager les États à intégrer la politique de l'OACI en question dans leurs lois, règlements et/ou politiques relatifs à l'assistance aux familles. Durant les débats du Conseil, il y a eu un appui à l'idée d'un examen plus approfondi, par l'OACI, de l'élaboration de SARP ayant trait à l'établissement de plans d'assistance aux familles par les États. L'Assemblée est invitée à : prendre acte des renseignements figurant dans la note WP/22 ; approuver la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) ; et adopter la proposition de Résolution sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles présentée dans l'Appendice B, qui remplacerait la Résolution A32-7 de l'Assemblée.

63. Le délégué de l'Espagne introduit ensuite la note WP/301 (avec le Rectificatif n° 1), qui est présentée par son État en collaboration avec l'Argentine, le Cap-Vert, la Finlande, la France, l'Italie, le Mexique et le Portugal. Les coauteurs notent avec satisfaction le travail effectué pour l'élaboration de la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) par le Conseil et l'équipe de travail sur la politique d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation (AVPTF), avec l'appui de diverses associations, notamment l'Association Affected Flight JK5022, un membre du Groupe des familles des victimes d'accidents d'avion (ACVFG), et invitent l'Assemblée à reconnaître également ce travail. Ils approuvent cette politique et la mise à jour de la Résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/22, et recommandent que l'Assemblée en fasse de même. La politique n'étant pas de nature prescriptive, les coauteurs proposent que l'Assemblée invite le Conseil à étudier la faisabilité de l'intégration d'une disposition connexe dans une Annexe appropriée à la Convention de Chicago, autre que l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, tout en veillant à ne pas nuire à l'indépendance et à l'efficacité des enquêtes sur les accidents et les incidents. Ils proposent en particulier que le Conseil envisage d'insérer dans l'Annexe 9 — *Facilitation* une pratique recommandée se lisant comme suit : « les États devraient mettre en place des lois, des règlements et/ou des politiques pour soutenir les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles ». Une note associée pourrait relier cette pratique recommandée à la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998). Les coauteurs estiment qu'avec le temps et l'expérience, cette pratique recommandée pourrait être transformée en norme au besoin à l'avenir.

64. Acte est pris de la soumission par l'ACVFG de la note WP/300, dans laquelle il apporte son appui à la note WP/22 et à la note WP/301.

65. Lors des débats qui s'ensuivent, les orateurs se félicitent de l'important travail accompli par l'OACI et l'AVPTF pour faire en sorte que l'assistance nécessaire soit fournie aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

66. Les délégués du Mexique, de l'Australie, des États-Unis, de l'Équateur, de la France, du Brésil et de l'Italie appuient la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) figurant dans l'Appendice A à la note WP/22, et le projet de Résolution de l'Assemblée contenu dans l'Appendice B à la même note. Par ailleurs, les délégués du Mexique, du Venezuela (République bolivarienne du), de Cuba, de l'Équateur, de la Côte d'Ivoire, de la République-Unie de Tanzanie (en principe), de la Mauritanie, d'El Salvador et du Burkina Faso donnent leur appui à la note WP/301, tout comme le délégué de l'Italie, un de ses coauteurs.

67. Ce faisant, le délégué de l'Équateur exprime la profonde solidarité de son État avec les victimes d'accidents tragiques d'aviation et leurs familles.

68. La déléguée de l'Australie indique que son État appuie globalement la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) et la proposition de mise à jour de la Résolution de l'Assemblée. Toutefois, relevant que la politique et les éléments d'orientation connexes n'ont été promulgués que récemment, l'Australie estime qu'il serait approprié d'accorder suffisamment de temps pour évaluer l'impact de la politique, dans la mesure où elle est largement mise en œuvre par les États, avant d'examiner la nécessité future d'élaboration de normes ou de pratiques recommandées. Au cas où à l'avenir les SARPS seraient jugées nécessaires, l'Australie appuierait la proposition formulée dans la note WP/301 d'instituer une pratique recommandée comme première étape, et soutiendrait le texte proposé au paragraphe 3.3 de cette note. Le délégué du Brésil partage ce point de vue.

69. Le délégué des États-Unis indique que depuis plus de 15 ans, son État demande aux bureaux d'enquête sur les accidents, aux organisations des transporteurs aériens et aux organismes à but non lucratif d'intervention en cas de catastrophe de soutenir les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles. Les plans d'intervention en cas d'accident des États-Unis ont contribué efficacement à maintenir l'indépendance des enquêtes, tout en fournissant par ailleurs aux membres des familles et aux survivants des renseignements sur le processus d'enquête et les conclusions à mesure qu'elles sont rendues publiques.

70. Le délégué de la France souscrit au point de vue exprimé dans la note WP/301, selon lequel l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* n'est pas l'annexe indiquée pour l'insertion d'une disposition relative à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Compte tenu du nouvel Objectif stratégique — Sûreté et facilitation de l'Organisation, et vu les points communs des objectifs entre la facilitation et la protection des intérêts des usagers du transport aérien, il suggère de demander au Conseil d'inclure dans le programme des travaux ayant trait à la facilitation pour la période 2014-2016 : toutes les activités relatives à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ; l'examen de la restructuration appropriée de l'Annexe 9 — *Facilitation*, au besoin.

71. Tout en rappelant que son État a soumis, au titre du point 30 de l'ordre du jour : Sécurité de l'aviation — Appui à la mise en œuvre, une note d'information (WP/232) décrivant les mesures prises jusqu'ici pour créer un organisme régional d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) dans la région Amérique centrale, le délégué d'El Salvador souligne qu'une fois opérationnel, cet organisme renforcerait la capacité à mener des enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation non seulement de chaque État de la région, mais aussi de la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA).

72. L'observateur de l'ACVFG remercie les délégués pour leur appui à la note WP/22 et à la note WP/301, ainsi qu'à la note présentée par son association (WP/300). Soulignant que le traitement approprié des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles est non seulement dans leur intérêt, mais aussi dans celui de tous les États touchés par ces tristes événements, il indique que l'ACVFG s'engage à travailler avec tous ces États à mettre en œuvre la politique de l'OACI et les éléments d'orientation sous-jacents. Cela ferait en sorte qu'il y ait une norme internationale de traitement efficace des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles à la suite de ces tragédies.

73. Le Président du Comité exécutif constate, à partir des débats, qu'il existe un très large soutien en faveur de la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998), du projet de Résolution de l'Assemblée figurant dans les Appendices A et B à la note WP/22, et des mesures proposées dans la note WP/301. Un point de vue technique a été émis au sujet du besoin d'adapter la structure de l'annexe pertinente afin d'y insérer toute future pratique recommandée ou norme sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Rappelant le commentaire formulé par la déléguée de l'Australie selon lequel il ne serait peut-être pas encore opportun d'intégrer une norme connexe dans une annexe appropriée, le Président indique qu'on pourrait au moins envisager d'y insérer une pratique recommandée.

Politique sur l'agrément de tierces parties et les protocoles d'accord

74. En présentant la note WP/338 sur ce sujet, le délégué de la Colombie met en exergue la nécessité pour l'OACI, en tant qu'organisation d'États, de relever les défis de la mondialisation et de l'accroissement du trafic aérien. Pour ce faire, elle doit appliquer de nouvelles technologies et méthodologies tout en maintenant la sécurité et la sûreté de l'aviation et en assurant l'harmonisation mondiale des systèmes de navigation aérienne et des règlements du transport aérien, et la protection de l'environnement. L'élaboration et la mise en œuvre de solutions à ces défis requièrent la participation de l'ensemble des acteurs et des parties prenantes à une prise de décision en collaboration. L'OACI a élaboré des mécanismes de promotion de cette coopération avec d'autres organisations internationales, l'industrie et le milieu universitaire comme clé à la génération de l'innovation et à la revitalisation de l'activité de l'aviation. Cela nécessite l'établissement de conditions et de règlements pour éviter les conflits d'intérêts et garantir le respect des principes de transparence et d'égalité des chances grâce à une concurrence loyale et équitable et à une sélection objective, et du principe de relatif à l'utilisation de l'emblème de l'OACI par des tiers. Ces conditions et règlements devraient être élaborés dans le cadre de politiques adoptées par le Conseil de l'OACI, afin de se conformer aux objectifs définis dans la Convention de Chicago. L'Assemblée est par conséquent invitée à demander au Conseil de : fournir des directives et adopter des politiques régissant les interactions de l'OACI avec des tiers, sous forme d'agrément et de protocoles d'accord ; et publier la liste des protocoles d'accord et des agréments en vigueur.

75. Les délégués de la République de Corée, de la Suisse, de Cuba, du Pérou et du Brésil souscrivent à la mesure ainsi proposée. Ce faisant, le délégué de la Suisse souligne qu'à l'instar de la Colombie, son État croit fermement que l'industrie et des organismes internationaux autres que l'OACI ont joué un rôle crucial dans la mise au point plus poussée de nouvelles technologies et techniques de navigation aérienne. Il est néanmoins essentiel de veiller à ce que l'OACI joue un rôle moteur dans ce processus, en vue de proposer une structure claire, solide et transparente.

76. Le délégué de Cuba appuie sans réserve la note et les mesures qui y sont proposées, compte tenu de leur contribution à la santé de l'Organisation du point de vue des principes de transparence et d'égalité des chances, entre autres. Il suggère que les *Directives sur la coopération entre les Nations Unies et le secteur privé* (2009) existantes servent de base au travail du Conseil visant à élaborer des directives et à adopter des politiques régissant les interactions de l'OACI avec des tiers, sous forme d'agrément et de protocoles d'accord.

77. Le Président conclut, à partir des vues exprimées, que le Comité exécutif recommande que l'Assemblée adopte la mesure proposée par la Colombie dans la note WP/338.

Alignement des objectifs stratégiques de l'OACI sur les plans opérationnels des États membres et mécanisme de compte rendu des progrès

78. Présentant la note WP/335 sur le sujet ci-dessus, le délégué des Émirats arabes unis souligne que l'établissement et la diffusion par l'OACI de ses objectifs stratégiques sont insuffisants pour leur mise en œuvre. Pour combler l'écart entre ces démarches, les Émirats arabes unis proposent la création d'un système en ligne de gestion intégrée de la performance de l'OACI qui traiterait en cascade les objectifs stratégiques globaux de l'Organisation et les lierait aux plans opérationnels des États membres, afin d'assurer l'alignement stratégique sur les États membres et les organisations régionales. L'Assemblée est invitée à demander au Conseil d'élaborer un système de ce genre qui appuie l'intégration des objectifs stratégiques de l'OACI dans les plans opérationnels des États, et un mécanisme de compte rendu pour promouvoir la culture d'engagement et de responsabilité.

79. Les délégués de l'Égypte, du Yémen, de la Colombie de la Somalie appuient ces propositions de mesures.

80. Le Président constate que le Comité exécutif convient de recommander que l'Assemblée adopte la mesure proposée par les Émirats arabes unis dans la note WP/335.

Point 16 de l'ordre du jour : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

81. Le Comité exécutif entame l'examen de ce point de l'ordre du jour sur la base de quatre notes de travail présentées par le Conseil, à savoir la note WP/3 (*Faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation et proposition de programme de travail pour le prochain triennat*), la note WP/4 [*Faits nouveaux concernant le programme des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et le répertoire de clés publiques (PKD)*], la note WP/11 [*Proposition de stratégie du programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP de l'OACI)*], et la note WP/23 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation*), et des notes de travail et notes d'information connexes.

82. Le Secrétaire général présente la note WP/3, qui décrit la mission et les priorités actuelles du programme de facilitation de l'OACI et rend compte des faits nouveaux pertinents depuis la dernière Assemblée. Mettant en exergue les priorités proposées pour le programme de facilitation et les résultats escomptés pour le triennat 2014-2016 qui sont décrits au paragraphe 3.12, il relève que dans la catégorie « travailler mieux avec les moyens dont nous disposons », il est proposé que le programme de facilitation examine les questions relatives au non-respect des SARP figurant à l'Annexe 9 — *Facilitation*, consolide son travail et établisse des liens et une coopération plus solides avec les entités pertinentes. Dans la catégorie « planification de l'avenir, » il est proposé que le programme de facilitation prépare des réponses aux questions nouvelles et émergentes et s'emploie en permanence à réaliser des avancées dans les technologies pertinentes. L'Assemblée est invitée à appuyer ces propositions de priorités et de résultats escomptés.

83. Présentant ensuite la note WP/4, le Secrétaire général souligne que le Groupe consultatif technique sur les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) continue d'aider le Secrétariat à élaborer et tenir à jour les spécifications techniques figurant dans le Doc 9303 (*Documents de voyage lisibles à la machine*) et dans les éléments d'orientation de l'OACI. Rappelant que les SARP et les spécifications relatives aux DVLM sont contenues dans l'Annexe 9 — *Facilitation*, il souligne que si certains défis persistent, la quasi-totalité des États membres de l'OACI appliquent actuellement la norme 3.10 et n'établissent que des

passports lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303. Le prochain délai important pour les documents de voyage est le 24 novembre 2015, date à laquelle tous les passeports non lisibles à la machine doivent cesser de circuler. Le Secrétariat mène d'intenses activités de communication pour appuyer la réalisation d'une conformité intégrale et est prêt à fournir une assistance aux États qui prévoient des difficultés à tenir ce délai. Faisant remarquer que l'utilisation des passeports biométriques s'accroît rapidement, le Secrétaire général souligne que les États devraient participer au répertoire de clés publiques de l'OACI pour tirer le meilleur parti des passeports électroniques. Le Secrétariat continue à fournir de l'assistance aux États en vue d'assurer une conformité universelle aux normes 3.10 et 3.10.1. L'Assemblée est invitée à prendre acte des faits nouveaux et des activités du programme des DVLM décrits dans la note.

84. Présentant la note WP/11, le Secrétaire général souligne que la proposition de stratégie TRIP de l'OACI offre un cadre pour opérer des améliorations importantes de la sûreté de l'aviation et de la facilitation, en réunissant les éléments de la gestion de l'identification et en mettant à profit le rôle moteur de l'OACI dans les questions relatives aux DVLM. Au cœur de la stratégie se trouve l'idée clé laquelle les États, l'OACI et toutes les parties prenantes doivent reconnaître qu'une approche globale, cohérente et coordonnée des éléments interdépendants de la gestion de l'identification des voyageurs est essentielle pour identifier spécifiquement les individus. En reconnaissance des avantages de la gestion de l'identification des voyageurs pour la sûreté de l'aviation et la facilitation, l'OACI a pour mission, dans le cadre de la stratégie, de contribuer à la capacité des États membres à identifier spécifiquement les individus en fournissant aux autorités compétentes à l'échelle mondiale des mécanismes de soutien pertinents pour établir et confirmer l'identité des voyageurs. L'Assemblée est invitée à approuver la proposition de stratégie TRIP de l'OACI et à recommander la participation des États au répertoire de clés publiques de l'OACI.

85. Présentant la note WP/161 sur les avantages en matière de facilitation et de sûreté des programmes des voyageurs dignes de confiance, le délégué des États-Unis souligne que la mise en œuvre cohérente de ces programmes assurerait une plus grande sûreté globale du système de l'aviation internationale, tout en offrant par ailleurs des avantages sous forme d'entrée accélérée des voyageurs à faible risque et d'utilisation de manière plus efficace au plan du coût du personnel et des ressources de sûreté. L'Assemblée est invitée à : prendre acte de la pertinence des programmes des voyageurs dignes de confiance visant à améliorer la facilité et la sûreté ; et recommander des voies et moyens par lesquels l'OACI peut appuyer l'élaboration, l'interopérabilité et l'harmonisation de ces programmes à l'échelle mondiale. Les États-Unis accueillent favorablement toute occasion d'appuyer l'OACI et ses États membres en facilitant les programmes des voyageurs dignes de confiance respectifs de ces derniers.

86. Le délégué de la République de Corée présente ensuite la note WP/267, qui met en exergue l'accroissement important de la sûreté et de l'efficacité de l'aviation découlant de la mise en œuvre, par son État, d'un système automatisé de formalités d'immigration reposant sur la reconnaissance faciale. L'Assemblée est invitée à : prendre note de ce renseignement ; et demander au Conseil d'examiner les propositions de la République de Corée visant à intégrer dans l'Annexe 9 — *Facilitation* une nouvelle définition de l'expression « système automatisé de formalités d'immigration » et un principe général connexe ainsi que des pratiques recommandées, et inclure des renseignements sur son système dans le Supplément à l'Annexe 17 — *Sûreté*. Acte est pris de la soumission dans le même temps, par la République de Corée, de la note WP/269 qui donne de plus amples renseignements sur les procédures de son système automatisé de formalités d'immigration, les résultats de ses opérations d'essai, et ses avantages escomptés.

87. Le délégué des Émirats arabes unis présente la note WP/254, laquelle décrit les difficultés qu'éprouvent certains États à obtenir les données des dossiers passagers (PNR) requises aux fins d'évaluation de la sûreté et des risques, en raison de la nécessité de conclure des accords bilatéraux avec d'autres États, et propose l'élaboration et la mise en œuvre d'un nouveau cadre mondial de collecte et d'utilisation des données PNR. L'Assemblée est invitée à demander au Conseil d'envisager l'amendement des *Directives sur les données des dossiers passagers (PNR)* (Doc 9944) en conséquence.

88. Au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), le délégué de la Namibie présente la note WP/105 relative à la note WP/4 sur le programme des DVLM et le répertoire de clés publiques. Tout en appuyant cette note et en félicitant l'OACI, en particulier le Groupe consultatif technique sur les DVLM et son Groupe de travail sur les nouvelles technologies, pour leurs travaux visant à élaborer et à promouvoir la mise en œuvre des spécifications techniques des DVLM, ces États africains expriment leur crainte que le délai du 24 novembre 2015 fixé pour le retrait de la circulation des passeports non lisibles à la machine ne soit pas tenu par tous les États. Ils invitent par conséquent l'Assemblée à : demander au Conseil de charger le Secrétaire général d'organiser des rencontres de haut niveau entre les ministres responsables de l'établissement des documents de voyage et les ministres chargés de l'aviation civile, pour assurer la sensibilisation de toutes les autorités compétentes aux conséquences du non-respect de ce délai et réduire au minimum les éventuels désagréments causés au public des voyageurs par cette situation ; prendre acte de l'élaboration envisagée d'une feuille de route type de l'OACI pour fournir une assistance aux États dans le domaine des initiatives de mise en œuvre des passeports électroniques, et demander à l'OACI d'en faire une grande priorité ; et charger le Secrétaire général d'organiser des séminaires et des ateliers régionaux visant à sensibiliser les États aux avantages de la participation au répertoire de clés publiques de l'OACI.

89. Présentant la note WP/94 Révision n° 1 sur la transmission, par les compagnies aériennes, des données passagers aux gouvernements à des fins de contrôle frontalier, l'observateur de l'Association du transport aérien international (IATA) souligne que les demandes de ces données ne respectent pas souvent les normes et les directives établies par l'OACI, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) et l'IATA. Ces demandes non normalisées ont une incidence non seulement sur l'industrie du transport aérien, mais aussi sur les États et l'expérience de voyage de leurs citoyens. Si l'IATA et ses membres comprennent que la transmission électronique de données joue un rôle important dans l'évaluation des risques pré-arrivée, ils estiment que ces demandes non normalisées sont susceptibles de ralentir et non d'accélérer la gestion des frontières. Ils invitent par conséquent l'Assemblée à : demander aux États de sensibiliser les autorités chargées de l'immigration et du contrôle des frontières aux SARP et aux éléments d'orientation de l'OACI ayant trait aux données passagers, en tenant compte de la campagne conjointe en cours de l'IATA, de l'OACI et de l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) à cet égard ; demander à l'OACI d'envisager l'élargissement de son audit des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* au titre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour couvrir l'ensemble des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des SARP relatives aux PNR.

90. L'observateur de l'OMT présente la note WP/246, qui préconise la facilitation des visas comme moyen de stimuler la croissance du tourisme. Les exigences relatives aux visas et au traitement des visas constituent d'importants obstacles à la croissance du tourisme et partant, au transport aérien, tel qu'il a été démontré très récemment au symposium pré-Assemblée de l'OACI/McGill sur le thème *Accroître la connectivité et la rentabilité du transport aérien : passagers, fret et technologie*. Par ailleurs, les raisons de sûreté justifiant l'obligation de visa sont peut-être moins pertinentes avec l'accroissement des exigences en matière de RPCV et de données PNR. La note rappelle, entre autres, la déclaration conjointe signée par les Secrétaires généraux de l'OACI et de l'OMT en mars 2014 sur la poursuite de l'optimisation des avantages de l'aviation et du tourisme, avec une référence spécifique à une amélioration plus poussée de la connectivité du transport aérien grâce à la coopération concernant les formalités et la délivrance des visas et d'autres documents de voyage, notamment la simplification du traitement des visas et la mise en place de visas régionaux multi-étatiques et de visas électroniques. La note rend aussi compte des recherches conjointes effectuées par l'OMT et le Conseil mondial du voyage et du tourisme sur les avantages économiques de l'amélioration du processus des visas, qui ont persuadé les ministres du Tourisme des économies du G20 à convenir de travailler ensemble à la conception d'initiatives de facilitation du voyage. La note WP/246 identifie cinq moyens d'atteindre cet objectif. Cependant, des mesures complémentaires sont requises de l'OACI en tant qu'autorité mondiale reconnue pour la spécification des normes de DVLM, dont les visas. L'OMT invite l'Assemblée à : engager les États membres de l'OACI à poursuivre le processus de facilitation

des visas ; et convenir que l'OACI et l'OMT devraient traiter conjointement du sujet de la facilitation des visas à un niveau stratégique, en gardant à l'esprit l'expérience positive de l'OMT et du Conseil mondial du voyage et du tourisme dans le contexte du G20.

91. Le Secrétaire général présente ensuite la note WP/23, à laquelle est jointe une proposition d'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation. La note rappelle que dans la foulée de son approbation du nouvel objectif stratégique conjoint — Sécurité et facilitation, le Conseil a décidé que les questions relatives à la facilitation qui figuraient précédemment dans l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien devraient être présentées dans un projet de résolution indépendante. La proposition d'Exposé récapitulatif tient compte de questions d'importance continue, des récentes évolutions et de la concentration future des travaux de l'OACI dans le domaine de la facilitation, parmi lesquels on peut citer l'élaboration et la mise en œuvre de dispositions sur la facilitation, les éléments clés du programme TRIP de l'OACI (cf. note WP/11), ainsi que les mesures nationales et internationales et la coopération sur les questions de facilitation.

92. Acte est pris de la soumission par le Chili et la Chine de notes d'information respectivement sur les activités entreprises par le Chili qui se rapportent aux DVLM (note WP/322) et sur les progrès accomplis dans le domaine de la facilitation et des passeports électroniques en Chine (note WP/180).

93. Lors des débats qui s'ensuivent, le délégué de la République-Unie de Tanzanie exprime l'appui de son État à la note WP/105 présentée par les 54 États membres de la CAFAC et son appréciation pour les efforts déployés par l'OACI afin de fournir de l'aide sous forme de renforcement des capacités relatives aux DVLM, comme moyen d'assurer la conformité universelle aux normes 3.10 et 3.10.1 de l'Annexe 9 — *Facilitation* avant le délai, fixé au 24 novembre 2015, de retrait de la circulation des passeports non lisibles à la machine. La République-Unie de Tanzanie recommande que l'OACI continue dans cet esprit jusqu'à ce que tous les États se conforment aux normes en question avant le délai, pour s'assurer de l'utilisation à l'échelle mondiale de passeports lisibles à la machine conformes aux spécifications de l'OACI.

94. Le délégué du Nigéria indique que son État se félicite des progrès réalisés par l'OACI dans le cadre du programme des DVLM et du répertoire de clés publiques. En tant que participant au répertoire de clés publiques, le Nigéria encourage d'autres États à en faire autant. Il appuie la note WP/105 présentée par les États membres de la CAFAC.

95. Le délégué de la Fédération de Russie indique que son État appuie la note WP/161 présentée par les États-Unis, qui met en exergue les avantages des programmes des voyageurs dignes de confiance, en particulier la gestion des risques. Tout en appuyant en théorie l'approche de la collecte et de l'utilisation des données PNR proposée par les Émirats arabes unis dans la note WP/254, la Fédération de Russie estime que les principes énumérés au paragraphe 2.4 à des fins d'intégration dans les *Directives sur les données des dossiers passagers (PNR)* (Doc 9944) devraient être examinés et révisés compte tenu des travaux actuellement effectués par le Groupe d'experts sur la facilitation (FALP).

96. Le délégué du Togo signale que son État appuie toutes les notes présentées, en particulier la note WP/105 émanant des 54 États membres de la CAFAC et la note WP/23 contenant le projet d'Exposé récapitulatif sur la facilitation.

97. Le délégué de la Suisse indique que son État appuie les quatre notes présentées par le Conseil (notes WP/3, WP/4, WP/11 et WP/23). Néanmoins, eu égard à la note WP/3, la Suisse estime qu'une distinction claire devrait être établie entre les mesures visant à accroître la sûreté et celles destinées à lutter contre l'immigration illégale. Par conséquent, en ce qui concerne les questions de sûreté, elle suggère qu'il soit fait référence au *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et non à l'élaboration de nouveaux éléments d'orientation dans le cadre de la facilitation. La Suisse appuie aussi la

note WP/105 présentée par les 54 États membres de la CAFAC, la note WP/161 présentée par les États-Unis et la note WP/94 Révision n° 1 présentée par l'IATA. Elle est néanmoins consciente du fait que quelques-unes des mesures proposées dans ces notes nécessitent davantage de travail, qui s'effectuerait idéalement dans le cadre du FALP.

98. Le délégué de la Colombie indique que son État appuie les priorités proposées pour le programme de facilitation et les résultats escomptés pour le triennat 2014-2016, qui sont présentés au paragraphe 3.12 de la note WP/3, ainsi que la stratégie TRIP de l'OACI décrite dans la note WP/11. La Colombie appuie par ailleurs le projet d'Exposé récapitulatif sur la facilitation présenté dans la note WP/23.

99. Le délégué du Royaume-Uni indique que son État appuie la note WP/161 présentée par les États-Unis, car elle justifie de manière convaincante le besoin d'adoption d'autres mesures par l'OACI pour harmoniser l'élaboration des programmes des voyageurs dignes de confiance. S'il a été très intéressant d'entendre les délégués des États-Unis et de la République de Corée exposer en détail les avantages opérationnels concrets en matière de facilitation et de sûreté à retirer de ces programmes qu'un nombre croissant d'États envisagent d'utiliser, il existe aussi d'importants risques liés à l'apparition d'un éventail de programmes différents basés sur une gamme de normes différentes, comme l'explique clairement la note WP/161. Le Royaume-Uni suggère par conséquent l'amendement de l'alinéa b) de cette note pour indiquer que l'Assemblée est invitée à recommander que l'OACI appuie l'élaboration de tels programmes des voyageurs dignes de confiance, la question de l'identification des voies et moyens d'y parvenir étant renvoyée au FALP aux fins de délibération. S'agissant de la note WP/267 présentée par la République de Corée, le Royaume-Uni appuie certes l'examen des initiatives relatives aux nouvelles SARP pour un système automatisé de formalités d'immigration, mais il est d'avis que les propositions présentées au paragraphe 4 de la note devraient être soumises au FALP pour examen et élaboration.

100. Le délégué de la Suède signale que son État partage le point de vue exprimé par les Émirats arabes unis dans la note WP/254, selon lequel il est nécessaire d'harmoniser les échanges des données PNR entre les États, et pour les États de suivre les *Directives sur les données des dossiers passagers (PNR)* de l'OACI (Doc 9944). La Suède estime toutefois que les directives existantes figurant dans le Doc 9944 et élaborées par le FALP offrent un cadre utile pour les accords bilatéraux sur l'échange des données PNR.

101. La déléguée des Pays-Bas souligne que son État convient avec l'IATA (note WP/94 Révision n° 1) de la nécessité de normaliser davantage les données passagers et de faire mieux connaître les SARP et les éléments d'orientation pertinents établis par l'OACI, ainsi que par l'OMD et l'IATA. Elle relève que dans les situations où il faut soumettre électroniquement les données passagers, chaque compagnie aérienne individuelle doit les soumettre aux organismes gouvernementaux de divers États et chacun de ces organismes doit être en mesure de recevoir et de traiter les données passagers de diverses compagnies aériennes. Cela rend l'utilisation de données passagers normalisées essentielle tant pour l'industrie du transport aérien que pour les gouvernements. Les Pays-Bas souhaitent continuer de travailler avec des organismes internationaux, dont le FALP, à l'élaboration d'instruments plus harmonisés et normalisés sur les données passagers.

102. Le délégué de la France indique que son État estime que la croissance constante du nombre de passagers aériens rend absolument nécessaire l'élaboration d'outils efficaces pour faciliter les contrôles à la frontière. Ces outils accroîtraient l'efficacité des contrôles frontaliers effectués par les autorités, tout en simplifiant ces contrôles pour les passagers. En conséquence, la France encourage les États à participer au répertoire de clés publiques et appuie la stratégie TRIP de l'OACI (cf. notes WP/4 et WP/11).

103. La déléguée de l'Australie indique que son État appuie les observations formulées par les délégués de la Suisse et du Royaume-Uni au sujet de la note WP/161 présentée par les États-Unis. En ce qui concerne le projet d'Exposé récapitulatif présenté dans la note WP/23, l'Australie appuie la résolution selon

laquelle l'OACI doit continuer d'élaborer des politiques relatives à la facilitation des passagers. Elle estime que les politiques de l'OACI visant à appuyer une facilitation efficace des passagers procureraient des avantages économiques en raison de l'accélération du contrôle des passagers, tout en conduisant par ailleurs à l'amélioration des résultats en matière de sécurité des frontières. L'Australie est également d'avis que la facilitation et la sécurité des frontières ne devraient pas être considérées isolément, étant donné le croisement des résultats en matière de facilitation et de sûreté, et compte tenu du fait que parfois il existe des résultats conflictuels entre les politiques de facilitation et de sûreté. L'Australie propose par conséquent l'ajout d'un nouveau paragraphe 11 du dispositif à l'Appendice C du projet d'Exposé récapitulatif qui se lirait comme suit : « *Invite instamment* les États membres à établir le dialogue et la coopération avec les organismes nationaux et régionaux de facilitation et de sûreté ». L'Australie suggère en outre que le paragraphe 1 du dispositif de l'Appendice C soit amendé en remplaçant le terme « contractant » par celui de « membre ».

104. En ce qui concerne la note WP/246 présentée par l'OMT, la déléguée de l'Australie relève que son État dispose d'un système universel de visa, en vertu duquel un visage est exigé de tous les visiteurs de l'Australie, sans exception. L'Australie estime que le traitement des visas constitue un élément important qui permet de faciliter les avantages du tourisme tout en rendant les États aptes à assurer l'intégrité des frontières. Le programme de travail prospectif du FALP (cf. note WP/3) s'attaquerait à un vaste éventail de questions importantes soulevées par les États membres qui visent à améliorer le trafic de passagers aux frontières et à renforcer l'intégrité des frontières. Les futurs travaux du FALP conduiraient à des avantages découlant des systèmes de traitement des visas, au profit tant des passagers aériens que des États membres. L'Australie n'appuie pas l'engagement de ressources supplémentaires de l'OACI en faveur d'un traitement des visas distinct des travaux identifiés par le FALP.

105. En ce qui concerne la note WP/94 Révision n° 1 présentée par l'IATA, l'Australie note qu'une des priorités de l'OACI est de mener des enquêtes sur la non-conformité à un éventail de SARP existantes. Elle estime qu'il serait plus approprié pour l'OACI de poursuivre cet objectif, et n'appuierait pas, pour le moment, l'expansion de l'USAP pour inclure l'audit des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives aux RPCV ou aux données PNR.

106. Le délégué de l'Égypte exprime l'appui de son État à la note WP/105 présentée par les 54 États membres de la CAFAC, à la note WP/254 présentée par les Émirats arabes unis, à la note WP/161 présentée par les États-Unis et aux quatre notes présentées par le Conseil (notes WP/3, WP/4, WP/11 et WP/23).

107. Le délégué de Saint-Vincent-et-les Grenadines note que son État appuie les notes WP/3, WP/4 et WP/11, ainsi que la note WP/246 présentée par l'OMT, à l'exception des frais d'inscription au répertoire de clés publiques (à peu près 55 000 \$US) qu'il juge insupportable pour les petits États. Son État aimerait certes participer au répertoire de clés publiques, mais il est très difficile de s'acquitter des frais d'inscription. Le délégué de Saint-Vincent-et-les Grenadines suggère que le Conseil examine la possibilité d'une réduction de ces frais pour les petits États.

108. Il est convenu de reprendre l'examen du point 16 de l'ordre du jour lors de la prochaine séance du Comité exécutif, et à cette occasion les points 13 (*Sûreté de l'aviation — Politique*), 14 [*Programme universel d'audits de sûreté (USAP)*] et 15 (*Sûreté de l'aviation — Appui à la mise en œuvre*) de l'ordre du jour seraient également examinés.

109. La séance est levée à 12 h 15.

Procès-verbal de la sixième séance
(Vendredi 27 septembre 2013, 14 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 16 de l'ordre du jour : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

- *Faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation et proposition de programme de travail pour le prochain triennat*
- *Faits nouveaux concernant le programme des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et le répertoire de clés publiques (PKD)*
- *Proposition de stratégie du programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP de l'OACI)*
- Note présentée par la République de Corée
- Note présentée par les Émirats arabes unis
- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par les 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
- Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
- Note présentée par l'Organisation mondiale du tourisme (OMT)
- Note d'information présentée par le Chili
- Note d'information présentée par la Chine
- Note d'information présentée par la République de Corée
- *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation*

2. Point 13 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Politique

- *Résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS)*
- *Déclaration sur la sûreté de l'aviation et la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)*
- Note présentée par l'Égypte
- Note présentée par l'Indonésie

- Note présentée par la Fédération de Russie
- Notes présentées par le Venezuela (République bolivarienne du)
- Note présentée par l’Australie, la Belgique, le Canada, la Chine, l’Allemagne, le Japon, la Jordanie, le Liban, la Nouvelle-Zélande, la Fédération de Russie, l’Arabie saoudite, le Sénégal, Singapour, l’Afrique du Sud, la Suisse, le Royaume-Uni, les États-Unis, le Conseil international des aéroports (ACI), la Global Express Association (GEA), l’IATA, l’Association internationale du fret aérien (TIACA), l’Union postale universelle (UPU) et l’Organisation mondiale des douanes (OMD)
- Note présentée par l’Australie, le Canada et les États-Unis
- Note présentée par la Lituanie au nom de l’Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l’aviation civile (CEAC)
- Note présentée par le Nicaragua au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l’aviation civile (CLAC)
- Note présentée par l’Australie, la Belgique, le Canada, la Chine, l’Allemagne, l’Irlande, l’Italie, le Japon, le Liban, le Luxembourg, le Mexique, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, le Qatar, la Fédération de Russie, l’Arabie saoudite, le Sénégal, Singapour, la Slovénie, l’Afrique du Sud, l’Espagne, la Suisse, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni et les États-Unis
- Note présentée par l’Australie, l’Autriche, le Canada, la Chine, l’Allemagne, l’Irlande, l’Italie, le Japon, la Jordanie, le Liban, le Luxembourg, le Mexique, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, le Portugal, le Qatar, la Fédération de Russie, l’Arabie saoudite, le Sénégal, Singapour, la Slovénie, l’Afrique du Sud, l’Espagne, la Suisse et les Émirats arabes unis
- Note présentée par l’ACI
- Note d’information présentée par l’Indonésie
- Note d’information présentée par Israël
- Note d’information présentée par la République de Corée
- Note d’information présentée par les États-Unis
- Note d’information présentée par le Viet Nam

3. Point 14 de l’ordre du jour : Programme universel d’audits de sûreté (USAP)

- *Programme universel d’audits de sûreté (USAP) : transition vers une méthode de surveillance continue*
- *Programme universel d’audits de sûreté (USAP)*

- Note présentée par la Fédération de Russie
- Note d’information présentée par la République dominicaine
- Note d’information présentée par les États membres du Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)

4. Point 15 de l’ordre du jour : Sûreté de l’aviation — Appui à la mise en œuvre

- *Stratégie d’assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l’aviation*
- *Soutien de la mise en œuvre et du développement — Programme de sûreté (ISD-SEC)*
- Note présentée par l’Australie, le Canada, la Jordanie, le Liban, Singapour, l’Afrique du Sud, le Royaume-Uni, les États-Unis, l’ACI, la GEA, l’IATA et la TIACA
- Note présentée par les 54 États membres de la CAFAC
- Note présentée par les 22 États membres de la CLAC
- Note d’information présentée par la République dominicaine
- Note d’information présentée par l’Inde
- Note d’information présentée par la République de Corée
- Note d’information présentée par la Fédération de Russie
- Note d’information présentée par l’Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)
- *Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l’OACI liés à la protection de l’aviation civile internationale contre les actes d’intervention illicite*

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 16 de l’ordre du jour : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

1. Sous la présidence du premier Vice-président, M. Robert Dick (Canada), le Comité exécutif reprend ses travaux (EX/5) et achève l’examen de ce point de l’ordre du jour sur la base de quatre notes de travail présentées par le Conseil, à savoir la note WP/3 (*Faits nouveaux concernant l’Annexe 9 — Facilitation et proposition de programme de travail pour le prochain triennat*), la note WP/4 [*Faits nouveaux concernant le programme des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) et le répertoire de clés publiques (PKD)*], la note WP/11 [*Proposition de stratégie du programme OACI d’identification des voyageurs (TRIP de l’OACI)*], et la note WP/23 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l’OACI dans le domaine de la facilitation*), ainsi que les notes de travail et notes d’information connexes.

2. Le délégué du Japon exprime son appui à toutes les quatre notes présentées par le Conseil. Eu égard à la note WP/3, il rappelle à l'Assemblée que les dossiers passagers (PNR) sont essentiels non seulement pour faciliter le déplacement des voyageurs aériens, mais aussi pour lutter de façon efficace et efficace contre le terrorisme et le trafic des stupéfiants. Aussi est-il très important que l'OACI et ses États membres collaborent étroitement entre eux et avec d'autres partenaires, comme l'Organisation mondiale des douanes (OMD), pour mettre en œuvre les PNR de manière appropriée.

3. La déleguée de Cuba appuie également les quatre notes et reconnaît le travail accompli non seulement par le Conseil, mais aussi par le Secrétariat dans le domaine de la facilitation et des DVLM. Appuyant le rôle moteur joué par l'OACI dans l'élaboration des spécifications des documents de voyage et le programme TRIP de l'OACI, elle encourage tous les États à travailler sur cette question avec l'Organisation. La déléguée de Cuba invite aussi le Conseil à poursuivre ses études et analyses et à formuler des recommandations pour guider les États dans l'élaboration de leurs programmes nationaux. Par ailleurs, elle appuie la position exprimée par les États membres de la CAFAC dans la note WP/105, en ce qui concerne en particulier la fourniture de l'assistance technique et de la formation. La déléguée de Cuba partage la préoccupation exprimée précédemment (EX/5) par le délégué de Saint-Vincent-et-les Grenadines au sujet des frais d'adhésion au répertoire de clés publiques pour les petits États, qui devrait à son avis être prise en compte par l'OACI.

4. Reconnaissant aussi la contribution importante du Conseil dans ce domaine, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) affirme que l'approche globale de la gestion de l'identification des voyageurs (cf. WP/11, Appendice A) accroîtrait l'efficacité de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté*. Une attention particulière devrait être accordée aux passeports, car ils constituent un des plus importants éléments du dispositif de lutte contre les actes d'intervention illicite visant l'aviation civile internationale, et de renforcement du système de sûreté. Tout en sachant que le programme TRIP de l'OACI, que son État appuie, se veut une stratégie générale, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) estime qu'il convient néanmoins de tenir compte de certaines questions spécifiques, comme la nécessité de : centres de formation agréés par l'OACI pour fournir des renseignements sur les documents d'identité, en particulier les passeports électroniques ; l'élément « sûreté de l'aviation » du système, pour assurer une identification non erronée des passagers ; et l'accroissement de l'efficacité des contrôles frontaliers, qui améliorerait par ailleurs la facilitation et la sûreté. Soulignant que les facteurs humains constituent un autre élément important, il insiste que l'utilisation de la technologie pourrait conduire à une confiance excessive, qui risquerait à son tour de créer des vulnérabilités dans le système de sûreté. Il importe de mettre en place des procédures efficaces pour contrôler de façon efficace les passeports lisibles à la machine qui ont été régulièrement établis et respectent toutes les normes de sûreté pertinentes. Il est tout aussi important de s'assurer que les passeports lisibles à la machine sont valides et n'ont pas expiré.

5. La déleguée de l'Afghanistan exprime son appréciation pour la note WP/3, qui présente un programme de facilitation hautement technique pour le triennat 2014-2016. Elle donne également son appui à la note WP/105 (CAFAC) et aux efforts déployés par le Groupe de travail sur la mise en œuvre et le renforcement des capacités (ICBWG) du Groupe consultatif technique sur les DVLM pour aider le Secrétariat à fournir de l'assistance aux États, dans le cadre d'activités de sensibilisation et de promotion.

6. Le délégué du Bangladesh affirme que toutes les notes présentées au titre du point 16 de l'ordre du jour, et la note WP/138 [Venezuela (République bolivarienne du)] sur l'élaboration d'éléments d'orientation pour la mise en œuvre d'une approche fondée sur les résultats de la sûreté de l'aviation présentée au titre du point 13 de l'ordre du jour, sont extrêmement utiles. Tout en souscrivant entièrement à l'approche fondée sur les résultats, il estime qu'il est également nécessaire de mettre en place un mécanisme approprié pour obtenir les résultats escomptés. La sûreté de l'aviation étant plus complexe que la sécurité de l'aviation, en termes de sensibilisation des États aux questions de souveraineté et d'intégrité territoriale, il convient de la considérer dans son articulation avec la facilitation des passagers, comme l'illustre l'Annexe 9 — *Facilitation*.

L'aspect le plus difficile de la sûreté de l'aviation a trait à la traduction, par les États individuels, des objectifs stratégiques en fonctions techniques. Le délégué du Bangladesh félicite le Secrétariat d'avoir pris des initiatives dans les domaines des équipements et autres, comme le programme TRIP de l'OACI et le programme des DVLM. Il estime cependant que quelques-unes de ces initiatives requièrent une connaissance approfondie et spécialisée, de nature tant théorique que fonctionnelle. La sûreté de l'aviation étant un système conçu pour atteindre les objectifs fixés par les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, il est impératif de faciliter le renforcement des aptitudes et des compétences professionnelles du personnel chargé de la sûreté de l'aviation, particulièrement dans les États en développement. Le délégué du Bangladesh souligne, dans ce contexte, que la sûreté de l'aviation deviendrait de plus en plus complexe dans les années à venir, compte tenu de la tendance croissante chez les acteurs non étatiques de prendre pour cible l'aviation civile. Affirmant qu'il est nécessaire, par conséquent, que l'OACI joue un rôle moteur global, il appuie fermement toutes les notes présentées par le Conseil au titre de ce point de l'ordre du jour.

7. Le délégué de l'Italie félicite l'OACI pour son travail visant à améliorer les mesures de facilitation, et appuie le projet d'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation, figurant dans la note WP/23.

8. La déléguée de l'Afrique du Sud appuie la note WP/105, son État étant membre de la CAFAC. Reconnaisant l'important travail accompli par l'OACI dans ce domaine et la contribution des quatre notes du Conseil à l'amélioration de la sécurité des frontières, elle affirme que ces notes constituent une bonne base pour l'élaboration de SARP relatives aux programmes des voyageurs dignes de confiance, aux contrôles frontaliers automatisés et à facilitation des visas. Les avantages du travail effectué à cet égard prendraient aussi la forme d'améliorations de la sécurité des frontières liée à d'autres modes de transport (maritime et terrestre). Il conviendrait de prendre note de l'abordabilité de la gamme des programmes destinés aux États en développement, car elle a trait aux changements technologiques, opérationnels et infrastructurels.

9. Le délégué du Cameroun appuie sans réserve la note WP/105, son État étant également membre de la CAFAC.

10. Appuyant entièrement la note WP/246 (OMT) sur la facilitation des visas comme moyen de stimuler la croissance du tourisme, le délégué de la Namibie souligne que l'OACI devrait continuer d'aider les États à faciliter la délivrance des visas, compte tenu des obstacles auxquels sont confrontés les touristes, en particulier dans les États en développement et ceux les moins avancés, comme l'indique la note.

11. Résumant les débats, le premier Vice-président fait remarquer qu'il existe un appui général en faveur de toutes les 10 notes qui appellent des mesures de la part de l'Assemblée. S'agissant de la note WP/23, un certain nombre de délégués se sont prononcés en faveur du projet d'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation, et la déléguée de l'Australie a proposé (EX/5) l'insertion, dans l'Appendice C au projet d'Exposé récapitulatif, d'un nouveau paragraphe 11 du dispositif qui se lirait comme suit : « *Invite instamment* les États membres à établir le dialogue et la coopération avec les organismes nationaux et régionaux de facilitation et de sûreté ». Le premier Vice-président demande à la déléguée de l'Australie de fournir au Secrétariat le texte proposé. En ce qui concerne la note WP/94 Révision n° 1 (IATA), un appui a été exprimé en faveur de la poursuite par l'OACI de son travail sur les RPCV et les données des dossiers passagers (PNR) par l'entremise du Groupe d'experts sur la facilitation (FALP), et de la nécessité d'une harmonisation mondiale des programmes d'échange de données. Toutefois, la demande formulée par l'IATA que l'OACI envisage d'élargir le champ de ses audits au titre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour inclure tous les RPCV et SARP relatifs aux PNR de l'Annexe 9 — *Facilitation* est rejetée.

12. En ce qui concerne la note WP/246 (OMT), il a été précisé que tout travail sur la facilitation des visas devrait s'effectuer dans les limites des ressources disponibles existantes, dans le cadre du FALP. Pour ce qui est de la note WP/161 (États-Unis), un soutien a été exprimé pour le rôle moteur de l'OACI dans l'élaboration de spécifications destinées à promouvoir l'interopérabilité des programmes des voyageurs dignes de confiance, le travail étant soumis au FALP pour examen et élaboration.

13. S'agissant du répertoire de clés publiques de l'OACI, le délégué de Saint-Vincent-et-les Grenadines a demandé que l'OACI envisage une réduction des frais d'inscription. Globalement, plusieurs délégués ont demandé que l'OACI tienne compte des besoins des petits États à l'avenir.

14. Prenant ensuite les mesures proposées par le premier Vice-président, le Comité exécutif appuie les propositions de priorités du programme de facilitation et les résultats escomptés pour le triennat 2014-2016, tels que présentés au paragraphe 3.12 de la note WP/3. Par ailleurs, le Comité prend acte des faits nouveaux concernant le programme des DVLM et le répertoire de clés publiques, présentés dans la note WP/4.

15. Le Comité appuie la proposition de stratégie TRIP de l'OACI et recommande la participation des États au répertoire de clés publiques, comme le propose la note WP/11. Le Comité demande également la prise en considération des préoccupations soulevées par les petits États au sujet des frais de participation au répertoire de clés publiques.

16. Le Comité convient qu'il devrait être demandé au Conseil d'envisager d'inclure dans l'Annexe 9 — *Facilitation* de nouvelles SARP concernant les systèmes automatisés de formalités d'immigration, telles que présentées au paragraphe 4 de la note WP/267 (République de Corée). Le Comité convient en outre qu'il devrait être demandé au Conseil d'examiner les propositions décrites au paragraphe 2.4 de la note WP/254 (Émirats arabes unis), aux fins de mise à jour des *Directives sur les données des dossiers passagers (PNR)* (Doc 9944).

17. Le Comité, prenant acte de l'importance des programmes des voyageurs dignes de confiance décrits dans la note WP/161 (États-Unis) pour améliorer la facilitation et la sûreté, convient que le Conseil devrait examiner les voies et moyens par lesquels l'OACI pourrait appuyer l'élaboration, l'interopérabilité et l'harmonisation de ces programmes.

18. Eu égard aux questions relatives à de nouvelles dispositions pour l'Annexe 9 — *Facilitation* sur les systèmes automatisés de formalités d'immigration, à la révision du Doc 9944 et à des SARP pour les programmes des voyageurs dignes de confiance, le Comité convient que ces questions devraient être soumises au FALP pour examen.

19. Le Comité souscrit aux propositions présentées dans la note WP/105 (CAFAC) selon lesquelles le Conseil devrait organiser des rencontres de haut niveau entre les États responsables de l'établissement des documents de voyage et les Autorités de l'aviation civile pour veiller à la sensibilisation aux responsabilités associées à la date butoir du 24 novembre 2015 concernant les passeports lisibles à la machine. Prenant acte de l'élaboration prévue d'une feuille de route type de l'OACI pour aider les États à réaliser des initiatives de mise en œuvre des passeports électroniques, le Comité convient que l'OACI devrait accorder une grande priorité à cette activité, et devrait en particulier organiser des séminaires/ateliers régionaux pour sensibiliser les États aux avantages de la participation au répertoire de clés publiques.

20. S'agissant de la note WP/94 Révision n° 1 (IATA), le Comité convient qu'il devrait être demandé aux États de sensibiliser les autorités chargées de l'immigration et des contrôles frontaliers aux SARP et aux éléments d'orientation de l'OACI portant sur les données passagers. Cependant, le Comité rejette une proposition en faveur de l'expansion de l'USAP à tous les RPCV et SARP relatifs aux PNR de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

21. Le Comité convient que les États membres doivent être invités à poursuivre le processus de facilitation des visas, comme le suggère la note WP/246 (OMT). Le Comité convient par ailleurs que l'OACI et l'OMT devraient traiter conjointement du sujet de la facilitation des visas à un niveau stratégique, mais dans le cadre des ressources dont dispose le FALP.

22. Pour ce qui est de la note WP/23, le Comité relève que les questions touchant à la facilitation sont apparues, jusqu'ici, dans l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien*. Toutefois, compte tenu des nouveaux objectifs stratégiques approuvés par le Conseil, le Comité convient que les questions concernant la facilitation devraient être présentées sous forme de projet de résolution indépendante, comme le propose la note. Il relève par ailleurs que la proposition d'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation tient compte de l'évolution récente et de l'orientation future des travaux de l'OACI dans ce domaine. Ces travaux comprennent notamment des activités prévues pour le programme de facilitation durant le prochain triennat, et les éléments clés de la stratégie TRIP de l'OACI qui ont trait à la gestion de l'identification ainsi qu'à la sûreté et à l'intégrité des documents de voyage.

23. Ayant examiné le projet d'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation présenté dans la note WP/23 et convenu d'inclure un nouveau paragraphe 11 du dispositif dans son Appendice C (cf. paragraphe 11 ci-dessus), le Comité exécutif l'approuve aux fins de soumission à la plénière pour adoption.

Point 13 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Politique

24. Le Comité exécutif examine ce point de l'ordre du jour sur la base de trois notes de travail présentées par le Conseil : la note WP/12 [Résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS)] ; la note WP/13 [Déclaration sur la sûreté de l'aviation et la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)], qui est examinée en conjonction avec les notes de travail et notes d'information connexes ; et la note WP/14 (*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*), qui a été présentée à la fin de la séance, après l'achèvement de l'examen de tous les points de l'ordre du jour relatifs à la sûreté de l'aviation (cf. paragraphe 134 ci-après). Acte est pris du retrait de la note WP/277 [Transporteur de fret ou de courrier aérien opérant dans l'Union européenne à partir de l'aéroport d'un pays tiers (ACC3)] présentée par 55 États.

25. Présentant la note WP/12, le directeur du Transport aérien relève que la conférence HLCAS, tenue à Montréal du 12 au 14 septembre 2012, a débouché sur un certain nombre de recommandations qui définissent l'orientation de la politique et du programme de sûreté de l'aviation de l'OACI pour le prochain triennat. Ces recommandations portent sur des domaines comme la sûreté du fret aérien, les mesures contre les menaces internes, la sûreté fondée sur le risque, la durabilité, la facilitation des passagers et la transparence des résultats d'audit. Les recommandations de la conférence HLCAS demandent aussi à l'OACI de promouvoir l'innovation en matière de sûreté de l'aviation et d'identifier des mesures destinées à renforcer la coopération internationale. Par ailleurs, la conférence a appuyé le passage du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) à une méthode de surveillance continue (CMA), en formulant des recommandations en faveur d'un cadre efficace de renforcement des capacités. En application de ces recommandations, le Secrétariat a élaboré un plan de travail pour mettre en œuvre les résultats de la conférence, qui a ensuite été approuvé par le Conseil en octobre 2012 (197/1). Le plan de travail actualisé est joint à la note WP/12. Des progrès importants ont été accomplis par rapport aux principales recommandations de la conférence, comme l'adoption accélérée de l'Amendement 13 à l'Annexe 17 — *Sûreté* le 13 novembre 2012 (197/7) pour s'attaquer aux vulnérabilités liées au fret aérien, et aux menaces de source interne. Des éléments d'orientation ont été publiés pour aider les États à mettre en œuvre cet amendement à l'Annexe, et l'*Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale de*

l'OACI a été diffusé. Certaines mesures à prendre sont censées être achevées d'ici à la fin de 2013, tandis que d'autres sont à long terme de nature et pourraient se poursuivre au prochain triennat. L'Assemblée est invitée à appuyer les mesures de suivi approuvées par le Conseil et présentées dans l'appendice à la note.

26. Lors de sa présentation de la note WP/13, le directeur du Transport aérien souligne qu'en raison de l'appui généreux, tant financier qu'en nature, des États membres au programme de la sûreté de l'aviation de l'OACI, l'Organisation est en passe d'atteindre ses objectifs relatifs à la sûreté de l'aviation. L'Appendice A à la note donne une vue d'ensemble des principaux accomplissements et défis en matière de sûreté de l'aviation au cours du triennat actuel, et des résultats escomptés au prochain triennat 2014-2016. L'Appendice B décrit la façon dont les fonds extrabudgétaires ont été utilisés pour faire face aux menaces, fournir de l'assistance technique et promouvoir la sensibilisation à la sûreté à l'échelle mondiale. Comme dans les années précédentes, les contributions volontaires seraient essentielles pour l'exécution de la mission de l'OACI. Tout en exprimant sa vive reconnaissance pour les contributions reçues jusqu'ici, le directeur du Transport aérien souligne que les ressources financières extrabudgétaires et en nature continuent de jouer un rôle important dans la mise en œuvre de l'ICASS. L'Assemblée est invitée à : réaffirmer que l'ICASS est la principale stratégie de renforcement de la sûreté de l'aviation et constitue par conséquent la base de la planification du programme AVSEC pour le triennat 2014-2016 et au-delà ; et engager les États à continuer à fournir des contributions volontaires, tant financières qu'en nature, pour appuyer le programme de travail de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation et de la facilitation.

27. Le délégué de l'Égypte présente la note WP/178, qui souligne la nécessité de renforcer les mesures figurant dans les SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté*, notamment celles présentées dans l'Amendement 13 de cette annexe, et les lois nationales des États membres, pour faire face aux actes illégaux liés au fret et au courrier aériens. Il met également en relief les efforts déployés par l'Égypte pour participer au projet de sécurisation du fret de l'IATA, afin de satisfaire l'ensemble des exigences relatives au fret aérien au niveau régional et international, notamment l'échange de renseignements pour renforcer les mesures et les lois ayant trait au fret aérien.

28. Le délégué de l'Indonésie présente la note WP/158, qui donne des renseignements sur la mise en œuvre du contrôle de sûreté du fret et du courrier aériens dans son État, et souligne quelques-uns des défis que ce dernier doit relever pour améliorer la sûreté du fret et du courrier aériens. L'Assemblée est invitée à demander au Conseil : d'accélérer l'adoption de nouvelles SARP sur la sûreté de l'aviation ayant trait à la réalisation de la chaîne logistique sûre aux fins de mise en œuvre et d'application par tous les États membres ; et de tenir compte des exigences en matière de douane et de sûreté du courrier, afin que ces nouvelles SARP sur la sûreté de l'aviation soient en harmonie et en synergie avec les exigences applicables en matière de douane et de sûreté du courrier.

29. Présentant la note WP/197, le délégué de la Fédération de Russie rappelle que la conférence HLCAS et le Groupe d'experts sur la sûreté de l'aviation (AVSECP) ont insisté sur la nécessité de développer davantage le réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation. La note décrit l'établissement d'un tel point de contact en Fédération de Russie et souligne sa mise en œuvre effective. Elle propose néanmoins les mesures suivantes pour renforcer davantage le réseau OACI de points de contact : que le Conseil charge l'AVSECP d'élaborer des documents pédagogiques sur le mode de fonctionnement des points de contact en sûreté de l'aviation ; et que les États soient invités à : améliorer en permanence l'efficacité des points de contact de l'OACI et établir des interactions avec le réseau OACI de points de contact pour empêcher les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale ; utiliser activement les capacités des points de contact de l'OACI pour coordonner les efforts des États visant à réduire les risques et à prévenir les menaces ; assurer la mise en œuvre et l'utilisation de la ressource informationnelle AVSECPaedia dans le cadre du travail des points de contact de l'OACI ; mettre en œuvre d'autres procédures opérationnelles et doter les points de contact de l'OACI de technologies modernes utilisant des équipements de télécommunications de pointe et de nouveaux liens de communication ; et organiser des séances régulières

de test entre les opérations de sûreté de l'OACI et les points de contact pour maintenir l'efficacité des opérations.

30. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) présente la note WP/138, qui met en exergue les nombreux circonstances et facteurs différents dont les États doivent tenir compte lors de l'application d'une approche fondée sur les résultats de la sûreté de l'aviation conformément aux principes de base régissant la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, comme le recommande la conférence HLCAS. Tel que convenu par l'AVSECP lors de sa 24^e réunion tenue en avril 2013, ces facteurs sont notamment : l'évaluation des risques et des menaces internes dans chaque État ; le volume et les caractéristiques des opérations de leurs aéroports et exploitants d'aéronefs ; la facilitation et les procédures et mesures de sûreté ; les ressources financières disponibles ; les caractéristiques climatiques et géographiques ; les règlements et les aspects culturels. La note souligne qu'en appliquant une approche fondée sur les résultats de la sûreté de l'aviation, une multiplicité des interprétations pourrait conduire les États à prendre des mesures qui, bien que susceptibles de résoudre les problèmes de sûreté, créeraient éventuellement des conflits ou des risques résiduels dans d'autres domaines du secteur de l'aviation, comme la facilitation. Il est donc proposé que le Conseil élabore des éléments d'orientation pour aider les États à mettre en œuvre de façon efficace et efficiente cette approche fondée sur les résultats.

31. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) présente ensuite la note WP/235, qui met en exergue l'importance de la formation du personnel de l'aviation chargé de la mise en œuvre des mesures de sûreté, et promeut l'apprentissage en ligne qui facilite la formation individuelle et organisationnelle. Compte tenu des avantages devant découler de l'apprentissage en ligne et des besoins de formation actuels d'un public important et diversifié dans le domaine de la sûreté de l'aviation, la note propose que le Conseil soit invité à établir des directives et des principes de base concernant la promotion de l'utilisation de l'apprentissage en ligne dans la formation en matière de sûreté de l'aviation.

32. La déléguée de l'Australie présente, au nom des 23 coauteurs (17 États et 6 organisations), la note WP/133 qui porte sur une proposition de feuille de route destinée à renforcer la sûreté du fret aérien mondial. La note souligne que la menace de sûreté pesant sur la chaîne logistique du fret aérien mondial est persistante et requiert à ce titre une réponse permanente et un suivi continu. Elle rappelle que pour atténuer efficacement cette menace de manière à ne pas entraver des échanges commerciaux efficaces, les États, l'industrie et les organisations travaillent en étroite coopération, particulièrement depuis la rencontre sur la sécurité du fret aérien tenue le 29 octobre 2010, et met en relief la récente entrée en vigueur de l'Amendement 13 à l'Annexe 17 — *Sûreté*, qui prescrit un renforcement important des SARP relatives à la sûreté du fret aérien. La note souligne que pour faire en sorte que les futures améliorations apportées à la sûreté de la chaîne logistique du fret aérien soient efficaces, pratiques et durables, tout en continuant de faciliter le commerce, il est essentiel de maintenir un dialogue ouvert et la coopération entre les organismes de régulation de l'aviation civile, les autorités douanières, les autorités postales, les organisations internationales et l'industrie. La proposition de feuille de route visant à renforcer la sûreté du fret aérien mondial, initialement élaborée au sein du Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien de l'AVSECP, présente en détail ce qui a été accompli et ce qui continue d'être fait pour renforcer la sûreté du fret aérien mondial face à la menace d'intervention illicite. La feuille de route sert d'outil utile pour analyser les diverses mesures actuellement entreprises et identifier les possibilités de collaboration, et de moyen de communication succincte des réalisations en cours. L'Assemblée est invitée à appuyer la feuille de route destinée à renforcer la sûreté du fret aérien mondial, et à convenir de sa mise à jour périodique pour tenir compte des derniers faits nouveaux.

33. La déléguée de l'Australie présente ensuite la note WP/136 au nom des coauteurs (Australie, Canada et États-Unis), qui décrit l'approche coordonnée, multiphasée et basée sur les technologies de l'inspection-filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) qui est actuellement mise en œuvre par ces États et par l'UE en vue d'assouplir progressivement les restrictions relatives aux LAG dans les aéroports de leurs ressorts territoriaux respectifs. Le démarrage de la première phase de l'inspection-filtrage des LAG est prévu

le 31 janvier 2014. L'inspection-filtrage se limiterait initialement aux LAG de plus de 100 ml contenus dans des sacs de sûreté à indicateur d'effraction (STEB) de l'OACI et aux LAG de plus de 100 ml devant servir durant le voyage pour des raisons médicales ou des besoins diététiques spéciaux. Cette initiative a été entreprise comme première étape en vue d'une élimination progressive des restrictions sur le transport de LAG dans les bagages de cabine. Certes, l'évolution vers une mise en œuvre plus globale de l'inspection-filtrage des LAG pourrait être plus progressive et se déroulerait à des rythmes différents entre les États membres, mais l'adoption à l'échelle internationale des technologies d'inspection-filtrage des LAG et de pratiques d'inspection-filtrage mutuellement reconnues ferait en sorte que les avantages retirés par les passagers de l'amélioration des technologies d'inspection-filtrage ne soient pas perdus en raison d'un manque de cohérence ou d'harmonisation des modalités d'inspection-filtrage. L'Assemblée est invitée à : prendre acte de l'instauration de l'inspection-filtrage des LAG reposant sur les technologies en Australie, au Canada, aux États-Unis et dans l'UE ; encourager les États membres à mettre en œuvre l'inspection-filtrage des LAG dans leurs ressorts territoriaux ; et encourager le Conseil à promouvoir des pratiques d'inspection-filtrage des LAG harmonisées à l'échelle internationale, et à recommander que l'AVSECP envisage d'amorcer l'élaboration d'exigences minimales mutuellement reconnues en matière d'inspection-filtrage des LAG à l'usage des États membres.

34. Le délégué de la Belgique introduit ensuite la note WP/64, présentée par la Lituanie au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC). La note présente les propositions de priorités de politique et de travail dans le domaine de la sûreté de l'aviation, basées sur les conclusions et les recommandations de la conférence HLCAS, aux fins d'examen par l'Assemblée lors de la mise à jour de la Résolution A37-17 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*) et comme contribution au programme de travail de l'OACI pour le triennat 2014-2016. Ces propositions de priorités de politique, qui ont trait à la sûreté fondée sur le risque, à la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation, à la reconnaissance des mesures de sûreté, et à la coordination entre différentes entités et activités d'assistance, doivent être entièrement intégrées dans les travaux de l'OACI grâce à l'exécution d'une série de tâches connexes décrites dans la note.

35. Au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le délégué du Nicaragua présente la note WP/172 sur la nouvelle menace à la sûreté de l'aviation civile posée par le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes transportés par voie aérienne, et l'augmentation connexe d'autres infractions relevant de la criminalité transfrontalière organisée comme le trafic des armes, l'accroissement de la délinquance et le terrorisme. À la suite des Résolutions 39/143, 40/121 et 41/127 de l'Assemblée générale des Nations Unies (*Campagne internationale contre le trafic des drogues*), l'OACI a examiné la question du trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes transportés par voie aérienne lors de nombreuses Assemblées, ainsi qu'au Conseil, au Comité du transport aérien (ATC), à la Commission de navigation aérienne (ANC) et au sein d'autres organes. Cependant, un certain nombre d'objectifs convenus ayant trait à la mise à jour des SARP, à l'élaboration et à la publication d'éléments d'orientation et de manuels de prévention, et à l'organisation de symposiums et de séminaires, entre autres, restent en suspens depuis la 31^e session de l'Assemblée tenue en 1995. La note met en relief la nécessité qui s'ensuit de se conformer intégralement à la Résolution A27-12 de l'Assemblée (*Rôle de l'OACI dans la répression du transport illicite des stupéfiants par voie aérienne*) et à la Résolution A29-16 de l'Assemblée (*Rôle de l'OACI dans la prévention de l'abus de substances toxiques sur les lieux de travail*), qui demeurent en vigueur. L'Assemblée est invitée à : prendre acte des renseignements présentés dans la note WP/172 ; examiner les propositions de mise à jour des documents pertinents de l'OACI mentionnés dans la note ; et approuver une résolution visant à s'attaquer aux questions qui y sont soulevées.

36. Le délégué de Singapour présente ensuite la note WP/128 au nom de ses 25 coauteurs. La note décrit les principaux faits nouveaux survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la dernière Assemblée, et recommande des approches pour renforcer la sûreté de l'aviation mondiale durant le prochain

triennat, en gardant à l'esprit la nécessité d'une utilisation optimale de ressources limitées. Ces approches ont trait entre autres : au rôle moteur que l'OACI continue de jouer à l'échelle mondiale pour améliorer, en toute harmonie et synergie, la sûreté de l'aviation dans toutes les régions de la planète ; au « nivellement par le haut » de façon continue, par tous les États membres de l'OACI, de leurs mesures de sûreté de l'aviation pour se conformer, au minimum, aux normes de l'Annexe 17 —*Sûreté* ; à la poursuite de la collaboration étroite entre l'OACI et d'autres organisations internationales, des organisations régionales de l'aviation et d'autres partenaires de l'industrie, auxquels il incombe collectivement d'améliorer la sûreté de l'aviation mondiale ; à la création de l'USAP-CMA ; à la promotion du partage des pratiques optimales en matière de sûreté de l'aviation, de l'utilisation de points de contact en sûreté de l'aviation de l'OACI, et des activités de renforcement des capacités ; et à l'élaboration d'un projet de mesures nouvelles et novatrices en matière de sûreté de l'aviation tenant aussi compte de la nécessité d'une facilitation harmonieuse, de l'efficacité des opérations de l'aviation civile, de l'efficacité au plan du coût et de l'utilisation optimale de ressources limitées. L'Assemblée est invitée à prendre acte du travail accompli par l'OACI, de concert avec ses États membres, l'industrie de l'aviation et d'autres parties prenantes, en vue d'améliorer la sûreté de l'aviation mondiale, comme le décrit la note WP/128 ; et à approuver ainsi qu'à continuer d'appuyer l'orientation et les approches du renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale proposées dans la note.

37. Le délégué de Singapour présente ensuite la note WP/129 au nom de ses 26 coauteurs. La note rappelle les trois principes régissant la coopération internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation, approuvés et adoptés par la conférence HLCAS (respect de l'esprit de coopération défini dans les accords de services aériens bilatéraux et/ou multilatéraux ; reconnaissance des mesures de sûreté équivalentes ; et concentration sur les résultats en matière de sûreté), et présente les étapes suivantes envisagées. L'Assemblée est invitée à : réaffirmer les trois principes ; convenir de leur inclusion dans la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite (WP/14) ; et approuver l'élaboration d'un plan d'action, par le Secrétariat de l'OACI avec la contribution de l'AVSECP et de parties prenantes pertinentes, pour mettre en œuvre ces trois principes.

38. L'observateur du Conseil international des aéroports (ACI) présente la note WP/276, qui formule des recommandations pour la poursuite de travaux pouvant améliorer considérablement la sûreté mondiale grâce à des processus novateurs. La note recommande, en particulier, que l'OACI travaille étroitement avec des partenaires de l'industrie à créer un environnement réglementaire bien équilibré, et propose des amendements mineurs à l'Appendice C de l'Exposé récapitulatif (WP/14) pour mieux tenir compte du processus de collaboration adopté par la conférence HLCAS, comme suit : insertion d'une nouvelle clause préambulaire se lisant : « *Considérant* que l'élaboration, la mise à l'essai, la mise en œuvre et la fourniture des mesures efficaces de sûreté ne peuvent se faire que grâce à un partenariat bien établi avec l'industrie » ; et ajout d'un paragraphe 5 du dispositif *bis* se lisant : « *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à élaborer, mettre à l'essai, mettre en œuvre et fournir des mesures efficaces de sûreté ».

39. Acte est pris de la soumission dans le même temps de cinq notes d'information, comme suit : la note WP/159 (mise en œuvre du programme de sensibilisation aux menaces), par l'Indonésie ; la note WP/124 [système laser de contre-mesures à infrarouge dirigé (DIRCMS) installé sur les aéronefs de la flotte commerciale immatriculée en Israël], par Israël ; la note WP/273 (système de réponse aux menaces utilisant des technologies de l'information de pointe en République de Corée), par la République de Corée ; la note WP/104 (sûreté fondée sur le risque), par les États-Unis ; et la note WP/345 (faits nouveaux dans le domaine de la sûreté de l'aviation au Viet Nam), par le Viet Nam.

40. Exprimant son appui à la note WP/172 (CLAC), le délégué du Chili souligne la nécessité de réduire les risques importants que fait peser sur l'aviation civile internationale le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes transportés par voie aérienne.

41. Le délégué du Nigéria appuie la note WP/128 (25 coauteurs) et la note WP/129 (26 coauteurs). Appuyant aussi la note WP/136 (Australie, Canada et États-Unis), il réitère la nécessité de pratiques d'inspection-filtrage des LAG harmonisées à l'échelle internationale, et souligne le besoin connexe de fournir de l'assistance aux États membres, en particulier aux États en développement, pour l'instauration de l'inspection-filtrage des LAG reposant sur les technologies dans leurs ressorts territoriaux.

42. La déléguée du Royaume-Uni exprime son appui à la note WP/64 (UE et CEAC) et à la note WP/128 (25 coauteurs). Elle relève, à la lumière des notes constructives et positives qui ont été présentées, que des progrès véritables ont été accomplis en matière de renforcement de la conception et de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation mondiale au cours des trois dernières années. La déléguée du Royaume-Uni est impressionnée par l'unité et la détermination qui ont caractérisé la poursuite de ces travaux, en particulier dans le cadre des activités de l'AVSECP réalisées sous la conduite éclairée du président venant de Singapour. Ces accomplissements, décrits dans la note WP/128, ont abouti aux résultats concluants de la conférence HLCAS. Elle insiste qu'il importe de s'intéresser désormais aux trois prochaines années ainsi qu'aux défis considérables et aux nouveaux travaux qui attendent, comme visent à le faire les deux notes. L'OACI et ses États membres ne sauraient se permettre de se reposer sur leurs lauriers, tout comme ils ne peuvent oublier que la sûreté de l'aviation constitue un problème commun qui doit être résolu à l'échelon mondial. Rappelant les horribles attaques récentes au centre commercial Westgate de Nairobi, qui ont coûté la vie aux citoyens de nombreux États différents, la déléguée du Royaume-Uni souligne que bien qu'elles n'aient pas visé l'aviation civile, elles rappellent crûment que la menace terroriste reste réelle et que son ampleur n'est en rien diminuée. Il est très clair que l'aviation civile continue d'être une cible importante et emblématique pour les terroristes et les organisations terroristes. Il est connu, au-delà de tout doute, que les organisations terroristes continuent d'avoir autant l'intention d'attaquer l'aviation civile que la capacité de le faire. Tout ce dont elles ont besoin, c'est d'une occasion.

43. Relevant que la note WP/64 et la note WP/128 énoncent des principes pour la poursuite des travaux de l'OACI liés à la sûreté de l'aviation au cours des trois prochaines années, la déléguée du Royaume-Uni met en relief le fait que les deux notes insistent sur l'importance de l'adoption d'une approche fondée sur le risque. Cette approche permet de s'assurer de la meilleure connaissance possible de la nature de la menace et du risque pesant sur l'aviation, afin que la réponse des États soit à la fois ciblée et proportionnée. Une approche fondée sur le risque permet par ailleurs de connaître les secteurs où des vulnérabilités persistent, car les terroristes scrutent sans nul doute le système mondial de l'aviation à la recherche de points faibles. Elle prévoit aussi l'utilisation de ces connaissances qui ont été acquises collectivement pour essayer de remédier à ces vulnérabilités et insuffisances, ce qui peut se faire le plus efficacement en travaillant ensemble. Une approche fondée sur le risque consiste en outre à essayer, en tant que communauté, de prévoir comment évolueraient la menace et le risque, au lieu de réagir simplement aux actes posés antérieurement par les terroristes, afin que les États puissent agir collectivement et en partenariat avec l'industrie pour protéger l'aviation civile.

44. Appuyant la note WP/178 (Égypte), l'observateur de l'IATA reconnaît les travaux effectués par l'OACI pour renforcer ses SARP relatives à la sûreté du fret aérien et à la sûreté de la chaîne logistique, et l'appui de l'Égypte à ces travaux. Il note par ailleurs que des déclarations sûres concernant le fret et la sûreté électronique constituent de bons exemples de la façon dont l'industrie et les gouvernements devraient aborder le travail dans le domaine de la sûreté du fret aérien. Prenant acte de la note WP/276 (ACI), l'observateur de l'IATA met en exergue les progrès accomplis sur le plan de l'élaboration d'une nouvelle génération de systèmes d'inspection-filtrage des passagers grâce à la mise en œuvre des Programmes des voyageurs connus et de l'inspection-filtrage différenciée, et reconnaît l'appui énorme que son association a reçu de beaucoup d'États lors des tests et des expérimentations connexes.

45. Attirant l'attention sur la note WP/12 (Conseil), la déléguée de la Colombie réitère que le fait d'assurer la sûreté de l'aviation civile constitue une grande priorité. Affirmant que les mesures concrètes actuellement prises par l'OACI pour mettre en œuvre les principales recommandations de la conférence HLCAS s'attaquent efficacement aux menaces nouvelles et émergentes pesant sur l'aviation civile, elle invite instamment l'Organisation à poursuivre ses travaux à cet égard et à fournir de l'aide aux États en matière de renforcement de la sûreté de l'aviation dans leurs ressorts territoriaux. Se référant ensuite à la note WP/13 (Conseil), la déléguée de la Colombie déclare convenir que l'ICASS constitue la stratégie principale de renforcement de la sûreté de l'aviation et devrait par conséquent servir de base au programme de l'AVSEC pour le prochain triennat et au-delà. Tout en exprimant son appui à la proposition d'Exposé récapitulatif présentée dans la note WP/14 (Conseil), elle suggère que le paragraphe 6 e) du dispositif de son Appendice C soit amendé pour faire référence au lancement de la recherche de solutions technologiques requises pour lever progressivement les restrictions sur le transport des LAG dans les bagages de cabine, et non à la mise en œuvre de ces solutions.

46. La déléguée de la Colombie note que pour se conformer aux dispositions de la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) de 2010, son État a adopté une législation rigoureuse qui érige en infraction le transport de substances biologiques, chimiques et nucléaires à bord des aéronefs, ces substances pouvant être utilisées dans des actes de terrorisme contre l'aviation civile. Elle insiste sur la nécessité, pour l'OACI, de promouvoir la signature et la ratification ou le respect de cette convention. La déléguée de la Colombie souscrit à la décision du Conseil de mettre en œuvre l'USAP-CMA après l'achèvement avec succès du deuxième cycle des audits de l'USAP en 2013 et de la période de transition. Elle appuie par ailleurs les approches du renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale recommandées dans la note WP/128 (25 coauteurs). Souscrivant aux mesures proposées dans la note WP/136 (Australie, Canada et États-Unis), la déléguée de la Colombie affirme que la levée progressive des restrictions sur les LAG aux aéroports grâce à l'adoption de solutions technologiques, et la mise en œuvre d'exigences minimales mutuellement reconnues en matière d'inspection-filtrage des LAG contribueraient à assurer l'établissement d'un bon d'équilibre entre la sûreté de l'aviation et la facilitation. En conclusion, elle déclare son appui sans réserve à la note WP/172, la Colombie étant un État membre de la CLAC.

47. Appuyant également la note WP/172, la déléguée de Cuba réitère que si des progrès visibles ont été accomplis en vue de lutter contre le fléau du trafic illicite des stupéfiants, ils sont insuffisants pour empêcher les groupes criminels organisés d'utiliser l'aviation civile pour mener leurs activités illégales. Elle convient par conséquent que l'Assemblée devrait adopter une résolution traitant des questions soulevées dans la note, ce qui conduirait à la mise en œuvre de mesures pour lutter contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes transportés par voie aérienne.

48. Les délégués de la République dominicaine, de Belize, de la Bolivie (État plurinational de) et d'El Salvador apportent également leur appui à la note WP/172. Exprimant aussi son appui à la note WP/136 (Australie, Canada et États-Unis), le délégué d'El Salvador insiste sur la nécessité de tenir compte du fait que les employés des sociétés privées de sûreté recrutés pour assurer l'inspection-filtrage des passagers et/ou exécuter d'autres tâches liées à la sûreté dans les aéroports ne reçoivent pas toujours une formation suffisante.

49. Appuyant la note WP/64 (UE et CEAC) sur les priorités de travail de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, le délégué de la Turquie est parfaitement d'accord que la politique de l'OACI devrait mettre l'accent sur l'adoption d'une approche fondée sur le risque de la sûreté de l'aviation, la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation et la reconnaissance des mesures de sûreté pour éviter la multiplication inutile des contrôles de sûreté, et assurer la meilleure répartition possible des ressources. Il souligne que l'OACI devrait aussi mettre l'accent sur le ciblage des activités de renforcement des capacités basé sur le risque et les vulnérabilités, en tenant compte des résultats de l'audit USAP de l'OACI. Le délégué de la Turquie appuie sans réserve la proposition selon laquelle le programme de travail de l'OACI devrait se concentrer sur la mise

en œuvre de la sûreté fondée sur le risque, par exemple en s'attaquant à la menace posée par les explosifs liquides ; en veillant à l'application par les États membres de nouveaux contrôles de sûreté du fret et du courrier aériens définis dans les récents amendements à l'Annexe 17 — *Sûreté* ; en donnant la priorité aux activités d'assistance efficaces ; et en élaborant une approche normalisée de la mesure de l'efficacité de l'assistance et du renforcement des capacités. Il affirme que les propositions figurant dans la note WP/64 contribueraient considérablement au programme de travail de l'OACI durant le prochain triennat.

50. Commentant la note WP/276 (ACI), la déléguée de l'Irlande convient que l'industrie de l'aviation apporte une très forte valeur ajoutée au débat mondial sur la sûreté de l'aviation et constitue une importante partie prenante. Rappelant que la conférence HLCAS a expressément reconnu l'importance du travail en partenariat avec les parties prenantes de l'industrie, elle exprime son appui total à cette approche. La déléguée de l'Irlande suggère par conséquent que le texte du nouveau paragraphe 5 *bis* du dispositif, proposé par l'ACI pour insertion dans l'Appendice C de la version révisée de l'Exposé récapitulatif (WP/14), soit modifié pour se lire comme suit : « *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie pour élaborer, soumettre à des essais opérationnels et mettre en œuvre des mesures de sûreté efficaces ». Si elle estime que l'insertion de ce nouveau dispositif servirait l'objectif de la note WP/276, elle n'appuie pas la clause préambulaire supplémentaire proposée par l'ACI (cf. paragraphe 38).

51. Partageant ce point de vue, le délégué des États-Unis déclare que cette nouvelle clause préambulaire proposée par l'ACI risque de porter préjudice à la souveraineté étatique en mettant l'accent de façon disproportionnée sur l'autorité de l'industrie relativement à l'élaboration, à la mise à l'essai, à la mise en œuvre et à la fourniture de mesures de sûreté efficaces. Il appuierait la révision du libellé de cette disposition.

52. Attirant l'attention sur la note WP/12 (Conseil), le délégué de l'Éthiopie se félicite de la proposition de l'AVSECP relative à la priorisation des recommandations de la conférence HLCAS. Il met en exergue l'importance du renforcement des capacités pour élaborer efficacement des mesures de sûreté de l'aviation qui sont fondées sur le risque, efficaces, viables sur le plan opérationnel et durables à tous égards. Le délégué de l'Éthiopie souligne que dans le cadre des activités permanentes de l'OACI et avec l'aide d'autres parties prenantes, il conviendrait de promouvoir des ateliers de partage d'accomplissements technologiques et de pratiques optimales auprès de tous les États et non pas seulement des États prioritaires ciblés. Il demande par conséquent que les mesures proposées par l'OACI au titre du point 5 de l'ordre du jour de la conférence HLCAS — *Renforcement des capacités et assistance technique* soient convenablement interprétées pour tenir compte de l'esprit des débats durant cette conférence, à laquelle il a assisté. Le délégué de l'Éthiopie souligne qu'il serait nécessaire d'aligner la proposition d'Exposé récapitulatif (WP/14) sur les mesures à prendre pour donner suite aux recommandations de la conférence HLCAS. Il insiste par ailleurs sur la nécessité d'accélérer les travaux des compagnies aériennes relatifs à la chaîne logistique du fret aérien et à l'inspection-filtrage des personnes autres que les passagers, et la publication de documents conjoints de l'OACI-OMD sur la sûreté du fret aérien et la facilitation. Le délégué de l'Éthiopie souligne que ces documents libéreraient les exploitants du transport aérien de l'obligation de se conformer aux divers régimes, et garantiraient des cadres durables de sûreté du fret aérien. Prenant ensuite acte des travaux effectués par l'OACI depuis la dernière Assemblée pour élaborer un plan de passage à un USAP-CMA, qui doit être intégralement mis en œuvre d'ici à 2015, il réitère la satisfaction de son État, tout en reconnaissant les défis techniques connexes qui sont prévus par l'Organisation.

53. La déléguée de la Suède se joint aux délégués d'autres États européens pour appuyer les conclusions et les recommandations de la communauté de la sûreté de l'aviation mondiale découlant de la conférence HLCAS. Affirmant que ces conclusions et recommandations contribuent non seulement à renforcer les mesures de sûreté de base au niveau mondial, mais aussi à réaffirmer l'importance de la coopération entre tous les partenaires participant à la sécurisation du secteur du transport aérien, elle préconise l'appui, par l'Assemblée, des mesures de suivi de la conférence HLCAS décrites dans la note WP/12 (Conseil), car elles

sont globalement cohérentes avec les priorités européennes en matière de sûreté de l'aviation présentées dans la note WP/64.

54. Se référant à la note WP/133 (23 coauteurs), le délégué de l'Espagne s'exprime en faveur de l'idée que l'Assemblée appuie la proposition de feuille de route visant à renforcer la sûreté du fret aérien mondial, et convienne de sa mise à jour périodique pour tenir compte des derniers faits nouveaux. Il insiste sur la nécessité, pour toutes les parties prenantes, de travailler de concert pour assurer la mise en œuvre durable des mesures de sûreté du fret aérien dans tous les États membres et consolider les mesures relatives aux articles de fret à haut risque.

55. La déleguée du Nicaragua appuie la note WP/235 [Venezuela (République bolivarienne du)], compte tenu des avantages prévus de l'apprentissage en ligne, notamment la réduction des coûts de formation en sûreté de l'aviation et la fourniture d'une telle formation virtuelle sur le lieu de travail, qui garantit la disponibilité continue du personnel de l'aviation suivant ces cours d'apprentissage en ligne. Elle se prononce en faveur de la proposition d'établissement de directives et de principes de base pour la promotion de ce recours à l'apprentissage en ligne, qui servirait à mettre en relief les avantages connexes. La déléguée du Nicaragua appuie aussi la note WP/138 [Venezuela (République bolivarienne du)] ayant trait à l'élaboration d'éléments d'orientation pour aider les États à appliquer de façon efficiente et efficace les principes de base régissant la coopération internationale, en mettant un accent particulier sur une approche de la sûreté fondée sur les résultats.

56. Le délégué de la Suisse partage les points de vue exprimés par les délégués de l'Irlande, de la Suède, du Royaume-Uni et de l'Espagne et préconise les mesures proposées dans les notes WP/64, WP/128, WP/129 et WP/133, dont il est l'un des coauteurs. Il met en exergue la note WP/128, laquelle indique clairement la voie à suivre au cours des trois prochaines années qui seront cruciales pour la sûreté de l'aviation. Le délégué de la Suisse donne son appui à la note WP/158 (Indonésie) et à la note WP/178 (Égypte) sur la sûreté du fret et du courrier aériens, en ce qui concerne particulièrement : la conjugaison des efforts de l'OACI et d'autres entités actives dans le même domaine, comme l'OMD ; et une bonne mise en œuvre des SARP nouvellement adoptées de l'Annexe 17 sur la sûreté du fret aérien, et des excellents éléments d'orientation publiés récemment par l'OACI [cf. Amendement 1 à la huitième édition du *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte)]. Il souligne que l'accent serait mis sur l'application des SARP relatives à la sûreté du fret aérien durant le prochain triennat.

57. Conformément à la position de son État exprimée lors de la Conférence régionale sur la sûreté de l'aviation tenue à Caracas du 7 au 8 février 2012 et subséquemment à la conférence HLCAS, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) appuie les propositions de mesures de suivi du Conseil visant à renforcer la sûreté de l'aviation (note WP/12). Il appuie également les propositions complémentaires détaillées de l'UE et des États membres de la CEAC (WP/64). Appuyant aussi les mesures proposées par la Fédération de Russie (WP/197), le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) félicite cet État pour les progrès qu'il a accomplis sur le plan de l'élaboration et de la mise en œuvre de son point de contact en sûreté de l'aviation. Il affirme que les éléments d'orientation envisagés aideraient grandement les États à renforcer le fonctionnement de leurs points de contact. De plus, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) donne son appui aux mesures proposées par les États membres de la CLAC (WP/172) pour lutter contre le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes transportés par voie aérienne.

58. Appuyant également les mesures proposées dans la note WP/172, le délégué du Costa Rica réitère l'importance de l'adoption des mesures nécessaires pour lutter contre ce fléau qui touche beaucoup d'États. Il met en relief, dans ce contexte, le partage de renseignements sur les criminels se livrant à ce trafic illicite.

59. Le délégué de la Fédération de Russie donne son appui aux excellentes notes présentées par le Conseil (notes WP/12, WP/13 et WP/14), à la note WP/128 (25 coauteurs) proposant des approches pour le renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale, à la note WP/133 (23 coauteurs) présentant une feuille de route dans ce sens, et la note WP/136 (Australie, Canada et États-Unis) décrivant une approche basée sur les technologies de l'inspection-filtrage des LAG en vue d'un assouplissement progressif des restrictions sur ces articles. Prenant acte des efforts déployés par le Secrétaire général et les États membres de l'OACI pour créer un système mondial de sûreté de l'aviation, il souligne que les mêmes équipements d'inspection-filtrage sont utilisés actuellement dans les aéroports respectifs des États membres, que le personnel de l'aviation est en cours de formation dans des ASTC agréés par l'OACI, et que leurs auditeurs sont certifiés par l'OACI. Le délégué de la Fédération de Russie partage les préoccupations exprimées par l'Indonésie dans la note WP/158 au sujet de la mise en œuvre d'une chaîne logistique sûre du fret aérien.

60. Le délégué de la Fédération de Russie appelle ensuite l'attention des participants sur le règlement de l'UE relatif au « Transporteur de fret ou de courrier aérien opérant dans l'Union européenne à partir de l'aéroport d'un pays tiers » (ACC3) (cf. la note WP/277 dont 55 États sont coauteurs, notamment la Fédération de Russie, et qui a été retirée ultérieurement), en vertu duquel les transporteurs aériens de pays tiers désignés comme ACC3 seraient tenus de s'assurer que l'ensemble du fret et du courrier aériens fait l'objet d'une inspection-filtrage physique conforme aux normes de l'UE ou provient d'une chaîne logistique sûre validée par la sûreté de l'aviation de l'UE. Il déclare que le règlement ACC3 de l'UE viole le paragraphe 2.4.2.5 de la Partie C — *Mise en place et gestion d'un système national de supervision de la sécurité* du *Manuel de supervision de la sécurité* de l'OACI (Doc 9734), qui stipule clairement que les États « doivent garder le contrôle effectif de toutes les fonctions de contrôle de qualité de la sûreté de l'aviation (c'est-à-dire les audits, inspections, évaluations et essais) » et « ne doivent pas déléguer ces fonctions à des entités non gouvernementales ».

61. Le délégué de la Fédération de Russie maintient que le règlement ACC3 de l'UE abandonne effectivement le principe commun consistant à garantir la sûreté de l'aviation, au profit de la défense des intérêts étroitement commerciaux de ces entités non gouvernementales. Il souligne que, compte tenu de la responsabilité souveraine de chaque État de protéger l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite et de sauvegarder la confidentialité des renseignements sensibles sur la sûreté de l'aviation, la question de la mise en œuvre de tout audit indépendant, inspection, etc. devrait être traitée par les États, conformément aux normes internationales pertinentes et aux accords interétatiques en vigueur. Le délégué de la Fédération de Russie relève qu'en vertu des lois nationales de son État, les renseignements sensibles sur la sûreté de l'aviation sont réservés exclusivement aux personnes qui en ont besoin dans le cadre de l'exercice de leurs fonctions et sont par conséquent autorisées à y accéder. Ces personnes risqueraient des poursuites pénales en cas de divulgation des renseignements en question à des personnes non autorisées. Il se demande si les États membres de l'UE assumeraient une telle responsabilité pénale pour la divulgation non autorisée aux groupes terroristes de renseignements sensibles sur la sûreté de l'aviation fournis lors de la validation de sûreté de l'aviation envisagée des opérations de fret et de courrier aériens des ACC3 au sein l'UE.

62. Rappelant qu'il y a eu d'intenses débats au sujet du règlement ACC3 de l'UE et du système de validation indépendante appliquée aux transporteurs de pays tiers lors de la récente deuxième réunion du Groupe sur la sûreté de l'aviation en Europe/Atlantique (EUR/NAT) de l'OACI (ENAVSECG) (Astana (Kazakhstan), 4 – 6 septembre 2013), le délégué de la Fédération de Russie indique que le Groupe a conclu qu'il est impératif que le dialogue se poursuive entre l'UE, ses États membres et les États membres n'appartenant pas à l'UE, avant la mise en œuvre du règlement. Le Groupe a également conclu que les enjeux juridiques et financiers connexes sont des plus problématiques. Le délégué de la Fédération de Russie souligne que si le règlement ACC3 de l'UE est mis en œuvre dans sa forme actuelle, certains États seraient effectivement appelés à adopter des mesures réciproques contre les opérateurs européens. Pour toutes les raisons ci-dessus, le délégué de la Fédération de Russie s'oppose à la mise en œuvre du règlement ACC3 de l'UE dans sa forme actuelle. Il réitère son appui à la note WP/277 sur cette question.

63. Le délégué de l’Afrique du Sud appuie sans réserve ce point de vue concernant le règlement ACC3 de l’UE.

64. Le délégué de la Barbade accueille favorablement toutes les notes qui ont été présentées et félicite l’OACI pour son travail dans le domaine de la sûreté de l’aviation. Soulignant une préoccupation partagée par beaucoup de compagnies aériennes au sujet du transfert des passagers et des bagages au niveau des plaques tournantes, il recommande que les définitions des expressions « passagers et bagages en correspondance » et « passagers en transit » figurant dans le *Manuel de sûreté de l’aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) soient amendées, en remplaçant le mot « vol » par celui d’« aéronef » utilisé dans la définition du terme « fret aérien », en conformité avec le mécanisme existant de mise à jour des éléments d’orientation de l’OACI.

65. Le délégué de la France souligne que la sûreté de l’aviation constitue une préoccupation pour tous les États et qu’il est nécessaire de trouver des solutions communes pour lutter contre les actes d’intervention illicite visant l’aviation civile internationale. Il rappelle que la note WP/128 (25 coauteurs) met en exergue les importants travaux effectués depuis les attaques terroristes du 11 septembre 2001 grâce à la coopération entre les États membres, les organisations internationales et d’autres parties prenantes au niveau mondial et régional. Affirmant que cette coopération sera indispensable dans les années à venir et permettrait à toutes les parties prenantes de mieux évaluer et prendre en considération les effets opérationnels des mesures de sûreté de l’aviation sur les passagers aériens, il souligne que la France appuie en conséquence les mesures proposées dans la note WP/128. Signalant que son État soutient par ailleurs la mesure proposée dans la note WP/129 (26 coauteurs), le délégué de la France souligne que la mise en œuvre prévue des trois principes régissant la coopération en matière de sûreté de l’aviation permettrait aux États membres de mieux travailler de concert à relever efficacement les défis auxquels est confrontée l’aviation civile internationale, en se fondant sur les SARP pertinentes de l’OACI et tout en respectant la souveraineté des États.

66. Dans le contexte de cette coopération, le délégué de la France réitère l’importance de la lutte contre le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes transportés par voie aérienne, que décrit la note WP/172 (CLAC). Il souligne que ce trafic illicite constitue un problème important qui ne touche pas seulement le transport aérien, et que les mesures de sûreté de l’aviation conçues pour lutter contre les actes d’intervention illicite visant l’aviation civile internationale ne sont pas adaptées pour limiter un tel trafic illicite. Faisant observer que l’Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) rend désormais possible le suivi de ce problème à l’échelle mondiale, le délégué de la France souligne que l’OACI devrait coopérer efficacement avec l’ONUDC pour éviter toute multiplication inutile des efforts. C’est pour cette raison que la France se prononce en faveur de la coopération entre l’OACI, ses États membres et l’ONUDC pour l’adoption d’une résolution de l’Assemblée portant spécifiquement sur le trafic illicite des stupéfiants et des substances psychotropes transportés par voie aérienne, ou l’amendement de l’Annexe 17 — *Sûreté*.

67. Exprimant son appui sans réserve à la proposition formulée par le Venezuela (République bolivarienne du) en faveur de l’établissement de directives et de principes de base pour la promotion de l’utilisation de l’apprentissage en ligne dans le domaine de la formation en sûreté de l’aviation (WP/235), le délégué de la Belgique rappelle que cette question figure actuellement à l’ordre du jour du Groupe de travail sur la formation de l’AVSECP.

68. La déléguée des Pays-Bas exprime son appréciation au Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien de l’AVSECP pour l’élaboration de la feuille de route visant à renforcer la sûreté du fret aérien mondial (WP/133), qu’elle appuie sans réserve. Elle soutient par ailleurs les propositions formulées dans plusieurs notes pour améliorer davantage l’Annexe 17 — *Sûreté* en développant une chaîne logistique mondiale sûre du fret aérien. La déléguée des Pays-Bas insiste, dans ce contexte, qu’il conviendrait d’examiner non seulement les SARP réglementaires et les éléments d’orientation connexes, mais aussi les instruments améliorés, comme les outils technologiques et de renseignement. Cet examen devrait s’effectuer en étroite coopération avec

l'industrie et d'autres organisations pertinentes, comme l'OMD. Rappelant qu'en juillet 2012, l'OACI et l'OMD ont reconnu la nécessité d'harmoniser leurs cadres réglementaires et de politique pour créer des synergies, elle donne son appui à la mesure connexe proposée dans la note WP/158 (Indonésie).

69. Le délégué de Monaco appuie la note WP/64 (UE et CEAC), la note WP/128 (25 coauteurs) et la note WP/129 (26 coauteurs) qui donnent des précisions sur deux idées novatrices majeures : une approche fondée sur le risque de la sûreté de l'aviation ; et la reconnaissance mutuelle des contrôles de sûreté entre les États. S'agissant de la première idée, il souligne que la politique de sûreté de l'aviation a évolué, passant du contrôle intégral au contrôle basé sur le risque. En ce qui concerne la deuxième idée, le délégué de Monaco relève qu'au cours de la dernière décennie, peu de progrès a été accompli en vue de s'attaquer au problème des doubles ou triples contrôles de sûreté des passagers en correspondance. Affirmant que la proposition de reconnaissance mutuelle des contrôles de sûreté résoudrait bientôt ce problème, il indique que l'OACI et des parties prenantes pertinentes pourraient obtenir les données requises, et élaborer et établir des étiquettes de sûreté qui permettraient aux passagers en correspondance d'éviter de multiples contrôles de sûreté.

70. Le délégué de l'Ouganda exprime son appui à toutes les notes, en particulier la note WP/129 (26 coauteurs) proposant l'élaboration d'un plan d'action pour mettre en œuvre les trois principes régissant la coopération en matière de sûreté de l'aviation. Faisant remarquer que la question des cyberattaques a été soulevée dans plusieurs notes, il déclare craindre que beaucoup d'États africains ne puissent être tout à fait prêts à répondre à ces attaques et qu'un renforcement des capacités à cet égard ne soit nécessaire.

71. La déléguée de l'Afrique du Sud appuie sans réserve la note WP/128 et la note WP/129, qui mettent un accent particulier sur la coopération internationale et la reconnaissance des mesures de sûreté équivalentes. Elle souligne que les trois principes constituent une bonne base pour promouvoir le multilatéralisme et décourager l'unilatéralisme, tout en respectant la souveraineté étatique et en se conformant aux SARP de l'OACI en tant que référence internationale.

72. Le délégué du Brésil appuie la note WP/12 (Conseil), la note WP/128 (25 coauteurs), la note WP/129 (26 coauteurs), la note WP/172 (CLAC), la note WP/138 [Venezuela (République bolivarienne du)] et la note WP/136 (Australie, Canada et États-Unis). Il souligne que tous les efforts nécessaires doivent être fournis pour parvenir à un accord sur les champs d'action communs que sont l'harmonisation et la normalisation, avant la mise en œuvre des mesures proposées dans les notes WP/129, WP/138 et WP/136.

73. Exprimant son appui à la note WP/136, le délégué du Japon indique que son gouvernement estime nécessaire d'agir en phase avec l'Australie, le Canada, les États-Unis et les États européens pour lever les restrictions sur le transport des LAG. Il entend par conséquent coopérer aux activités de la Transportation Security Administration (TSA) des États-Unis et d'autres agences pertinentes.

74. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie appuie les notes présentées, en particulier la note WP/128 (25 coauteurs), la note WP/129 (26 coauteurs), la note WP/276 (ACI) et surtout, la note WP/172 (CLAC). Il indique qu'il n'hésiterait pas à appuyer une résolution de l'Assemblée visant à s'attaquer aux questions soulevées dans la note WP/172 sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes transportés par voie aérienne.

75. Appuyant également toutes les notes en général, le délégué de Singapour exprime son soutien à la note WP/13 (Conseil) en particulier et insiste sur l'importance de l'ICASS en tant que base de planification du programme de l'AVSEC pour le prochain triennat et au-delà. Il exprime aussi son appui à la note WP/133 (23 coauteurs) présentant une feuille de route pour la sûreté du fret aérien, dont l'importance cruciale a été soulignée par bien des délégués, et la note WP/138 [Venezuela (République bolivarienne du)] relative à une approche axée sur les résultats de la sûreté de l'aviation. Eu égard à cette dernière note, le délégué de Singapour souligne que l'élaboration d'éléments d'orientation connexes serait essentielle pour

garantir la flexibilité des mesures prises pour lutter contre les actes d'intervention illicite visant l'aviation civile internationale, tout en maintenant leur efficacité. Exprimant son appui à la note WP/197 (Fédération de Russie), il encourage tous les États membres de l'OACI à saisir cette occasion pour tirer parti des points de contact en sûreté de l'aviation de l'OACI, qui ont été créés comme un mécanisme de sensibilisation et d'échange rapide de renseignements essentiels sur la sûreté.

76. Exprimant son appui à quelques-unes des notes présentées, le délégué de l'Équateur cite la note WP/235 [Venezuela (République bolivarienne du)] sur les avantages de l'apprentissage en ligne dans le domaine de la formation en sûreté de l'aviation, la note WP/172 (CLAC) sur le trafic illicite de stupéfiants et de substances psychotropes transportés par voie aérienne et la note WP/138 [Venezuela (République bolivarienne du)] relative à l'approche axée sur les résultats de la sûreté de l'aviation. Il affirme que les initiatives présentées dans ces trois notes renforceraient les mesures importantes actuellement prises par l'OACI grâce à une mise en œuvre efficace de son programme TRAINAIR PLUS. Le délégué de l'Équateur souligne que toutes les propositions visant à optimiser les capacités de formation dans le domaine de la sûreté de l'aviation devraient être examinées en profondeur.

77. Exprimant son soutien à la note WP/64 et la note WP/133, dont son État est l'un des coauteurs, le délégué de l'Allemagne souligne que depuis les incidents de sûreté d'octobre 2010, des progrès considérables ont été accomplis pour renforcer les normes internationales s'appliquant à la sûreté du fret et du courrier aériens et consolider les mesures de sûreté de base décrites dans l'Annexe 17 — *Sûreté*. Ces progrès ont été rendus possibles par les efforts de collaboration des États membres de l'OACI et des parties prenantes de l'industrie. S'il s'agit d'une évolution positive, tous les objectifs n'ont pas été atteints. Il est nécessaire de poursuivre les efforts de sécurisation du fret aérien, d'une part en concentrant les activités sur la mise en œuvre des normes de l'Annexe 17 nouvellement adoptées et, d'autre part, en continuant d'examiner les menaces pesant sur les opérations de fret aérien, et de définir sur cette base des mesures de sûreté adéquates. Telles sont les raisons pour lesquelles le délégué de l'Allemagne appuie l'approbation par l'Assemblée de la proposition de feuille de route visant à renforcer la sûreté du fret aérien mondial et sa mise à jour périodique pour tenir compte des futurs faits nouveaux, comme le préconise la note WP/133.

78. Appuyant la note WP/128 (25 coauteurs), la déléguée de l'Afghanistan relève l'important travail qui a été accompli dans le domaine de la sûreté de l'aviation au cours du présent triennat. Elle affirme que la sûreté de l'aviation constitue une grande priorité et souligne qu'elle est particulièrement cruciale dans sa région. Exprimant par ailleurs son appui à la note WP/138 [Venezuela (République bolivarienne du)], la déléguée de l'Afghanistan réitère la nécessité de fournir de l'assistance à de nombreux États pour la mise en œuvre pratique d'une approche axée sur les résultats de la sûreté de l'aviation.

79. Se félicitant de la note WP/128 et de la note WP/129 (26 coauteurs) relatives à la coopération entre l'industrie de l'aviation et d'autres parties prenantes, l'observateur de l'ACI souligne qu'il est dans leur intérêt commun d'améliorer les résultats en matière de sûreté de l'aviation dans l'éventail complet des activités.

80. Résumant les débats, le premier Vice-président relève que le Comité exécutif appuie les efforts déployés par le Conseil pour mettre en œuvre les recommandations de la conférence HLCAS, et reconnaît les accomplissements réalisés jusqu'ici. En particulier, le Comité exécutif prend acte avec satisfaction des mesures rapides adoptées par le Conseil pour remédier aux vulnérabilités du fret aérien et faire face aux menaces posées par des acteurs internes, en accélérant l'Amendement 13 à l'Annexe 17 — *Sûreté*. Considérant que des progrès substantiels ont déjà été accomplis en donnant suite à un nombre considérable d'autres recommandations de la conférence HLCAS, notamment la mise à jour et la diffusion régulières de l'*Énoncé du contexte de risque à l'échelle mondiale de l'OACI*, et compte tenu du projet d'organiser un symposium sur l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation en 2014, le Comité exécutif appuie le plan de travail détaillé approuvé par le Conseil pour la mise en œuvre de l'ensemble des recommandations de la conférence HLCAS d'ici à la fin de 2016.

81. Le Comité reconnaît l'issue fructueuse de la conférence HLCAS qui a énoncé d'importants principes de sûreté de l'aviation, et rappelle un certain nombre de recommandations clés de la conférence HLCAS qui exhortent l'OACI et les États membres à : a) promouvoir une approche axée sur le risque de la sûreté de l'aviation ; b) veiller à la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation ; c) encourager les accords de reconnaissance mutuelle et la coopération internationale ; d) promouvoir l'innovation ; et e) cibler les activités d'assistance.

82. Le Comité convient que les recommandations ci-dessus devraient être considérées comme des priorités en matière de politique du programme de travail de l'OACI sur la sûreté de l'aviation pour le triennat 2014-2016, l'Organisation entreprenant des tâches précises identifiées dans la note WP/12 (Conseil), la note WP/13 (Conseil), la note WP/64 (UE et CEAC), et la note WP/128 (25 coauteurs).

83. Le Comité convient que la Déclaration sur la sûreté de l'aviation reste pertinente et devrait continuer à guider les États et d'autres parties prenantes dans le cadre des efforts visant à renforcer davantage la sûreté de l'aviation. Ayant pris acte avec satisfaction des principaux accomplissements en matière d'exécution de la mission de l'aviation définie par la 37^e session de l'Assemblée, le Comité réaffirme que l'ICASS constitue la stratégie principale pour l'amélioration de la sûreté de l'aviation durant le prochain triennat, et souligne qu'il importe de maintenir le soutien apporté à l'ICASS, sous forme de contribution financière et en nature des États.

84. Constatant qu'il existe désormais une solution technologique pour l'inspection-filtrage des LAG, le Comité salue les efforts déployés par plusieurs États pour assouplir progressivement les restrictions actuelles en mettant en œuvre une technologie multiphasées d'inspection-filtrage des liquides. Toutefois, étant donné l'impact potentiel que cette technologie pourrait avoir sur les pays tiers, le Comité convient qu'une approche coordonnée et des lignes de communication claires entre les États qui effectuent l'inspection-filtrage des LAG et ceux qui ne le font pas encore sont nécessaires, pour éviter la confusion et les désagréments chez les passagers. Il invite le Conseil à envisager l'élaboration d'exigences minimum mutuellement reconnues à l'usage des États membres.

85. Reconnaissant l'importance de la durabilité dans le domaine de la sûreté de l'aviation, le Comité appuie la proposition relative à l'élaboration, par l'OACI, d'un plan d'action pour mettre en œuvre les principes de coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation, décrits en détail dans la note WP/129 (26 coauteurs). À cet égard, il salue efforts déployés par l'OACI et les États membres pour appliquer une approche fondée sur le risque et axée sur les résultats de l'élaboration de mesures et d'éléments d'orientation relatifs à la sûreté de l'aviation, et encourage tous les États à renforcer la durabilité par ces moyens, en reconnaissant l'Annexe 17 — *Sûreté* comme référence. Le Comité réaffirme que la facilitation des passagers devrait être un facteur central à prendre en considération lors de la conception et de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation.

86. Reconnaissant que le réseau de points de contact de l'OACI constitue un mécanisme efficace d'échange de renseignements essentiels avant, pendant ou après un incident touchant la sûreté de l'aviation, le Comité invite les États à utiliser les fonctionnalités du réseau de points de contact et à accroître l'efficacité du réseau en maintenant des coordonnées de contact précises. Il encourage par ailleurs les États à effectuer des tests réguliers entre les points de contact pour maintenir l'efficacité. Dans ce contexte, le Comité propose que l'OACI élabore des éléments d'orientation pour faciliter l'utilisation du réseau de points de contact par les États.

87. Constatant que les dispositions sur la sûreté de la chaîne logistique mondiale ont été renforcées par l'Amendement 13 à l'Annexe 17 — *Sûreté*, le Comité reconnaît également que les risques encourus par le fret et le courrier aériens restent importants. Avec la disponibilité d'éléments d'orientation actualisés sur la sûreté du fret et du courrier aériens, le Comité insiste sur la nécessité pour les États d'assurer une mise en

œuvre efficace des normes relatives au fret, ainsi que d'améliorer davantage la sûreté du fret et de la chaîne logistique grâce à des initiatives de collaboration auxquelles participent toutes les parties prenantes. Il préconise par ailleurs la collaboration internationale comme moyen de promouvoir la reconnaissance mutuelle des mesures tout en facilitant la circulation des marchandises. Le Comité appuie la proposition de feuille de route visant à renforcer la sûreté du fret aérien mondial (WP/133) et invite les États à rendre compte à l'OACI des activités connexes, en faisant remarquer que des mises à jour régulières contribueraient à assurer l'harmonisation mondiale des régimes de sûreté du fret aérien.

88. Le Comité prend acte des efforts déployés par certains États pour mettre en œuvre les dispositions sur la sûreté du fret et du courrier dans leurs ressorts territoriaux respectifs, et des efforts visant à harmoniser les exigences en matière de frais de douane. Le Comité souligne l'importance du multilatéralisme et encourage tous les États membres à utiliser les forums existants de l'OACI pour débattre des questions de politique ayant des implications pour l'aviation civile internationale.

89. Le Comité reconnaît l'exploitation du secteur de l'aviation pour un éventail d'activités criminelles, notamment le transport illicite par voie aérienne des stupéfiants et des substances psychotropes. De même, il reconnaît qu'il importe de poursuivre une collaboration active entre l'OACI et les Nations Unies et ses autres organismes spécialisés, dont l'ONUUDC, pour s'attaquer aux problèmes liés aux stupéfiants qui se posent dans le domaine de l'aviation civile internationale.

90. La proposition du Venezuela (République bolivarienne du) (WP/235) selon laquelle le Conseil devrait continuer à promouvoir l'utilisation de l'apprentissage en ligne en ce qui concerne la formation en sûreté de l'aviation reçoit l'appui du Comité.

91. Le Comité prend acte de la demande formulée par le délégué de la Barbade d'amender les définitions des expressions « passagers et bagages en correspondance » et « passagers en transit » figurant dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) en remplaçant le terme « vol » par celui d'« aéronef », en conformité avec les mécanismes existants d'actualisation des éléments d'orientation de l'OACI.

92. Constatant plusieurs faits nouveaux importants dans le domaine de la sûreté de l'aviation ces trois dernières années, et prenant en considération le rôle crucial joué par l'OACI dans l'effort mondial visant à nouer le dialogue avec la communauté de l'aviation civile internationale en vue de renforcer davantage la sûreté de l'aviation, le Comité appuie la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite (WP/14), et convient en outre qu'il soit rebaptisé *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation*. Concluant son travail sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de soumettre la version révisée de l'Exposé récapitulatif à la plénière pour adoption.

Point 14 de l'ordre du jour : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

93. Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base de deux notes de travail présentées par le Conseil, à savoir la note WP/15 [Programme universel d'audits de sûreté (USAP) : transition vers une méthode de surveillance continue] et la note WP/16 [Programme universel d'audits de sûreté] [avec la Révision n° 1 (en français et en russe uniquement)], et d'une note de travail et des notes d'information connexes.

94. Dans le cadre de sa présentation de la note WP/15, le chef de la Sous-direction de la sûreté de l'aviation (C/AVSEC) rappelle que le deuxième cycle de l'USAP s'est achevé récemment, en juin 2013. En 2012, après l'évaluation de diverses options de poursuite de l'USAP, le Conseil a approuvé le passage à une méthode de surveillance continue connue sous le sigle USAP-CMA. La note de travail donne une brève vue d'ensemble de la méthodologie devant s'appliquer dans le cadre de l'USAP-CMA, et une description du plan de transition actuellement mis en œuvre par le Secrétariat. Le chef de la Sous-direction de la sûreté de l'aviation souligne que contrairement aux audits cycliques, l'USAP-CMA permettrait à l'OACI de s'adapter à l'évolution de l'environnement de la sûreté de l'aviation civile mondiale et de concentrer les ressources sur les États qui en ont le plus besoin. De plus, l'USAP-CMA permettrait d'adapter les activités de suivi et de cibler l'assistance avec plus de précision. Le passage à l'USAP-CMA se déroulerait en trois phases, à savoir la phase d'élaboration, la phase préparatoire et la phase d'essai, comme l'indique la note de travail. Il serait achevé à temps pour la mise en œuvre intégrale de la nouvelle méthodologie, qui débiterait en janvier 2015. Constatant que la phase d'élaboration est déjà bien engagée, le chef de la Sous-direction de la sûreté de l'aviation encourage les États membres à appuyer sans réserve le passage au nouvel USAP-CMA et à participer activement aux séminaires d'information, ateliers et autres activités régionaux qui seraient organisés durant la transition. L'Assemblée est invitée à approuver le plan de transition vers l'USAP-CMA décrit dans la note WP/15.

95. Le chef de la Sous-direction de la sûreté de l'aviation présente ensuite la note WP/16, qui rend compte de la mise en œuvre globale du deuxième cycle des audits de l'USAP, et des faits nouveaux connexes survenus depuis la 37^e session de l'Assemblée. Le deuxième cycle des audits, lancé en janvier 2008 et achevé en juin 2013, a mis l'accent sur les capacités des États en matière de supervision de la sûreté de l'aviation. Le champ couvert par ces audits s'est étendu à la fois aux SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté* et aux dispositions pertinentes ayant trait à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Durant le deuxième cycle de l'USAP, 177 audits des États membres de l'OACI ont été effectués, tout comme un audit de Macao, région administrative spéciale de la Chine. Ces audits ont révélé une moyenne mondiale de 30,7 % de non-mise en œuvre effective des huit éléments essentiels d'un système de supervision de sûreté de l'aviation, ce qui indique que des améliorations importantes restent nécessaires, et qu'il convient de renforcer les efforts visant à appuyer les États, en fournissant à ces derniers une aide appropriée et ciblée. Les détails concernant le deuxième cycle des audits de l'USAP figurent dans le document supplémentaire intitulé *Programme universel d'audits de sûreté — Analyse des résultats d'audit*, cinquième édition (2013), dont une copie a été remise aux délégués et intégrée dans les clés USB fournies à ceux-ci.

96. Le chef de la Sous-direction de la sûreté de l'aviation saisit cette occasion pour remercier les États qui ont contribué au succès de l'USAP, en particulier ceux ayant détaché des experts auprès de l'OACI à court ou à long terme pour servir d'auditeurs de l'USAP ou de chefs d'équipe d'audit (cf. paragraphe 3.1.3 de la note WP/16). L'Assemblée est invitée à prendre acte du rapport final sur la mise en œuvre du deuxième cycle des audits de l'USAP.

97. Présentant la note de travail WP/230, le délégué de la Fédération de Russie souligne que son État appuie très fermement l'évolution de l'USAP vers une méthode de surveillance continue. Signalant que la Fédération de Russie a adopté une loi pour autoriser l'instauration de l'USAP-CMA, il souligne que des accomplissements majeurs ont déjà été réalisés en matière de passage à la CMA. Au paragraphe 4.1 de la note, la Fédération de Russie invite l'Assemblée à : appuyer l'instauration d'un mécanisme de surveillance continue dans le domaine de la sûreté de l'aviation, basé sur l'évaluation du risque ; demander au Conseil de préparer et de publier des directives pour la mise en œuvre de l'USAP-CMA ; encourager les États à mettre en œuvre activement au niveau national dans le cadre du système de contrôle de qualité, lors de la réalisation des audits, une nouvelle méthode de surveillance continue qui s'est révélée efficace pour améliorer le niveau de sûreté de l'aviation ; proposer que les États mettent en œuvre de façon plus globale un certificat de gestion du système national de contrôle de la qualité (supervision) en adoptant les lois appropriées et en prenant les dispositions nécessaires pour assurer la formation d'un personnel hautement professionnel dans le domaine de l'assurance

de la sûreté de l'aviation ; et convenir de maintenir le principe existant de transparence limitée des résultats d'audit de l'USAP, compte tenu du risque éventuel d'utilisation à mauvais escient de renseignements classifiés sur la sûreté de l'aviation.

98. Tout en indiquant que les travaux sont déjà en cours sur les directives de mise en œuvre de l'USAP-CMA, le délégué de la Fédération de Russie insiste sur la nécessité de les accélérer et souligne la volonté de son État de participer activement à cet effort. La Fédération de Russie espère que le Secrétariat de l'OACI aidera les États à élaborer et à mettre en œuvre les certificats de gestion prévus. En outre, elle invite toutes les parties concernées à être extrêmement prudentes dans le traitement de la question de la transparence des audits de l'USAP-CMA, compte tenu des nouvelles menaces posées par le cyberterrorisme.

99. Acte est pris de la soumission dans le même temps des notes d'information ci-après : la note WP/168 (Contrôle de qualité de l'AVSEC — L'expérience de la République dominicaine), par la République dominicaine ; et la note WP/328 [Rapport sur les activités et les progrès depuis la 37^e Assemblée générale du Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)], par les États membres du CASSOS.

100. Exprimant son appui au passage à l'USAP-CMA, le délégué de l'Arabie saoudite souligne la nécessité de cours de recertification des auditeurs USAP existants, et de cours de certification initiale des auditeurs à l'intention des nouveaux auditeurs.

101. Mettant en exergue les résultats positifs du deuxième cycle des audits de l'USAP, le délégué de l'Italie se déclare satisfait des efforts du Secrétaire général et du Secrétariat. Constatant toutefois qu'il reste beaucoup à faire pour donner suite à toutes les conclusions des audits de l'USAP et pour relever les défis posés par la non-mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 17 — *Sûreté* et des dispositions relatives à la sûreté de l'aviation de l'Annexe 9 — *Facilitation*, il souligne que le mécanisme qui a été créé pour signaler les problèmes graves de sûreté (SSeC) est essentiel pour mieux cibler les activités de renforcement des capacités de l'OACI. Le délégué de l'Italie encourage l'OACI à poursuivre ses travaux visant à assurer le passage à une USAP-CMA.

102. Le Comité exécutif prend acte du succès global réalisé par l'USAP durant son deuxième cycle, et du rôle joué par les audits de l'USAP dans l'identification des insuffisances, le ciblage des activités d'assistance et l'élaboration de nouvelles stratégies d'audit. Il signale par ailleurs, cependant, que les États doivent encore faire beaucoup pour renforcer la sûreté de l'aviation et donner suite aux conclusions des audits de l'USAP.

103. Se félicitant de la décision de passer de l'USAP à une méthode de surveillance continue, le Comité exécutif appuie le plan de transition vers l'USAP-CMA décrit dans la note WP/15.

Point 15 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Appui à la mise en œuvre

104. Le Comité exécutif doit examiner deux notes de travail présentées par le Conseil, à savoir la note WP/20 (Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation) et la note WP/21 [programme de Soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)], avec les notes de travail et notes d'information connexes.

105. Présentant la note WP/20, le directeur du Transport aérien relève que, conformément aux dispositions de la Résolution A37-17 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*) et à la *Déclaration sur la sûreté de l'aviation*, l'OACI a, au cours du triennat actuel, intensifié ses efforts visant à fournir et à coordonner une assistance en matière de sûreté de l'aviation aux États membres de

toutes les régions. L'aide fournie par l'OACI au titre du Programme ISD-SEC a été principalement administrée de façon directe aux États ou à travers des partenariats avec les États donateurs dans le cadre de la Stratégie de l'OACI en matière d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation. Les efforts du Secrétariat ont été renforcés par la création de postes de responsable régional/AVSEC aux Bureaux régionaux du Caire, de Paris et de Lima. Tous les Bureaux régionaux de l'OACI tirent désormais parti de la présence d'un responsable régional/AVSEC.

106. Le directeur du Transport aérien signale que pour faciliter davantage la fourniture de l'assistance en matière de sûreté de l'aviation, l'OACI a créé le Groupe ad hoc sur le partenariat pour le renforcement des capacités de l'AVSEC. Par l'entremise de ce groupe, le Secrétariat a intensifié les échanges de renseignements sur l'assistance, accroissant de ce fait le niveau d'assistance fournie dans le cadre des partenariats, et a réduit la multiplication inutile des efforts chez les États donateurs. Le Secrétariat estime que la formation en sûreté de l'aviation fait partie intégrante de l'assistance et de l'effort de renforcement des capacités. À cette fin, le Programme ISD-SEC supervise un réseau de centres de formation en sûreté de l'aviation (ASTC) appuyés par l'OACI, qui atteint un vaste public international et régional. L'Assemblée est invitée à prendre acte des efforts d'assistance déployés dans le cadre de la mise en œuvre de la Stratégie de l'OACI en matière d'assistance et de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation, tel que décrit dans la note WP/20.

107. Le directeur du Transport aérien présente ensuite la note WP/21, qui contient des propositions concernant la poursuite de la mise en œuvre de la Stratégie pour le triennat 2014-2016. Soulignant que la mise en œuvre de la Stratégie a été couronnée de beaucoup de succès jusqu'ici, il signale que le ciblage des activités d'assistance en matière de sûreté de l'aviation s'est intensifié considérablement et que leur portée s'est élargie, avec des résultats positifs et des rétroactions favorables des États. Ces facteurs indiquent que l'OACI devrait « maintenir le cap » de la mise en œuvre de la Stratégie. Relevant que l'OACI envisagerait d'élargir le champ des activités d'assistance en matière de sûreté de l'aviation dans le cadre de la Stratégie, le directeur du Transport aérien cite, à titre d'exemple, l'élaboration et la réalisation d'un plus grand nombre d'activités d'assistance pour le personnel opérationnel. Le Secrétariat continuerait par ailleurs à relever les défis liés à la hiérarchisation des États aux fins d'assistance et à élaborer et appliquer une approche normalisée de la mesure de l'efficacité de l'assistance et du renforcement des capacités qui ont été assurés. Dans le cadre de ses efforts visant à renforcer l'assistance en matière de sûreté de l'aviation au niveau régional, le Secrétariat continuerait d'appuyer et de promouvoir l'utilisation des groupes régionaux existants et des Programmes coopératifs de sûreté de l'aviation (CASP). Le passage du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI à la méthode de surveillance continue (CMA) offre une excellente occasion pour suivre les activités et pourrait servir à identifier les États ayant besoin d'assistance. De plus, il donne l'occasion d'évaluer l'efficacité des activités d'assistance entreprises. Dans la perspective d'une extension du champ des activités d'assistance, le Secrétariat continuerait de fournir la formation requise à l'échelle du réseau mondial des ASTC appuyés par l'OACI. L'Assemblée est invitée à approuver la poursuite de l'exécution de la Stratégie de l'OACI en matière d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation, et de l'affinage de ses activités et outils connexes.

108. Le délégué du Canada présente ensuite la note WP/130 (Stratégie de renforcement des capacités propres à la sûreté du fret aérien) au nom de l'Australie, du Canada, de la Jordanie, du Liban, de Singapour, de l'Afrique du Sud, du Royaume-Uni, des États-Unis, du Conseil international des aéroports (ACI), de la Global Express Association (GEA), de l'Association du transport aérien international (IATA) et de l'Association internationale du fret aérien (TIACA). La note rappelle que la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) (Montréal, 12-14 septembre 2012) de l'OACI a appuyé l'élaboration d'une stratégie internationale de renforcement des capacités propre à la sûreté du fret et du courrier aériens en vue d'aider les États membres de l'OACI ayant besoin d'assistance pour mettre en œuvre les nouvelles normes internationales en matière de fret et de courrier aériens, et pour se conformer à la stratégie existante de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation et au renforcement des capacités. Depuis lors, le Groupe de travail sur la sûreté

du fret aérien du Groupe d'experts sur la sûreté de l'aviation (AVSECP) a adopté un cadre des pratiques optimales consistant en six piliers clés (sûreté des installations ; sûreté du personnel ; formation ; inspection-filtrage du fret ; chaîne de conservation ; et supervision et conformité) qui ont été intégrés dans les éléments d'orientation de l'OACI sur la sûreté du fret et du courrier aériens. La stratégie d'aide à la mise en œuvre par les États de la stratégie du fret aérien et des normes de sûreté du courrier prévoit : l'intégration totale des efforts de renforcement des capacités en matière de fret aérien dans la stratégie globale de l'OACI relative à l'assistance et au renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation ; la mise à la disposition du Secrétariat de l'OACI, par les États membres et les industries, de ressources comme le matériel de formation et les formateurs, aux fins d'octroi d'appui à la poursuite de l'élaboration du matériel de formation, tel que souligné lors de la dernière Assemblée ; le suivi, par le Groupe de travail sur la sûreté du fret aérien, des efforts de renforcement des capacités déployés par d'autres entités, pour éviter les chevauchements ; et l'alignement de la formation et des éléments d'orientation en cours d'élaboration sur les pratiques optimales adoptées dans le cadre des six piliers, pour promouvoir la cohérence. Cette stratégie est en harmonie avec les principes de sûreté du fret aérien intégrés dans les éléments d'orientation et la feuille de route pour le renforcement de la sûreté du fret aérien mondial proposée dans la note WP/133, qui ont déjà été examinés au titre du point 13 de l'ordre du jour (cf. paragraphe 32).

109. L'Assemblée est invitée à : appuyer la poursuite des travaux de l'OACI visant à élaborer et à examiner, sur la base du cadre des pratiques optimales en matière de sécurité de la chaîne logistique du fret et du courrier aériens, des éléments d'orientation et du matériel de formation qui sont cohérents avec les principes de sûreté du fret et du courrier aériens et la Stratégie de l'OACI en matière d'assistance et de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation, tout en donnant aux États la flexibilité requise, le cas échéant, pour prendre en considération la situation qui leur est propre ; et tenir compte des renseignements figurant dans la note WP/130 lors de la mise à jour de la Résolution A37-17 de l'Assemblée (WP/14).

110. Présentant la note WP/107 (Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation) au nom des 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), le délégué de l'Afrique du Sud souligne que les États en question ont pris acte, avec satisfaction, des efforts déployés par le Secrétariat de l'OACI en fournissant, en coordonnant et en facilitant l'assistance aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation, comme l'exige la Résolution A37-17 de l'Assemblée. La mise en œuvre de plans d'amélioration nationaux a permis au Secrétariat de fournir un appui sous forme d'assistance technique et de renforcement des capacités aux États membres de l'OACI. La note met en exergue le fait que si la CAFAC salue les efforts d'assistance de l'OACI dans les domaines de la formation et du renforcement des capacités, qui ont profité à un certain nombre d'États africains et de membres de leur personnel de sûreté de l'aviation, elle estime que les quatre ASTC situés sur le continent africain sont insuffisants. La CAFAC engage par conséquent l'OACI à approuver et à accréditer davantage d'ASTC en Afrique afin de garantir un accès adéquat à la formation de tous les États africains et d'autres États membres de l'OACI, et à élargir le réseau des ASTC. Par ailleurs, la CAFAC préconise l'autonomisation des entités régionales, car elle est d'avis que ces dernières sont bien placées pour contribuer à l'avancement de la mise en œuvre des mesures efficaces et durables de sûreté de l'aviation en vue de renforcer la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale. L'Assemblée est invitée à : prendre acte des initiatives prises par l'OACI en jouant un rôle moteur dans l'élaboration et la coordination de la mise en œuvre de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation ; demander au Conseil d'inviter le Secrétaire général à s'employer à élargir le réseau des ASTC ; et demander au Secrétaire général de continuer à jouer un rôle de chef de file dans la poursuite du développement de l'assistance de l'AVSEC et du renforcement des capacités en vue d'accroître la portée de la Stratégie et de donner la priorité aux États en développement.

111. Le délégué du Chili présente ensuite la note WP/320 révisée, au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). La note met en exergue les travaux coordonnés du Groupe régional AVSEC/FAL de l'OACI-CLAC visant à établir des priorités en matière de sûreté, à

normaliser les pratiques de sûreté dans les régions Amérique du Nord et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM), et à améliorer les activités de renforcement des capacités, qui ont conduit à l'adoption par la CLAC, lors de sa 20^e Assemblée ordinaire (Brasilia (Brésil), 5-8 novembre 2012), des trois résolutions ci-après : Résolution A20-17 (*Cours sur la détection des passagers indisciplinés et perturbateurs*) ; Résolution A20-19 (*Manuel sur la méthodologie d'évaluation des menaces et de gestion des risques — Directives*) ; et Résolution A20-21 (*Manuel sur le traitement des personnes handicapées dans le transport aérien*). Les importants documents découlant des travaux du Groupe régional AVSEC/FAL de l'OACI-CLAC ont aidé les autorités de l'aviation civile des États membres de la CLAC à s'attaquer aux problèmes de sûreté de l'aviation et de facilitation et à contribuer à un développement sûr, ordonné et efficace du transport aérien international, en maintenant un équilibre approprié entre la sûreté de l'aviation et la facilitation. L'Assemblée est invitée à : prendre acte des renseignements fournis dans la note WP/320 révisée et des documents qui y sont mentionnés, et mettre ces derniers à la disposition de la communauté aéronautique internationale ; et appuyer les travaux relatifs à la sûreté de l'aviation et à la facilitation qui sont en cours en Amérique latine et dans les Caraïbes, et décrits dans la note.

112. Acte est pris de la soumission dans le même temps des cinq notes d'information ci-après : la note WP/152 [Présentation de l'École de sûreté de l'aviation civile (ESAC), Centre régional de formation de l'OACI, ASTC/ESAC], par la République dominicaine ; la note WP/160 (Protection de la zone de sûreté à accès réglementé), par l'Inde ; la note WP/299 (Formation en sûreté de l'aviation et autres activités connexes de renforcement des capacités des pays en développement menées sous la direction de la République de Corée), par la République de Corée ; la note WP/217 (Conférence internationale sur la « Sûreté de l'aviation : 40 ans de service dans l'aviation civile de la Russie »), par la Fédération de Russie ; et la note WP/313 révisée [Programme d'audits/inspections de l'Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)], par l'UEMOA.

113. Exprimant son ferme appui à la note WP/107 (CAFAC) et à la note WP/320 (CLAC), ainsi qu'aux autres notes, le délégué du Togo met en relief le problème posé aux États africains par la pénurie de personnel formé de l'aviation. S'il existe des écoles de formation en Afrique, elles ont besoin d'assistance pour satisfaire aux exigences de l'OACI en matière d'accréditation comme ASTC, ce qui garantirait une formation appropriée du personnel de l'aviation. Soulignant le manque de ressources, le délégué du Togo déclare qu'il serait plus efficace au plan du coût de créer d'autres ASTC en Afrique pour former le personnel et les instructeurs de l'aviation, que de les envoyer dans des ASTC situés sur d'autres continents.

114. Les délégués du Mali, des Comores et du Burkina Faso partagent ce point de vue.

115. Se joignant aux précédents intervenants pour exprimer son appui à la note WP/107 (CAFAC), la déléguée du Royaume-Uni souligne que le renforcement des capacités demeure un élément très important de la trousse d'outils collectifs permettant d'assurer la sûreté de l'aviation. Elle met en relief le fait qu'il conviendrait de cibler les ressources et les efforts sur les domaines où ils auraient le plus d'impact, en utilisant une approche fondée sur le risque, comme c'est le cas avec d'autres éléments de la sûreté de l'aviation. Le Royaume-Uni s'engage pleinement à continuer à accroître sa participation aux activités de renforcement des capacités. Il est déjà un participant et un partenaire très actif à ces activités et compte sur l'OACI pour continuer à jouer un rôle moteur en vue de contribuer à les faciliter et à les coordonner. La déléguée du Royaume-Uni insiste sur la nécessité d'établir des priorités et de fournir des efforts pour travailler en partenariat avec les États faisant montre d'un engagement ferme à agir et disposant d'une stratégie claire pour la mise en œuvre durable de nouvelles mesures. Elle exprime son appui à la note WP/20 et à la note WP/21 présentées par le Conseil, et à la note WP/130 dont le Royaume-Uni est l'un des coauteurs.

116. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie souscrit à ces commentaires.

117. Le délégué de Singapour exprime son appui à la note WP/20 (Conseil) et à la note WP/107 (CAFAC). Se félicitant également de la note WP/320 révisée, il affirme que le travail effectué par la CLAC a contribué au renforcement de la sûreté et de la facilitation à l'échelle mondiale. Appuyant la note WP/130 (8 États et 4 associations), le délégué de Singapour réitère que la sûreté du fret aérien constitue une priorité, et exprime son appui à la poursuite des travaux de l'OACI visant à élaborer et à examiner les éléments d'orientation et le matériel de formation connexes.

118. Félicitant l'OACI pour les progrès accomplis en vue de fournir de l'assistance en matière de sûreté de l'aviation et d'assurer le renforcement des capacités, le délégué du Nigéria appuie la note WP/20 et la note WP/21 présentées par le Conseil. Soutenant également la note WP/107 (CAFAC), il réitère la nécessité de créer d'autres ASTC en Afrique afin de faciliter la formation du personnel de l'aviation issu des États africains et de ceux d'autres régions.

119. Tout en soutenant aussi la note WP/107, le délégué de la Fédération de Russie suggère que l'alinéa a) du résumé analytique soit amendé pour indiquer que l'Assemblée est invitée à appuyer les initiatives de l'OACI, et non à prendre acte de celles-ci. De même, l'alinéa c) pourrait être amendé pour indiquer que l'Assemblée est invitée à appuyer le maintien du rôle moteur de l'OACI dans l'approfondissement de l'assistance en matière de sûreté de l'aviation et du renforcement des capacités, et non à demander au Secrétaire général de continuer d'assurer un tel rôle. Attirant ensuite l'attention sur la note WP/217 sur le 40^e anniversaire de la création d'un système de sûreté de l'aviation en Russie, il souligne qu'il y aurait un autre 40^e anniversaire à commémorer en 2014, à savoir celui de l'adoption par l'OACI de l'Annexe 17 — *Sûreté*. Le délégué de la Fédération de Russie propose que l'Assemblée prenne acte du travail de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et en particulier de l'importance historique de l'Annexe 17.

120. Le premier Vice-président fait remarquer, dans ce contexte, que l'OACI célébrerait également en 2014 le 70^e anniversaire de la signature de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) (Chicago, 7 décembre 1944).

121. La déléguée de la Colombie relève l'assistance actuellement fournie par l'OACI au titre de sa Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation, telle que décrite dans la note WP/20 (Conseil). Elle rappelle que dans le cadre du programme national de formation en sûreté de l'aviation de son État, des cours sont dispensés pour renforcer les compétences du personnel de l'aviation chargé de la mise en œuvre des SARP pertinentes de l'OACI dans les aéroports à l'échelle de la Colombie. Conformément au récent changement apporté à la réglementation aéronautique de la Colombie pour tenir compte des amendements à l'Annexe 17 — *Sûreté*, il est nécessaire que ce programme national de formation mette en œuvre un processus de certification des instructeurs en sûreté de l'aviation et examine le processus de certification du personnel de sûreté de l'aviation. La déléguée de la Colombie appuie les mesures prises par l'OACI dans le cadre de son Programme ISD-SEC (WP/21) pour consolider ses activités et outils d'assistance en matière de sûreté de l'aviation et de renforcement des capacités, en particulier ses initiatives relatives au milieu du travail et à la diversification des programmes de formation. Elle appuie sans réserve le travail actuellement accompli par la CLAC dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la facilitation (WP/320 révisée).

122. Attirant l'attention sur la note WP/130 (8 États et 4 associations), le délégué de l'Espagne souligne l'importance attachée par la conférence HLCAS à l'élaboration d'une stratégie de renforcement des capacités propres à la sûreté du fret et du courrier aériens. Affirmant que les SARP connexes de l'Annexe 17 offrent une base excellente pour l'harmonisation de tous les États membres, il insiste sur la nécessité que les éléments d'orientation en cours d'élaboration tiennent compte du cadre des pratiques optimales et partant, aident les États à mettre en œuvre des mesures efficaces pour garantir la sûreté du fret et du courrier aériens. Comme exemple de la collaboration de l'Espagne dans ce domaine, le délégué de l'Espagne cite les travaux

actuellement effectués par son État et l'Argentine pour mettre au point un processus de certification des chiens renifleurs du fret aérien. Indiquant que l'Espagne participe à des projets d'assistance technique dans divers États, en particulier ceux de la région méditerranéenne, il souligne son engagement à collaborer avec les États ayant besoin d'assistance en matière de mise en œuvre de nouvelles SARP, ainsi qu'à travailler en coopération avec d'autres États européens et organisation en vue de contribuer à ce processus de mise en œuvre. Le délégué de l'Espagne demande que l'Assemblée tienne compte des renseignements figurant dans la note WP/130 lors de la mise en œuvre de la Résolution A37-17 de l'Assemblée.

123. Se référant à la note WP/20 et à la note WP/21 présentées par le Conseil, ainsi qu'à la note WP/107 (CAFAC), le délégué de la France insiste que l'assistance et le renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation par l'OACI sont essentiels pour atteindre les objectifs de mise en œuvre et d'harmonisation mondiales des mesures de sûreté de l'aviation. Soulignant que l'OACI devrait poursuivre ses efforts d'assistance et de coopération techniques pour faciliter la mise en œuvre de ses SARP sur la sûreté de l'aviation, il signale que la France y participe activement. Rappelant que son État a déjà réalisé, au cours de 2013, plus d'une centaine d'activités de coopération auxquelles participent 29 États africains, arabes et européens, le délégué de la France souligne que celle-ci poursuivrait ses efforts de renforcement des capacités à l'avenir. Il souligne par ailleurs que la France appuie la poursuite, par l'OACI, de ses travaux effectués en collaboration avec d'autres fournisseurs d'assistance pour élaborer et appliquer une approche normalisée de la mesure de l'efficacité de l'assistance et du renforcement des capacités.

124. Les délégués des Comores, du Cameroun, du Sénégal, du Burkina Faso et de la Guinée appuient la note WP/107 (CAFAC) et expriment leur reconnaissance à la France pour la formation qu'elle fournit aux États africains au titre de son *Programme d'appui à la sûreté de l'aviation civile en Afrique* (ASACA), et qui est d'une grande utilité. Le délégué du Burkina Faso remercie également l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) pour le soutien constant qu'elle apporte aux États africains.

125. Le délégué du Sénégal exprime également son appui aux autres notes en cours d'examen. Rappelant que la question du manque de cours de formation d'auditeurs de l'OACI a été soulevée lors de la conférence HLCAS, il souligne que beaucoup d'auditeurs africains seraient bientôt à la retraite et qu'il est nécessaire d'assurer leur relève. Le délégué du Sénégal constate, cependant, que même si beaucoup d'États africains sont francophones, les cours de formation des auditeurs de l'OACI tendent à être dispensés en anglais.

126. Tout en se déclarant satisfait de tous les efforts actuellement déployés par l'OACI et d'autres entités pour fournir une assistance en matière de sûreté de l'aviation au continent africain, le délégué de la Guinée insiste sur la nécessité, pour l'OACI, de dynamiser son programme de formation des instructeurs, qui est d'une importance capitale pour maintenir la sûreté de l'aviation au niveau requis.

127. Les délégués d'El Salvador et du Venezuela (République bolivarienne du) expriment leur appui à la note WP/320 révisée (CLAC), la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) saluant le précieux travail effectué par le Groupe régional AVSEC/FAL de l'OACI-CLAC. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) appuie également la note WP/20 et la note WP/21 présentées par le Conseil et la note WP/107 (CAFAC).

128. Le délégué de la Belgique exprime aussi son appui sans réserve à la note WP/20 et à la note WP/21, ainsi qu'à la note WP/130 (8 États et 4 associations), qui soulignent toutes le rôle joué par l'OACI en coordonnant les efforts de renforcement des capacités de ses États membres et des organisations régionales. Il encourage la poursuite de l'élaboration du matériel de formation et le développement des ASTC existants conformément à la politique de formation, qui devrait elle-même être développée davantage par l'OACI.

129. Appuyant également la note WP/21, le délégué du Japon indique que son État s'attend à ce que l'OACI joue un rôle moteur dans l'élaboration et la coordination des activités d'assistance en matière de sûreté de l'aviation et de renforcement des capacités.

130. Le premier Vice-président constate, à la lumière des débats, que le Comité exécutif appuie les travaux du Groupe régional AVSEC/FAL de l'OACI-CLAC présentés dans la note WP/320 révisée et se félicite de leur contribution. Il existe un large soutien en faveur des autres notes de travail.

131. Adoptant les mesures proposées ensuite par le premier Vice-président, le Comité exécutif prend acte avec satisfaction des progrès accomplis sur le plan de la mise en œuvre de la Stratégie d'assistance et de renforcement des capacités en matière de sûreté de l'aviation durant le triennat actuel, et des résultats de l'assistance fournie aux États, mais engage l'OACI à jouer un rôle de chef de file dans la coordination du développement plus poussé d'activités efficaces, ciblées et durables de renforcement des capacités. Reconnaissant le haut niveau de formation dispensée dans l'ensemble du réseau des ASTC, le Comité exécutif se félicite de la perspective d'une plus grande extension du réseau pour mieux permettre aux États en développement de profiter de la formation. Il appuie sans réserve la poursuite de la mise en œuvre de la Stratégie, un affinage plus poussé des activités et des outils d'assistance et de renforcement des capacités, et la résolution du problème de la pénurie des instructeurs et des auditeurs de la sûreté de l'aviation.

132. Le Comité exécutif indique que l'assistance devrait continuer à être accordée en priorité aux États dans le besoin qui font montre de l'engagement et de l'aptitude nécessaires pour soutenir des améliorations. Cette assistance devrait être ciblée et fondée sur le risque.

133. Le Comité exécutif relève par ailleurs l'important travail en cours ayant trait à la sûreté du fret aérien, et appuie sans réserve l'octroi de la priorité à l'élaboration de nouveaux matériels de formation et à d'autres activités de renforcement des capacités propres au fret.

Point 13 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Politique

134. Le directeur du Transport aérien présente ensuite la note WP/14, qui propose des révisions à la Résolution A37-17 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*), qui doit être rebaptisée *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation*. Ces révisions comprennent des amendements effectués pour tenir compte des importants faits nouveaux qui sont survenus depuis la dernière Assemblée, notamment les principaux résultats de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation (HLCAS) (Montréal, 12-14 septembre 2012), et des amendements destinés à clarifier l'intention de politiques en vigueur.

135. Le délégué de Singapour suggère que la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif soit amendée pour inclure une disposition reconnaissant les organisations internationales ayant participé efficacement aux activités de sûreté de l'aviation de l'OACI. Étant entendu que le délégué de Singapour fournirait le texte de cette suggestion d'amendement au Secrétariat pour suite appropriée à donner, le Comité exécutif approuve l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation présenté dans l'Appendice A à la note WP/14, aux fins de soumission à la plénière pour adoption.

136. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la septième séance
(Mercredi 2 octobre 2013, 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 11 de l'ordre du jour : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

Point 18 de l'ordre du jour : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile

Point 19 de l'ordre du jour : Durée des mandats du Secrétaire général
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
2. Point 12 de l'ordre du jour : Coopération technique — Politique et activités de coopération et d'assistance technique
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
3. Point 20 de l'ordre du jour : Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans

Point 21 de l'ordre du jour : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre des membres du Conseil à 39
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
4. Point 22 de l'ordre du jour : Gestion des ressources humaines

Point 23 de l'ordre du jour : Situation du personnel de l'OACI
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
5. Point 24 de l'ordre du jour : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
6. Point 25 de l'ordre du jour : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
7. Point 13 de l'ordre du jour : Sécurité de l'aviation — Politique
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
8. Point 14 de l'ordre du jour : Programme universel d'audits de sécurité (USAP)
 - Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

9. Point 15 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Appui à la mise en œuvre
- Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
10. Point 16 de l'ordre du jour : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine
- Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
11. Approbation d'un projet de texte pour la partie « Généralités » du rapport du Comité exécutif
12. Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement
- Approbation d'un projet de texte pour les rapports à la plénière
(Partie « Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local » et partie « Changement climatique »)

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 11 de l'ordre du jour : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

Point 18 de l'ordre du jour : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile

Point 19 de l'ordre du jour : Durée des mandats du Secrétaire général

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

1. Le Comité doit examiner la note WP/373 présentant le projet de texte du rapport sur ces points de l'ordre du jour.
2. Lors de l'examen du projet de texte relatif au point 18 de l'ordre du jour sur la coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile, la déléguée de l'Australie suggère, et il est convenu, que le paragraphe 18.3 soit amendé de manière à se lire comme suit : « Une délégation relève qu'une entité régionale similaire à celles d'autres régions a été créée dans la région Asie-Pacifique, et offre un appui à ses voisins régionaux en étudiant d'autres initiatives d'engagement coordonné qui pourraient compléter les arrangements existants ».
3. Sous réserve de l'amendement ci-dessus, le Comité approuve la soumission à la plénière du projet de rapport sur les points 11, 18 et 19 de l'ordre du jour présentés dans la note WP/373. De plus, le Comité convient de recommander à la plénière l'adoption, au titre du point 19 de l'ordre du jour, du projet de Résolution 19/1 (*Limitation du nombre de mandats pour les postes de Secrétaire général et de Président du Conseil*).

Point 12 de l'ordre du jour : Coopération technique — Politique et activités de coopération et d'assistance technique

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

4. Le Comité examine et approuve sans changement, pour soumission à la plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 12 de l'ordre du jour figurant dans la note WP/372.

Point 20 de l'ordre du jour : Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans

Point 21 de l'ordre du jour : Proposition d'amendement de l'article 50 a) de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre des membres du Conseil à 39

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

5. Le Comité examine et approuve sans changement, pour soumission à la plénière, son projet de rapport sur les points 20 et 21 de l'ordre du jour présentés dans la note WP/381.

Point 22 de l'ordre du jour : Gestion des ressources humaines

Point 23 de l'ordre du jour : Situation du personnel de l'OACI

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

6. Le Comité examine et approuve sans changement, pour soumission à la plénière, son projet de rapport sur les points 22 et 23 de l'ordre du jour présentés dans la note WP/386 révisée.

Point 24 de l'ordre du jour : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

7. Le Comité examine ensuite à la note WP/403 présentant le projet de texte du rapport sur ce point de l'ordre du jour.

8. La déleguée de Cuba prend acte de la position du Secrétaire général sur le multilinguisme énoncée au paragraphe 24.8 en particulier, selon laquelle les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI sont toujours approuvées dans les six langues officielles de l'Organisation. Elle rappelle que dans la note WP/227 (Disponibilité des documents de l'OACI dans les langues officielles de l'Organisation), les 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ont proposé des mesures pour accroître la diffusion des documents de l'OACI dans toutes les langues officielles de l'Organisation, notamment des amendements à la Résolution A37-15 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques connexes de l'OACI liées spécifiquement à la navigation aérienne*) et à la Résolution A37-25 de l'Assemblée (*Politique de l'OACI en matière de services linguistiques*). La déléguée de Cuba soumettrait leur proposition relative à l'amendement du paragraphe 4 du dispositif de la Résolution A37 15 de l'Assemblée lors de l'examen par le Comité du prochain point de l'ordre du jour.

9. Partageant les préoccupations des États membres de la CLAC, le délégué de la Fédération de Russie affirme que la publication des documents de l'OACI relatifs à la sécurité et à d'autres domaines importants du travail de l'Organisation dans toutes les langues officielles de celle-ci est d'une importance capitale. Il rappelle que son État a proposé, au paragraphe 5 h) de la note WP/307 (Multilinguisme comme un des principes fondamentaux à respecter pour atteindre les objectifs de l'OACI en tant qu'organisme spécialisé de l'ONU), que le Conseil révisé et approuve la procédure de hiérarchisation des publications et des documents de l'OACI au cas où il est impossible de se conformer aux principes de diffusion simultanée dans toutes les langues de travail de l'OACI (cf. la Résolution A24-21 de l'Assemblée, paragraphe 1 du dispositif). Constatant que cette procédure a été adoptée et jouit de l'appui des États membres de l'OACI, le délégué de la Fédération de Russie souligne la nécessité de poursuivre sa mise en œuvre.

10. Attirant l'attention sur le paragraphe 24.10, le délégué des États-Unis indique que même s'il souscrit au projet de texte du rapport, il estime que la note WP/362 (Préservation du multilinguisme à l'OACI) présentée par la France et le Burkina Faso, le Cameroun, le Canada, l'Égypte, la Libye, le Maroc, l'Arabie

saoudite, l'Ukraine et les Émirats arabes unis est trop prescriptive et que quelques-unes des mesures proposées empièteraient sur les responsabilités du Conseil et du Secrétaire général en matière d'élaboration de la politique et de gestion. Il relève avec satisfaction, toutefois, que l'alinéa 4) semble faire en sorte qu'il incombe entièrement au Conseil et au Secrétaire général de mettre en œuvre les politiques de l'Organisation visant à améliorer l'efficacité et l'efficacités des questions liées aux services linguistiques.

11. En l'absence d'autres observations, le Comité approuve le projet de rapport sur le point 24 de l'ordre du jour présenté dans la note WP/403 pour soumission à la plénière.

Point 25 de l'ordre du jour : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

12. Le Comité examine ensuite la note WP/387, qui contient le projet de texte de son rapport sur le point 25 de l'ordre du jour.

13. Il convient, comme le propose le délégué du Danemark : de la suppression de la cinquième clause préambulaire du projet de Résolution 25/1 (*Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux*) ; et du remplacement de l'expression « États contractants » par l'expression « États membres » au paragraphe 2 du dispositif et partout où elle apparaît dans le texte.

14. De plus, le Comité souscrit à une proposition formulée par le Secrétaire général à la lumière d'une suggestion émise par la déléguée de Cuba (cf. WP/227, Appendice B) et des commentaires s'y rapportant, selon laquelle la deuxième phrase du paragraphe 4 du dispositif du projet de Résolution 25/2 (*Élaboration et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*) doit être amendée en insérant, après le sigle « OACI », le passage « devraient être traduites dans toutes les langues de travail de l'OACI en temps voulu et », de manière à se lire comme suit : « Les spécifications techniques de soutien, lorsqu'elles sont élaborées par l'OACI, devraient être traduites dans toutes les langues de travail de l'OACI en temps voulu et être présentées sous forme de documents distincts dans la mesure du possible ».

15. Il convient également, comme le suggère le délégué de la France, de l'amendement du paragraphe 16 du dispositif du projet de Résolution 25/2 en ajoutant l'expression « aussitôt que possible » après le mot « fournis », afin qu'il se lise comme suit : « et fournis aussitôt que possible avec davantage d'orientation sur la notification et la publication des différences » ; et de la suppression du mot « /respect » de la règle pratique 6, car il ne reflète pas les débats du Comité.

16. Par ailleurs, le Comité convient, comme le suggère le délégué de l'Espagne, de l'amendement de la deuxième phrase du paragraphe 25.9 en ajoutant après le terme « Comité » l'expression « qui approuve la politique et », pour tenir compte de la mesure proposée dans la note WP/22 de faire approuver par l'Assemblée la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) ; et de l'élargissement du paragraphe 25.10 pour inclure une nouvelle phrase à la fin de celui-ci, de manière à indiquer que la note WP/22 propose l'insertion d'une pratique recommandée dans l'Annexe 9 concernant l'établissement de lois, de règlements et/ou de politiques par les États pour appuyer les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles.

17. En outre, le Comité souscrit à une proposition formulée par le délégué de Singapour et appuyée par les délégués de l'Espagne et des États-Unis, en faveur de l'amendement de la troisième phrase du paragraphe 25.11 en ajoutant l'expression « assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles »

après les mots « consacrés à » et en supprimant le reste de la phrase, et à une proposition du délégué de l'Espagne tendant à transformer la deuxième phrase du même paragraphe en un paragraphe distinct.

18. Sous réserve des changements indiqués ci-dessus, le Comité approuve le projet de rapport sur le point 25 de l'ordre du jour et convient de recommander à la plénière l'adoption de : la version amendée du projet de Résolution 25/1 (*Composition de la Commission de navigation aérienne et participation à ses travaux*) ; la version amendée du projet de Résolution 25/2 (*Élaboration et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*) ; et le projet de Résolution 25/3 (*Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*) présentés dans la note WP/387.

Point 13 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Politique

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

19. Le Comité examine ensuite la note WP/385 présentant le projet de texte du rapport sur ce point de l'ordre du jour.

20. Le Comité convient, comme le suggère le délégué de la Barbade, de l'insertion d'un nouveau paragraphe 13.33 dans le rapport pour tenir compte de sa recommandation (EX/6) d'amender les définitions des termes « passagers et bagages en correspondance » et « passagers en transit » figurant dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) en remplaçant le mot « vol » par le mot « aéronef » qui est utilisé dans la définition du terme « fret aérien », conformément aux mécanismes existants de mise à jour des éléments d'orientation de l'OACI.

21. Il souscrit par ailleurs à une proposition formulée par le Président à la lumière d'une suggestion émise par le délégué de la Fédération de Russie et appuyée par le délégué de l'Afrique du Sud et des commentaires s'y rapportant, en faveur de l'élargissement du paragraphe 13.6 en ajoutant à la fin de celui-ci une nouvelle phrase qui se lirait comme suit : « un certain nombre d'États expriment des préoccupations quant à l'application des règlements dans les États membres tiers ».

22. Le Comité souscrit aussi aux propositions du délégué du Canada concernant : l'amendement de la première phrase du paragraphe 13.11 en déplaçant l'expression « d'ici au 31 janvier 2014 » de sa position actuelle pour l'insérer après le mot « instaurée » afin de préciser que l'inspection-filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) basée sur la technologie serait instaurée d'ici à cette date ; et l'amendement de la dernière phrase du paragraphe 13.27 en remplaçant le mot « satisfaction » par le mot « facilitation ».

23. Il convient en outre d'amender la deuxième phrase du paragraphe 13.27 en insérant, à la fin, l'expression « reconnaissant l'Annexe 17 comme la référence », tel que suggéré par le délégué de la Suisse.

24. De plus, le Comité convient, comme le suggère le délégué du Royaume-Uni, de l'amendement du paragraphe 13.12 en supprimant le mot « certain » de la deuxième ligne et en remplaçant le texte apparaissant après l'expression « mission de sûreté de l'aviation » par le passage suivant : « et être pris en compte lors de la révision de l'*Exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*. Il invite l'Assemblée à envisager le traitement des tâches figurant dans la note WP/64 comme des priorités en matière de politique et de travail durant le prochain triennat 2014-2016 ».

25. Par ailleurs, il souscrit aux propositions ci-après du délégué du Nicaragua pour tenir compte de ses préoccupations tout en demeurant à l'intérieur du cadre de la mission de l'OACI : amendement de la deuxième ligne du paragraphe 13.13 en remplaçant le mot « cité » par le mot « expliqué » ; amendement de la deuxième phrase du paragraphe 13.31 en remplaçant l'expression « Il souligne l'importance » par l'expression « De même, il reconnaît l'importance » ; et amendement du projet de Résolution 13/1 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation*) en ajoutant, dans l'Appendice A, une clause préambulaire qui se lit comme suit : « *Rappelant* que les Résolutions A27-12 et A29-16 restent en vigueur » ; et un paragraphe du dispositif se lisant comme suit : « *Reconnaissant* l'exploitation du secteur de l'aviation dans le cadre de diverses activités criminelles, notamment le transport illicite par voie aérienne des stupéfiants et des substances psychotropes ».

26. Le Comité convient aussi de l'amendement du paragraphe 9 du dispositif de l'Appendice F au projet de Résolution 13/1 en ajoutant à la fin un passage qui se lit comme suit : « et promouvoir l'utilisation de l'apprentissage en ligne dans la formation en sûreté de l'aviation », comme le suggère la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du), compte tenu du soutien exprimé en faveur de la proposition de son État à cet effet (WP/235).

27. Sous réserve des changements ci-dessus, le Comité approuve, pour soumission à la plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 13 de l'ordre du jour et convient de recommander à la plénière l'adoption de la version amendée du projet de Résolution 13/1 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation*).

Point 14 de l'ordre du jour : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

28. Le Comité examine ensuite et approuve sans changement, pour soumission à la plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 14 de l'ordre du jour figurant dans la note WP/392, étant entendu que des erreurs typographiques mineures dans les textes en français et en russe seraient corrigées dans la version définitive.

Point 15 de l'ordre du jour : Sûreté de l'aviation — Appui à la mise en œuvre

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

29. Le Comité examine ensuite à la note WP/396 présentant le projet de texte du rapport sur ce point de l'ordre du jour.

30. Le Comité convient, comme le suggère le délégué du Royaume-Uni : de l'amendement de la première phrase du paragraphe 15.12 en ajoutant à la fin de celle-ci l'expression « mais engage l'OACI à jouer un rôle de chef de file dans la coordination du développement plus poussé d'activités efficaces, ciblées et durables de renforcement des capacités » ; et de l'amendement de la deuxième phrase du paragraphe 15.14, de manière qu'elle se lise comme suit : « appuie sans réserve l'octroi de la priorité à l'élaboration de nouveaux matériels de formation et d'autres activités de renforcement des capacités propres au fret ».

31. Sous réserve de ces amendements, le Comité approuve le projet de texte de son rapport sur le point 14 de l'ordre du jour figurant dans la note WP/396 pour soumission à la plénière.

Point 16 de l'ordre du jour : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

32. Le Comité examine et approuve sans changement, pour soumission à la plénière, le rapport sur le point 16 de l'ordre du jour figurant dans la note WP/397. Il convient aussi de recommander à la plénière l'adoption du projet de Résolution 16/1 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la facilitation*).

Approbation du projet de texte pour la partie « Généralités » du rapport du Comité exécutif

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

33. Le Comité examine et approuve sans changement le projet de texte pour la partie « Généralités » de son rapport présenté dans la note WP/405.

Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

***Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
(Partie sur les dispositions générales, le bruit et la qualité de l'air local)***

34. Le Comité examine ensuite le projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour relatif à la partie sur les dispositions générales, le bruit et la qualité de l'air local, présenté dans la note WP/371.

35. À la suite d'une question soulevée par le délégué du Guatemala au sujet de la note WP/327 Révision n° 1 (Effets préjudiciables de l'exposition aux particules fines) présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), le Comité convient que le paragraphe 17.2.14 doit être amendé en ajoutant à la fin de la deuxième phrase une expression indiquant que les renseignements fournis par l'ITF dans cette note seraient portés à l'attention du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour examen dans le cadre de ses travaux.

36. Il convient par ailleurs, comme le suggère le délégué de l'Afrique du Sud, de l'élargissement du paragraphe 17.2.16 pour indiquer que la note WP/240 (Approche et recommandations de l'Afrique du Sud en matière de couvre-feu lié au bruit des aéronefs) a aussi demandé aux États et aux régions ayant imposé des couvre-feux nocturnes de revoir leurs politiques.

37. De plus, le Comité convient de l'amendement du paragraphe 8 du dispositif de l'Appendice B à la Résolution 17/1 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local*), comme le propose le délégué de l'Argentine, pour tenir compte de la recommandation émise dans la note WP/318 (Protection de l'environnement, CAEP et Bureaux régionaux de l'OACI) présentée par son État et selon laquelle le Conseil doit encourager les Bureaux régionaux à promouvoir les séminaires, les ateliers et d'autres rencontres similaires, afin que les États qui ne sont ni membres ni observateurs du CAEP puissent tirer plus pleinement profit des travaux du CAEP grâce à un accès plus élargi et plus direct à ces travaux. Il est entendu que le délégué de l'Argentine fournirait le texte de sa proposition d'amendement au Secrétariat.

38. Sous réserve des amendements indiqués ci-dessus, le Comité approuve le projet de texte de son rapport sur le point 17 de l'ordre du jour relatif à la partie sur les dispositions générales, le bruit et la qualité de l'air local figurant dans la note WP/371. Il convient aussi de recommander à la plénière l'adoption de la version amendée du projet de Résolution 17/1 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des*

pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air local).

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière (Partie sur le changement climatique)

39. Le Comité entame son examen du projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour relatif à la partie sur le changement climatique présenté dans la note WP/378, en conjonction avec les notes WP/424, WP/425, WP/426 et WP/427 qui proposent des amendements au projet de Résolution 17/2 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*) figurant dans la note WP/34.

40. Présentant la note, le Président du Comité exécutif rappelle que le Comité, lors de sa quatrième séance tenue le 26 septembre 2013 (EX/4), n'a pas pu atteindre un consensus, particulièrement sur les paragraphes 17 et 18 relatifs aux mesures basées sur le marché (MBM) du projet de Résolution 17/2 (WP/34), et à sa suggestion, a convenu qu'il engage des consultations avec les délégations en vue d'obtenir une version révisée de la proposition. Le Président met en exergue les résultats de ces consultations, qui sont présentés dans la note WP/378 sous forme de propositions d'amendements au projet de Résolution 17/2.

41. Le délégué de la Fédération de Russie propose que : un paragraphe soit inséré dans la partie relative au rapport sur les carburants alternatifs durables pour l'aviation, en évoquant des préoccupations au sujet des capacités limitées de production et du coût de ces carburants, telles que soulevées dans la note WP/250 (Mesures basées sur le marché comme facteur d'une augmentation des gaz à effet de serre dans le secteur de l'aviation civile internationale) présentée par son État ; la partie du rapport sur les plans d'action des États soit amendée pour tenir compte de l'appui de la Fédération de Russie à ces plans d'action ; le paragraphe 17.3.9 soit amendé pour inclure une mention de la note WP/250, cette dernière soulignant l'importance des plans d'action volontaires et de diverses solutions pour la fourniture d'assistance aux États en matière d'élaboration et d'actualisation de leurs plans d'action ; et l'avant-dernière phrase du paragraphe 17.3.31 soit amendée en remplaçant l'expression « exprime par ailleurs son objection au » par l'expression « invite instamment les États à abandonner le principe des » exemptions de minimis aux MBM.

42. Il est convenu de reprendre l'examen du projet de rapport sur le point 17 de l'ordre du jour relatif à la partie sur le changement climatique (WP/378) lors de la prochaine séance.

43. La séance est levée à 12 heures.

Procès-verbal de la huitième séance
(Mercredi 2 octobre 2013, 14 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

- Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
(Partie sur le changement climatique)
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement
(Partie sur le changement climatique)

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

1. Le Comité exécutif reprend (EX/7) l'examen de la note WP/378 sur ce point de l'ordre du jour, en conjonction avec les notes WP/424, WP/425, WP/426 et WP/427 qui proposent des amendements au projet initial de Résolution 17/2 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*) figurant dans la note WP/34.

2. S'exprimant au nom des 22 États arabes, le délégué du Yémen présente une motion de procédure concernant la façon dont la question très délicate de l'aviation internationale et du changement climatique est traitée, notamment dans le cadre de consultations par le Président du Comité exécutif avec les chefs des divers blocs régionaux. Exprimant l'insatisfaction des 22 États arabes à l'égard de ce mécanisme, il souligne que si ces États ont essayé de trouver une solution aux questions en suspens avec le Président dans le cadre de telles consultations, ils sont d'avis que sa proposition de projet de texte de Résolution 17/2 présentée dans la note WP/378 n'aiderait pas le Comité à parvenir à un accord et risquerait d'obliger les délégués à accepter sa proposition sans que leurs divers points de vue aient été pris en considération. Les délégués de la Fédération de Russie, de l'Inde, de l'Arabie saoudite, de l'Iran (République islamique d'), de la Colombie, de la Chine, du Nicaragua, de Bahreïn, de l'Égypte, des Émirats arabes unis, des Maldives, de la République-Unie de Tanzanie et du Qatar partagent ce point de vue. Le délégué de l'Inde insiste qu'il est

extrêmement important d'être transparent dans le traitement de cette question hautement sensible, étant donné particulièrement que l'OACI est censée être une organisation dirigée par ses membres.

3. Le Président du Comité exécutif souligne que le projet de Résolution 17/2 figurant dans la note WP/378 tient compte des longs débats qui ont eu lieu sur l'aviation internationale et le changement climatique et au cours desquels quelque 40 délégués ont pris la parole, ainsi que des consultations supplémentaires qu'il a organisées en vue de rapprocher les diverses positions des États. Sa proposition de projet de texte est destinée à aider le Comité à atteindre le meilleur compromis possible. Tous les délégués sont invités à formuler leurs propositions pour améliorer la Résolution 17/2.

4. Le délégué de la Fédération de Russie rappelle que lors de la quatrième séance du Comité exécutif (EX/4) tenue le 26 septembre 2013, lui-même et les délégués de l'Arabie saoudite, du Brésil et de la Chine ont suggéré que le Président crée un groupe de travail pour faire avancer le travail complexe du Comité sur le projet de Résolution 17/2. Le Comité a, cependant, souscrit à la proposition de rechange du Président consistant, pour ce dernier, à mener des consultations informelles avec les délégués afin de rapprocher les différents points de vue, en utilisant la proposition de texte du Conseil présentée dans la note WP/34 comme base pour aller de l'avant.

5. S'exprimant au nom des coauteurs des notes WP/424, WP/425, WP/426 et WP/427, le délégué de la Fédération de Russie indique que la proposition de projet de texte de Résolution 17/2 (WP/378) du Président ne répond malheureusement pas à quelques-unes de leurs préoccupations fondamentales concernant les diverses questions soulevées au titre du point 17 de l'ordre du jour (partie sur le changement climatique). Les coauteurs ne sauraient donc accepter le projet de Résolution 17/2 tel présenté dans la note WP/378 si les changements proposés dans les quatre notes n'y sont pas intégrés. Les coauteurs estiment que la proposition du Président va à l'encontre de deux principes fondamentaux de l'OACI, en prônant l'unilatéralisme aux dépens du multilatéralisme et en favorisant les groupes d'États par rapport aux États. Les coauteurs sont attachés au multilatéralisme et rejettent l'unilatéralisme. Ils s'opposent aussi à l'inclusion du concept d'un groupe d'États dans le projet de Résolution 17/2, car cela va à l'encontre de la Convention de Chicago. Les coauteurs ont formulé leurs propres propositions d'amendements au projet de Résolution 17/2, en gardant à l'esprit les principes fondamentaux de multilatéralisme et d'accord mutuel.

6. Suggérant que le Comité examine chaque note séparément, le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/425 au nom de ses coauteurs [Argentine, Brésil, Chine, Cuba, Guatemala, Inde, Iran (République islamique d'), Pakistan, Pérou, Fédération de Russie, Arabie saoudite et Afrique du Sud]. Il indique que les amendements proposés dans cette note devraient constituer la base des débats et non ceux proposés dans la note WP/424 présentée par les mêmes coauteurs.

7. Les délégués de l'Arabie saoudite, de la Chine et du Brésil se prononcent également en faveur de l'examen des quatre notes sur une base individuelle pour faciliter la prise de décision du Comité.

8. Le délégué de l'Argentine souligne que le principal objectif visé par les coauteurs en présentant les notes WP/424 et WP/425 est d'exprimer la position de leurs États en développement sur les paragraphes 16 à 19 du projet initial de Résolution 17/2 présenté dans la note WP/34. Ils n'appuient pas la formulation proposée par le Président du paragraphe 16 de la note WP/378, car ils estiment qu'elle valide l'application unilatérale des MBM par un État ou un groupe d'États sans exigence d'accord mutuel préalable des autres États concernés, en attendant la création d'un régime mondial de MBM. Suggérant que le paragraphe 16 de la note WP/378 soit remplacé par les paragraphes 16 et 16 *bis* présentés dans la note WP/425, les coauteurs soulignent la nécessité pour toutes les MBM de respecter le principe d'accord mutuel, ce qui ne va pas à l'encontre des principes de l'OACI, et le besoin d'un seuil de minimis pour empêcher que les plus petits États ne soient soumis à des MBM unilatérales. Les coauteurs proposent un seuil

de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes des activités de l'aviation civile internationale. De plus, ils proposent la suppression des paragraphes 17, 18 et 19 du texte initial du projet de Résolution 17/2 (WP/34).

9. Rappelant qu'il a été membre du Groupe de haut niveau sur l'aviation internationale et le changement climatique, le délégué de l'Inde souligne que les problèmes soulevés par lui et beaucoup d'autres membres durant les réunions du Groupe sont les mêmes qui demeurent non résolus dans le texte du projet de Résolution 17/2 (WP/378) proposé par le Président. Il a toujours mis l'accent sur le panier de mesures, dans lequel les MBM complètent les innovations technologiques, opérationnelles et autres qui se produisent dans l'industrie de l'aviation. Toutefois, en cas d'acceptation de la proposition du Président, ces autres éléments importants du panier de mesures seraient en pratique absorbés par les MBM, ce qui compromettrait non seulement le système multilatéral, mais aussi les progrès accomplis par l'industrie de l'aviation. Le délégué de l'Inde appuie entièrement les principes de multilatéralisme et d'accord mutuel, sur la base desquels l'Organisation a traité de questions très difficiles dans le passé. Il souligne que dans la recherche de solutions à des questions controversées comme celles en cours d'examen, il est nécessaire de trouver une voie à suivre en prenant en considération les divers points de vue différents et non en souscrivant à un seul.

10. Le délégué de l'Inde estime que la proposition de MBM présentée dans la note WP/378 ne permettrait ni de s'attaquer au changement climatique ni d'assurer l'avancement de l'aviation civile internationale. Faisant remarquer que le concept d'« États ou groupes d'États » (ou « États, séparément ou conjointement ») est nouveau, il déclare qu'il est contraire à la Convention de Chicago, et met en garde contre son introduction par des moyens détournés. Insistant que son État et les autres coauteurs de la note WP/425 n'ont eu d'autre choix que de présenter leurs propositions d'amendements au projet de Résolution 17/2, le délégué de l'Inde souligne qu'ils demandent à l'Assemblée de maintenir ce dont elle a convenu auparavant au paragraphe 14 de la Résolution A37-19 de l'Assemblée (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*), à savoir, des consultations et des négociations bilatérales et/ou multilatérales entre les États pour parvenir à un accord lors de la conception de nouvelles MBM pour l'aviation internationale ou de la mise en œuvre de celles qui existent déjà, au lieu de l'introduction du concept controversé en question. Comprenant parfaitement les préoccupations de beaucoup d'États au sujet des dispositions de minimis, les coauteurs proposent également, dans le but d'y répondre, un seuil de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes des activités de l'aviation civile internationale. Déclarant que la proposition de minimis du Président est complexe, le délégué de l'Inde souligne qu'il serait impossible pour tous les délégués d'y souscrire sans évaluer au préalable son impact sur leurs États respectifs. Pour cette raison, une solution beaucoup plus simple se révèle nécessaire. Il insiste qu'en examinant la proposition du Président, les délégués devraient garder à l'esprit la nécessité de respecter les dispositions de la Convention de Chicago et se demander s'ils veulent que l'Assemblée adopte une proposition qui, à son avis, conduirait à la fin du multilatéralisme et donnerait de la légitimité à l'unilatéralisme. Le délégué de l'Inde ne pense pas que telle soit la voie à suivre.

11. Les délégués de l'Iran (République islamique d'), de la Colombie, de la République-Unie de Tanzanie et du Bangladesh partagent les préoccupations exprimées par les délégués de la Fédération de Russie, de l'Argentine et de l'Inde.

12. Durant les débats qui s'ensuivent, les délégués du Guatemala, de l'Arabie saoudite, de l'Iran (République islamique d'), de la Colombie, de la Chine, de Cuba, du Brésil, du Pakistan, du Nigéria, du Pérou, du Nicaragua, de la République populaire démocratique de Corée, de Bahreïn, de l'Égypte, du Venezuela (République bolivarienne du), de l'Ouganda, de l'Afrique du Sud, des Maldives, du Maroc, de la Bolivie (État plurinational de), du Soudan, de la République-Unie de Tanzanie, du Bangladesh, de la République démocratique du Congo, de Kiribati, de la Barbade et de Singapour appuient les amendements proposés dans la note WP/425.

13. Ce faisant, les délégués de l'Arabie saoudite, de l'Iran (République islamique d'), de la Colombie, du Pakistan, du Pérou, de Bahreïn, de l'Égypte, des Maldives et de la République-Unie de Tanzanie réitérent leur rejet de l'application unilatérale des MBM par un État ou un groupe d'États. Les délégués de Bahreïn et de l'Égypte mettent en relief, à cet égard, le potentiel impact négatif des MBM unilatérales sur les compagnies aériennes des États en développement. Les délégués de l'Arabie saoudite, de Cuba, du Pérou, de l'Ouganda, du Maroc et de la République-Unie de Tanzanie soulignent que le projet de Résolution 17/2 (WP/378) proposé par le Président ne répond pas aux préoccupations des États en développement. La déleguée du Pérou indique par ailleurs qu'elle n'est pas prête à accepter le paragraphe 16 c) proposé par le Président et ayant trait à un seuil de minimis pour l'application des MBM, car il est nécessaire d'en évaluer d'abord l'impact potentiel sur son État.

14. Attirant l'attention sur les éléments du projet de rapport figurant dans la note WP/378, le délégué de la Chine suggère que le sous-titre « Analyse » soit inséré avant le paragraphe 17.3.42 relatif à l'examen par le Comité de la note WP/34, et que le paragraphe 17.3.44 soit révisé pour indiquer que quelques États ont suggéré la création d'un groupe de travail pour aller de l'avant. Il suggère par ailleurs que le projet de rapport soit amendé pour tenir compte de sa déclaration antérieure (EX/4) concernant les diverses questions traitées dans le projet de Résolution 17/2, en particulier l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone (CNG) à partir de 2020, les MBM nationales et un régime mondial de MBM, le principe de responsabilités communes mais différenciées (CBDR) et le principe de circonstances spéciales et capacités respectives (SCRC) des États en développement, ainsi que la fourniture de ressources financières, le transfert des technologies et le renforcement des capacités. Le délégué de Cuba appuie ces changements proposés à la note WP/378.

15. Se référant à la proposition de paragraphe 16 1) de la note WP/425, le délégué du Mexique souligne que les États ont le droit souverain d'appliquer une MBM dans leur espace aérien national en vertu de l'article 1 (souveraineté) de la Convention de Chicago. Rappelant les commentaires émis au sujet de la phrase introductive de l'article 16 du texte du projet de Résolution 17/2 (WP/378) du Président, il souligne que la reconnaissance de groupes d'États auxquels certains États ont délégué des pouvoirs dans le domaine de la sécurité de l'aviation constitue une pratique de longue date de l'OACI. L'Assemblée a toujours appuyé ces types d'associations, car celles-ci servent à renforcer la sécurité de l'aviation. Appuyant en principe la proposition du Président, le délégué du Mexique indique qu'il est néanmoins ouvert à l'ajout de certains éléments de la note WP/425 afin de répondre aux préoccupations des coauteurs et d'autres États.

16. Parlant au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), le délégué de la Lituanie exprime une préoccupation quant au fait que le projet de Résolution 17/2 proposé par le Président ne correspond pas aux attentes des États européens à maints égards. En revanche, il s'agit d'une proposition positive qui a été présentée comme un ensemble. Les États européens seraient prêts à accepter le compromis proposé par le Président si et seulement si : chacun de ses éléments est retenu dans le cadre de l'ensemble global ; et conduit à l'acceptation par une plus grande majorité des délégués que le texte proposé par le Conseil (WP/34).

17. Le délégué du Brésil réitère son appui non seulement à la note WP/425, mais aussi à la note WP/426 présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud, qui propose l'ajout d'un nouveau paragraphe p) sur le principe de CBDR et le principe de SCRC des États en développement aux principes directeurs régissant la conception et la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale joints au projet de Résolution 17/2.

18. Les délégués du Pakistan, de l'Égypte, du Venezuela (République bolivarienne du), de l'Afrique du Sud, des Maldives et de l'Afghanistan appuient également la note WP/426.

19. Ayant examiné cette note, le délégué des Émirats arabes unis est d'avis qu'un compromis peut être trouvé : en réinsérant dans le projet de Résolution 17/2 le paragraphe 15 de la Résolution A37-19 de l'Assemblée relatif à un seuil de minimis de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes des activités de l'aviation civile internationale ; et en amendant la proposition par l'ajout d'un nouveau paragraphe p) aux principes directeurs régissant la conception et la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale joints au projet de Résolution 17/2 (WP/426), de façon qu'il soit également fait référence au principe de non-discrimination. Le délégué du Qatar partage ce point de vue.

20. Attirant l'attention sur le fait que le changement climatique constitue un problème réel et grave qui touche tous les êtres humains en tant que citoyens communs de la planète, le délégué du Pakistan souligne que tous les habitants de la terre ont la responsabilité commune de le résoudre. Rappelant toutefois que le problème actuel de la pollution environnementale accumulée provient principalement des États développés, qui ont produit cette pollution pendant qu'ils réalisaient des avancées technologiques, il insiste que la part des États en développement est nettement moins importante. Par conséquent, la responsabilité commune que tous partagent de résoudre ce problème environnemental requiert un traitement différentiel fondé sur les parts historiques, les avancées technologiques, les ressources financières, etc. Le délégué du Pakistan fait remarquer, dans ce contexte, que les émissions de l'aviation internationale représentent actuellement moins de 2 % du total des émissions mondiales de CO₂. Soulignant qu'il existe d'autres éléments du panier de mesures qui sont d'une importance égale à celle des MBM, il cite entre autres les améliorations du rendement des carburants, les mesures opérationnelles et les carburants alternatifs durables pour l'aviation. Le délégué du Pakistan déclare que l'objectif d'un régime mondial de MBM ne profite pas à l'aviation civile internationale, car il conduirait à la distorsion du marché et aurait par conséquent une incidence négative sur l'industrie de l'aviation des États en développement. Mettant en exergue le fait que son État est l'un des coauteurs des notes WP/424-/427, il réitère la nécessité de respecter les principes de souveraineté étatique, de multilatéralisme et d'accord mutuel lors de la recherche d'une solution au problème mondial du changement climatique. Rejetant le concept d'« États ou groupes d'États » (ou « États, séparément ou conjointement ») utilisé dans le projet de Résolution 17/2 (WP/378) proposé par le Président, le délégué du Pakistan déclare qu'il est non conforme à la Convention de Chicago et créerait un précédent inutile à l'Assemblée de l'OACI. Rejetant donc résolument le paragraphe 16 du texte proposé par le Président, il indique qu'il n'appuierait qu'une solution conforme à la Convention de Chicago.

21. Marquant son insatisfaction à l'égard du paragraphe 16 c) du projet de Résolution 17/2 proposé par le Président, le délégué du Nigéria indique qu'il reste attaché à la position exprimée par les 54 États africains lors des consultations et qui est présentée de façon appropriée dans la note WP/425. Déclarant que les chiffres des seuils de minimis donnés au paragraphe 16 c) sont arbitraires et inacceptables, il exprime son appui au seuil de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes des activités de l'aviation civile internationale figurant au paragraphe 15 de la Résolution A37-19 de l'Assemblée et indiqué dans le paragraphe 18 du projet de texte initial de la Résolution 17/2 et le paragraphe 16 2) présentés dans la note WP/425.

22. Le délégué de la France exprime son appui sans réserve à la méthode choisie par le Président pour mener des consultations avec les délégations, et à l'esprit dans lequel il les a engagées. Il réitère que la proposition du Président (WP/378) constitue un ensemble de mesures destiné à guider les actions futures de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, et qui contient les éléments essentiels pour la définition et la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM ainsi que la définition d'un cadre des MBM que les États peuvent appliquer en attendant la mise en œuvre du régime. Le délégué de la France affirme que la Convention de Chicago ne contient aucune disposition empêchant un État de prendre des mesures à l'intérieur de son espace aérien national ou empêchant des États de se mettre ensemble pour coordonner ces mesures. Il ne peut par conséquent accepter aucun amendement proposé au projet de Résolution 17/2 qui va à l'encontre de ce principe. Se référant à la proposition (WP/426) d'ajouter aux principes directeurs régissant la conception et la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale joints

à la Résolution un nouveau paragraphe p) sur le principe de CBDR et le principe de SCRC des États en développement, il maintient que cela rendrait le processus encore plus complexe et irait à l'encontre du concept d'un régime mondial de MBM. Pour toutes ces raisons, le délégué de la France se prononce en faveur de l'idée de travailler sur la base du texte proposé par le Président (WP/378).

23. Souscrivant aux commentaires formulés par le délégué de la Lituanie, le délégué du Royaume-Uni souligne que les importants progrès accomplis depuis la dernière Assemblée sur le panier complet de mesures ont été bien pris en compte dans le projet de Résolution 17/2 présenté dans la note WP/378. Appuyant sans réserve le processus consultatif établi par le Président, il affirme que le texte proposé par ce dernier constitue une amélioration par rapport à la proposition de texte du Conseil figurant dans la note WP/34. Le délégué du Royaume-Uni est par conséquent disposé à poursuivre les débats du Comité sur la base de la proposition du Président (WP/378), laquelle doit être considérée comme un ensemble reflétant déjà des compromis par rapport à tous les points de vue. Il insiste sur la nécessité d'être conscient qu'il s'agit d'un moment historique pour l'OACI et de faire montre d'un esprit d'initiative en définissant un accord avant la clôture de l'Assemblée, afin que l'aviation internationale apporte sa contribution aux efforts d'atténuation du changement climatique mondial. Soulignant qu'un régime mondial de MBM est nécessaire pour atteindre les objectifs de l'OACI, le délégué du Royaume-Uni remarque que l'industrie de l'aviation est d'accord sur ce point. Il appuie donc sans réserve les paragraphes du projet de Résolution 17/2 qui présentent le programme de travail menant à la prochaine Assemblée en 2016.

24. Relevant que des éléments probants scientifiques montrent que les émissions doivent atteindre un sommet avant 2020, le délégué du Royaume-Uni souligne que l'Europe estime que les États souhaitant prendre des mesures précoces devraient être à même de mettre en œuvre les mesures les plus efficaces possible au plan du coût pour réduire les émissions, notamment les MBM. L'Europe est également d'avis que pour plus d'efficacité et pour une plus large couverture des émissions de CO₂, les mesures régionales ou les mesures de groupes d'États devraient être encouragées. Cela devrait être facilité par le cadre des MBM envisagé. Le délégué du Royaume-Uni souligne que l'OACI encourage la coopération régionale dans beaucoup d'autres domaines, dont la sécurité de l'aviation. Il insiste par ailleurs que les mesures régionales permettent l'harmonisation des politiques entre un nombre d'États, avec pour effet des approches plus globales et une réduction de la charge administrative supportée par les exploitants, ce qui est conforme aux principes des MBM adoptés par la précédente l'Assemblée dans la Résolution A37-19. L'Europe est toutefois parfaitement consciente que tous les États ne sont pas prêts à adopter des mesures précoces et que les SCRC doivent être pris en compte, par exemple à travers une clause de minimis, en attendant qu'un régime mondial de MBM soit élaboré. Le délégué du Royaume-Uni souligne qu'il importe de continuer à travailler ensemble de manière constructive pour parvenir au meilleur texte de compromis possible.

25. Le délégué du Danemark donne son appui aux interventions des délégués du Mexique, de la Lituanie, de la France et du Royaume-Uni, ainsi qu'au processus consultatif adopté par le Président pour arriver à un accord sur un régime mondial de MBM. Des progrès importants ont été accomplis depuis le début de l'Assemblée, et il est nécessaire de continuer à s'efforcer de parvenir à un accord dans un esprit constructif de compromis. Soulignant que cet accord et ce compromis doivent être considérés comme un ensemble, le délégué du Danemark insiste sur la nécessité de réaliser des progrès sur tous les aspects, y compris les domaines les plus difficiles. Pour cette raison, il préfère le projet de texte de Résolution 17/2 (WP/378) du Président.

26. Se référant aux propositions formulées dans la note WP/425, le délégué du Danemark souligne que le changement climatique constitue un problème grave et que le secteur de l'aviation doit, comme tous les autres secteurs, commencer à réduire les émissions dès maintenant s'il tient sérieusement à atteindre les objectifs convenus à l'échelle mondiale de réduire l'augmentation de la température moyenne planétaire. Il est donc essentiel que l'OACI reconnaisse les droits et les responsabilités des États, en vertu de l'article 1 (souveraineté) de la Convention de Chicago, en ce qui concerne la possibilité de prendre des mesures

actuellement pour réduire les émissions aéronautiques. Les États européens ont déjà adopté un ensemble global de mesures et entendent continuer à contribuer aux efforts précoces visant à réduire les effets des émissions de l'aviation sur le climat. Affirmant qu'il est essentiel pour l'OACI de démontrer sa capacité à réguler efficacement l'aviation, le délégué du Danemark réitère que l'occasion qui s'offre actuellement ne doit pas être manquée.

27. Le délégué de la République populaire démocratique de Corée exprime son appréciation pour l'excellent travail accompli avec diligence par le Secrétariat de l'OACI pour faire avancer la stratégie et les initiatives mises en œuvre par l'aviation civile internationale afin de s'attaquer à ses effets sur le climat. Appuyant sans réserve les amendements au projet de Résolution 17/2 présentés dans la note WP/425, il souligne qu'il importe que le Conseil examine la clause de minimis comme le préconise le nouveau paragraphe 16 *bis* proposé.

28. Le délégué du Portugal se joint aux délégués de la Lituanie, de la France, du Royaume-Uni, du Danemark et autres pour appuyer la proposition du Président comme un ensemble, et dans l'esprit de compromis, pour suivre une seule voie en vue d'atteindre le principal objectif de la présente Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique.

29. Le délégué de la Belgique appuie les commentaires formulés par les délégués du Mexique, de la Lituanie, de la France et du Royaume-Uni, entre autres. Il souligne que même si le texte révisé de la Résolution 17/2 figurant dans la note WP/378 est loin de répondre à ses attentes à maints égards, en le considérant comme un ensemble, il est prêt à aller de l'avant avec le texte proposé et à continuer d'accomplir des progrès dans le cadre des débats du Comité. Indiquant qu'il ne peut accepter les amendements à la Résolution 17/2 proposés par les coauteurs des notes WP/424, WP/425, WP/426 et WP/427, le délégué de la Belgique souligne qu'il appuie l'évolution dans un cadre permettant aux États qui le souhaitent de prendre des mesures pour limiter leurs émissions aéronautiques. Insistant sur la nécessité de comprendre parfaitement le concept de multilatéralisme, il se demande si le cadre définit les principes auxquels les mesures doivent se conformer. Le délégué de la Belgique déclare que l'exigence d'accord mutuel est incompatible avec le cadre, car celui-ci définit par essence les modalités et les principes auxquels les mesures doivent se conformer. De plus, comme le souligne le délégué de la France, l'exigence d'accord mutuel peut aller à l'encontre de la souveraineté des États sur leur espace aérien.

30. Reprenant les commentaires formulés par le délégué du Danemark, le délégué de l'Italie déclare qu'un ensemble de mesures qui ne reconnaît pas le droit des États de prendre des mesures pour réduire leurs émissions aéronautiques dans leur espace aérien national avant la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM ne semblerait constituer un signe véritable d'engagement à réduire le changement climatique à l'échelle mondiale. Le problème est important et la réponse doit l'être aussi. Réitérant que le projet de texte de Résolution 17/2 proposé par le Président doit être considéré comme un ensemble pour obtenir un appui global, le délégué de l'Italie exprime son rejet des propositions de rechange contenues dans les notes WP/424 à WP/427, car elles compromettent cette approche. Il souligne à cet égard que la proposition présentée dans la note WP/425 rompt l'équilibre établi dans la note WP/378 en supprimant la mention du droit des États.

31. Le délégué de l'Allemagne appuie les interventions des délégués du Mexique, de la Lituanie, France, du Royaume-Uni et d'autres États membres de l'UE. Il note que, pour son État, les questions environnementales, en particulier celles du changement climatique, sont très importantes. Réitérant la nécessité, pour l'OACI, de jouer un rôle moteur dans la résolution de la question de l'aviation internationale et du changement climatique, le délégué de l'Allemagne souligne qu'une approche globale devrait être adoptée. Rappelant que des mesures technologiques et opérationnelles, ainsi que des carburants alternatifs durables pour l'aviation, ont déjà été identifiés comme étant des éléments importants d'une telle approche, il souligne qu'il convient de compléter ce panier de mesures par des MBM pour combler les lacunes entravant l'atteinte des objectifs de réduction des émissions de CO₂. Affirmant que les MBM constituent le moyen le plus efficace

au plan du coût d'assurer les réductions requises, le délégué de l'Allemagne rappelle que beaucoup de délégués ont appuyé ce concept lors de débats précédents (EX/4). Insistant qu'il convient de saisir cette occasion pour compléter l'ensemble des activités de réduction des émissions de CO₂ en cours de mise en œuvre par les États conformément à leurs plans d'action nationaux, il indique que son État estime que l'utilisation des MBM constitue une partie importante de ses activités nationales de réduction des émissions de CO₂, en entendant la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM. Soulignant que son État n'appliquerait pas les MBM d'une façon qui occasionnerait des distorsions du marché, le délégué de l'Allemagne indique qu'il considère l'utilisation des MBM comme une étape légitime et souhaiterait que l'OACI fournisse un cadre dans ce sens.

32. Affirmant que le projet de Résolution 17/2 proposé par le Président (WP/378) constitue une bonne base de compromis et un ensemble qu'il accepterait si tous ses éléments sont retenus, le délégué de l'Allemagne fait remarquer qu'il décrit les mesures que les États pourraient prendre pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation à l'échelon national ou régional, ce qui devrait être encouragé par l'OACI. À son avis, ce projet de résolution tient compte des diverses préoccupations des États et accorde des exemptions aux États dont la part des activités de l'aviation civile internationale est très faible, soit un concept qu'il appuie en général. Réitérant que le texte proposé par le Président constitue par conséquent une base de compromis, le délégué de l'Allemagne insiste que cet accomplissement majeur ne devrait pas être mis en péril en suggérant des éléments complètement nouveaux, comme cela a été le cas. Soulignant par ailleurs que les débats ne devraient pas être répétés, il affirme que les notes WP/424 à WP/427 ne concordent pas avec l'approche que le Président a décrite dans ses observations liminaires sur le point 17 de l'ordre du jour en déclarant qu'il existe des vues divergentes qui sont très difficiles à rapprocher. Pour les raisons ci-dessus, le délégué de l'Allemagne appuie le panier de mesures proposé par le Président dans la note WP/378, et en particulier le paragraphe 16 du projet de Résolution 17/2.

33. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) rappelle qu'un des principaux objectifs de l'OACI est d'assurer le développement durable du transport aérien. Relevant les différentes positions des États et des régions, elle réitère la nécessité de prendre en considération leurs circonstances respectives lors de la mise au point finale de la Résolution 17/2. Exprimant son appui aux amendements à la résolution proposés dans les notes WP/424, WP/425 et WP/426, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) demande que son État soit ajouté comme coauteur à ces notes. Reconnaisant le travail et le rôle moteur de l'OACI dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, elle souligne que le Venezuela (République bolivarienne du) continuerait à œuvrer en faveur d'une solution de consensus qui est équilibrée et respecte le développement durable du transport aérien.

34. Ayant largement participé aux consultations, le délégué de l'Ouganda est conscient que le paragraphe 16 c) de la proposition de projet de Résolution 17/2 du Président qui présente des seuils de minimis constitue une tentative de prise en compte des préoccupations des États en développement. Affirmant que le paragraphe ne répond pas adéquatement à ces préoccupations, pour les raisons précises qui ont été évoquées durant le processus consultatif, il exprime son appui aux amendements proposés dans la note WP/425 et qui répondent effectivement à ces préoccupations. Il exprime l'espoir que ces amendements seront largement acceptés afin que les préoccupations des États en développement, en particulier ceux ayant un très faible niveau d'activité de l'aviation civile internationale, soient prises en considération dans la version finale de la Résolution 17/2.

35. Réitérant son appui à la note WP/425 et à la note WP/426 dont son État est l'un des coauteurs, la déléguée de l'Afrique du Sud met en relief le fait qu'il importe que l'Assemblée soit guidée par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCE) et ses principes lorsqu'elle aborde les problèmes de changement climatique, en ce qui concerne en particulier ses principes de CBDR et de capacités respectives, d'équité, de développement durable et d'intégrité environnementale. Demandant le respect de ces principes, elle rappelle que c'est sur cette toile de fond que les coauteurs de la note WP/426

proposent l'ajout d'un nouveau paragraphe p) stipulant que les MBM devraient être conformes au principe de CBDR et au principe de SCRC des États en développement. Déclarant que le libellé utilisé dans le paragraphe 16 de la note WP/378 est complexe, la déléguée de l'Afrique du Sud suggère qu'il soit remplacé par le libellé simplifié utilisé au paragraphe 16 et au paragraphe 16 *bis* de la note WP/425. Affirmant que ce compromis profiterait à tous, elle souligne que les deux paragraphes en question promeuvent une concertation constructive avant la mise en œuvre des MBM et la rétention du principe de minimis convenu dans la Résolution A37-19 de l'Assemblée. Constatant que le seuil de 1 % proposé dans la note WP/425 soulève un certain nombre de questions, la déléguée de l'Afrique du Sud souligne que son examen par le Conseil, tel que proposé au paragraphe 16 *bis*, aiderait la 39^e session de l'Assemblée à déterminer le seuil approprié en 2016.

36. Mettant en exergue le fait que son État pâtirait du changement climatique mondial plus que tout autre État, le délégué des Maldives souligne que le texte actuel du projet de Résolution 17/2 (WP/378) affecterait défavorablement les Maldives, car il aurait une incidence négative sur leur seule ressource, le tourisme. Il déclare que cela risquerait d'occasionner la disparition économique de son État avant que la nature, sous forme de montée du niveau de la mer, ne le fasse disparaître physiquement. Relevant que des décisions qui touchent son État sont prises unilatéralement par des États ou groupes d'États, le délégué des Maldives indique que cela revient à dire que ces États sont bien placés pour savoir ce qui est mieux pour son État. Il se demande pourquoi il est nécessaire de faire référence, dans la Résolution 17/2, au droit des États à prendre des mesures dans leur espace aérien national si, comme l'ont indiqué les précédents intervenants, la Convention de Chicago confère déjà ce droit aux États. Si un État veut prendre une telle mesure, il devrait le faire. Le délégué des Maldives ne peut cependant accepter, en toute conscience, qu'une organisation multilatérale comme à l'OACI permette à un État ou à un groupe d'États de prendre des décisions unilatérales. Il appuie par conséquent les amendements au projet de Résolution 17/2 proposés dans la note WP/425. Le délégué des Maldives appuie par ailleurs l'insertion d'un nouveau paragraphe p) sur le principe de CBDR et le principe de SCRC des États en développement dans l'Annexe à la résolution comme le propose la note WP/426.

37. Maintenant que les CBDR n'ont aucune place au forum de l'OACI, le délégué des États-Unis rappelle que ce concept vient du forum de la CCNUCE. Il souligne qu'à l'OACI, le principe central est celui de non-discrimination et de possibilités égales et équitables (c'est-à-dire l'évitement de la distorsion du marché). Faisant remarquer que les compagnies aériennes de certains États en développement figurent parmi les meilleures, les plus fortes, les plus riches et les plus compétitives au monde, le délégué des États-Unis souligne que c'est le concept différent mais connexe de SCRC qui a été élaboré pour l'Assemblée, comme moyen de reconnaître les circonstances différentes et capacités respectives des États dans le contexte de l'OACI. S'il considère cela approprié, il maintient que les CBDR et l'établissement de toute ligne de démarcation nette entre les États développés et ceux en développement sont par essence non cohérents avec la Convention de Chicago et n'ont donc pas leur place à l'OACI.

38. Rappelant la déclaration générale émise par le ministre des Transports des États-Unis lors de la deuxième séance de la plénière (P/2) le 24 septembre 2013, le délégué des États-Unis réitère que son État s'engage fermement à s'attaquer aux incidences du changement climatique et à œuvrer activement au sein de l'OACI pour élaborer une approche globale de la lutte contre le changement climatique. Conformément à cet engagement, il appuie beaucoup d'aspects du projet de Résolution 17/2 proposé par le Président (WP/378), mais pas l'ensemble du projet. Le délégué des États-Unis signale que, fait important, la Résolution met en évidence un engagement de l'OACI à s'attaquer aux effets de l'aviation internationale sur le changement climatique. En particulier, selon la proposition du Président, l'Assemblée de l'OACI déciderait d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale — une réussite exemplaire pour l'OACI. Il s'agit d'un engagement important qui a été appuyé par les États-Unis, leur industrie de l'aviation et leurs parties prenantes issues des organisations non gouvernementales.

39. Le délégué des États-Unis souligne que ce problème étant de nature difficile, certains aspects du projet de texte de Résolution 17/2 proposés par le Président requièrent un compromis et ne représentent l'issue idéale pour aucune partie. Il relève à cet égard que certaines dispositions ne sont assurément pas parfaites. Donnant son point de vue sur quelques-unes de ces dispositions, le délégué des États-Unis indique, eu égard au paragraphe 16, que son État croit comprendre que la Résolution 17/2 ne vise ni à approuver ni à autoriser une MBM particulière, et encore moins à recommander aux États d'élaborer et de mettre en œuvre des MBM pour l'aviation internationale. Se référant au paragraphe 16 b), en vertu duquel les États sont invités à engager des consultations et des négociations pour mettre en œuvre toute MBM pour l'aviation internationale, et l'accord mutuel des États concernés devrait être obtenu si les MBM couvrent des survols ou des vols au-delà de l'espace aérien national, le délégué des États-Unis indique que, de l'avis de son État, cela signifie qu'il faudrait l'accord mutuel de l'État de départ du vol, de l'État d'arrivée du vol et de l'État d'enregistrement de l'exploitant de l'aéronef. Par ailleurs, dans le contexte du paragraphe 16 b), les États-Unis interprètent « espace aérien national » au sens d'espace aérien souverain qui ne saurait ni dépasser les 12 milles nautiques d'eaux territoriales, ni s'étendre à l'espace aérien en haute mer. Le délégué des États-Unis signale par ailleurs que la conformité à une MBM tiendrait compte de l'application des principes directeurs mentionnés au paragraphe 16 a) et énumérés dans l'annexe au projet de Résolution 17/2, en ce qui concerne en particulier la nécessité de réduire au minimum la distorsion du marché, et le degré de participation d'autres États.

40. S'agissant du paragraphe 16 c), le délégué des États-Unis souligne que si son État appuie en principe le concept des seuils de minimis, il émet de grandes réserves quant à la disposition de minimis du texte proposé (WP/378) par le Président. L'approche de l'échelle mobile constitue certes une amélioration par rapport à la disposition de la note WP/34, mais les États-Unis ne pensent pas que le chiffre de 4,7 milliards de tonnes-kilomètres payantes soit un seuil initial approprié ou que ce seuil devrait reposer sur les activités de l'aviation internationale des États, par opposition aux exploitants. Les États-Unis considèrent que ce critère n'est cohérent ni avec le principe de non-discrimination et de possibilités égales et équitables de l'OACI ni avec l'engagement de cette dernière en faveur de l'évitement de la distorsion du marché. Les États-Unis auraient des préoccupations importantes à l'égard de cette approche, en ce qui concerne les MBM nationales et régionales, bien qu'ils se réjouissent qu'elle ne soit pas censée avoir la moindre incidence et croient qu'elle n'influe pas sur l'élaboration d'un régime mondial de MBM.

41. Réitérant son appui à la note WP/425 dont son État est l'un des coauteurs, le délégué du Guatemala indique qu'il appuierait aussi toute amélioration de celle-ci jugée nécessaire par la majorité des délégués. Il suggère que les propositions d'amendements au projet de Résolution 17/2 présentées dans la note WP/425 soient intégrées dans le texte proposé (WP/378) par le Président.

42. Dans un esprit de pragmatisme et de compromis, le délégué de Singapour convient de travailler sur la base de la note WP/378 et de la note WP/425. Il insiste sur le besoin de mettre en place un processus transparent, inclusif mais gérable, pour réduire les divergences d'opinions sur le projet de Résolution 17/2 et parvenir à un accord.

43. Le délégué du Soudan affirme que l'OACI est le seul forum qui permet à tous les États de travailler ensemble à trouver des solutions à la question de l'aviation internationale et du changement climatique. Exprimant des préoccupations au sujet du paragraphe 16 c) (WP/378) proposé par le Président, il exprime son appui à la note WP/425, ainsi qu'aux commentaires formulés par les délégués du Nigéria, de l'Ouganda, de l'Arabie saoudite, des Maldives et du Maroc, entre autres.

44. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie partage les points de vue exprimés par les délégués du Nigéria, de l'Ouganda et de l'Afrique du Sud, entre autres.

45. Relevant que l'OACI, en tant qu'un chef de file de l'aviation, a un rôle difficile à jouer dans la sauvegarde de l'environnement, le délégué du Bangladesh souligne qu'il importe que ses États membres, tant développés qu'en développement, travaillent de concert pour parvenir à un consensus.

46. Réitérant que le changement climatique constitue une question très complexe et difficile, la déléguée de l'Afghanistan souligne que les États en développement ont besoin d'une solution pratique pour un régime mondial de MBM qui répond de façon appropriée à leurs préoccupations, ce qui permet une bonne mise en œuvre. Elle appuie par conséquent l'ajout d'un nouveau paragraphe p) sur le principe de CBDR et le principe de SCRC des États en développement aux principes directeurs joints au projet de Résolution 17/2 proposé dans la note WP/426.

47. Le délégué de la République démocratique du Congo exprime sa gratitude au Président du Conseil et au Secrétaire général pour leurs efforts louables visant à aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI afin d'assurer un développement sûr, ordonné et efficace de l'aviation civile internationale. Il souligne que la version révisée du projet de texte de Résolution 17/2 (WP/378) du Président démontre clairement son souci de voir tous les États mettre en œuvre les nouvelles mesures proposées pour réduire substantiellement les émissions aéronautiques afin de protéger l'environnement. Constatant toutefois qu'il existe des divergences de vues au sujet de la proposition du Président, le délégué de la République démocratique du Congo suggère, pour faciliter l'atteinte d'un consensus, qu'elle soit amendée pour inclure le seuil de minimis de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes des activités de l'aviation civile internationale proposé dans la note WP/425 et appuyé par les États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et d'autres États.

48. Appuyant cette proposition, le délégué de Kiribati affirme que le texte du projet de Résolution 17/2 qui en découle contribuerait grandement à l'établissement d'un régime mondial de MBM. Mettant en exergue le fait que le changement climatique est déjà une réalité dans sa région, il souligne que les aéroports situés en basse altitude dans la région de l'océan Pacifique central, tout comme ceux de la région de l'océan Indien-mer d'Oman tels que les aéroports des Maldives, risquent de disparaître sous l'eau plus tôt que tard. Mettant en exergue les importants effets du changement climatique sur son État, le délégué de Kiribati signale que la montée du niveau de la mer a récemment provoqué l'érosion de certaines parties de la bande de piste de l'un de ses principaux aéroports. Il exprime sa reconnaissance à la Banque mondiale pour avoir mobilisé des fonds pour la construction d'une digue.

49. Rappelant que l'économie de son État et celles d'autres petits États insulaires en développement reposent sur le tourisme, le délégué de la Barbade souligne qu'ils ont déjà été touchés par le réchauffement planétaire et l'application des MBM par les États développés sur leur produit touristique. Appuyant le projet de Résolution 17/2 proposé par le Président (WP/378), il se joint à d'autres États pour soutenir également les amendements au projet qui sont proposés dans la note WP/425. Il insiste que l'application de toute MBM existante devrait cesser dès le démarrage de la mise en œuvre du régime mondial de MBM envisagé.

50. Se félicitant des progrès accomplis durant les consultations, l'observateur de l'Association du transport aérien international (IATA) soulève trois questions techniques concernant les implications du paragraphe 16 b) du projet de Résolution 17/2 proposé par le Président (WP/378). L'IATA croit comprendre que si deux États s'accordent pour que leurs transporteurs soient inclus dans une MBM et appliquent ensuite cette MBM aux transporteurs d'États tiers, au cas où certains États tiers n'auraient pas convenu de se conformer à la MBM en question, il pourrait en résulter une distorsion de la concurrence sur la même route entre ces États. Se demandant si tel serait le cas, il souligne que l'industrie de l'aviation s'intéresse en premier lieu à l'intégrité environnementale, et en second lieu à l'établissement de règles de jeux équitables, sans distorsion de concurrence ni distorsion de concurrence limitée.

51. L'IATA estime que si une MBM n'est pas mise en œuvre de façon globale entre les États ou un nombre d'États liés par un accord, il existe un risque de déplacement du trafic des routes couvertes par la MBM vers d'autres routes qui ne le sont pas, dans le cadre de la recherche de la solution la moins coûteuse.

52. D'après l'IATA, si deux États s'accordent, ils peuvent inclure dans leur MBM des vols et/ou des portions de vol effectués ailleurs en dehors de leurs aériens respectifs. Faisant remarquer qu'il pourrait même s'agir de vols se déroulant complètement dans l'espace aérien d'un État tiers et de vols dans l'espace aérien international, voire des vols exploités par des transporteurs étrangers, l'observateur de l'IATA se demande si cela est conforme aux principes de la Convention de Chicago. Il demande que ces questions soient prises en considération lors de la poursuite des débats du Comité.

53. Proposant un résumé des débats, le Président relève que le Comité exécutif n'est pas divisé en deux camps, car la note WP/378 et la note WP/425 partagent des éléments communs. Réitérant que son objectif est de rapprocher les différents points de vue, il indique que la note WP/425 propose un nouveau texte pour le paragraphe 16 du projet initial de Résolution 17/2 (WP/34), dont certains éléments pourraient être intégrés dans le texte qu'il propose (WP/378), notamment l'utilisation de 1 % du total des tonnes-kilomètres payantes des activités de l'aviation civile internationale comme seuil de minimis au cours des trois prochaines années [cf. paragraphe 16 2) de la note WP/425]. Le Président pense que le Comité peut accepter ce seuil comme un compromis. De plus, il est possible de charger le Conseil, voire de lui déléguer le pouvoir de procéder à un examen de ce seuil de minimis afin de l'affiner, dans l'esprit du paragraphe 16 *bis* proposé dans la note WP/425. Si une solution plus efficace est trouvée, le Conseil peut la présenter aux fins d'examen lors de la prochaine Assemblée de 2016. Faisant remarquer que la note WP/425 propose également la suppression des paragraphes 17, 18 et 19 du projet initial de Résolution 17/2 (WP/34), le Président souligne que ces paragraphes ne font pas partie de sa proposition de texte. Par conséquent, le seul élément sur lequel il n'y a pas encore de convergence a trait au paragraphe 16 b) de sa proposition relative à la capacité des États à établir des MBM dans leur espace aérien national ou au-delà, à certaines conditions. Relevant qu'une divergence d'opinions subsiste quant à ce qui peut être fait et la façon dont cela peut se faire, le Président indique qu'il préparerait une version révisée du projet de texte compte tenu des débats et la présenterait au Comité pour examen lors de sa prochaine séance.

54. Maintenant que le paragraphe 19 n'a pas été supprimé du texte proposé par le Président dans la note WP/378, le délégué de l'Inde souligne qu'il se retrouve, en partie, dans la phrase introductive du paragraphe 16. Rappelant que son État est l'un des coauteurs de la note WP/425, il se déclare satisfait de l'appui exprimé par beaucoup de délégués aux amendements qui y sont proposés, notamment le paragraphe 16 1) et 2). Insistant cependant que la proposition du Président d'intégrer simplement certains éléments de la note WP/425 dans la note WP/378 ne répond pas aux préoccupations des coauteurs, le délégué de l'Inde indique que si le Comité a conclu son examen de la note WP/425, en vertu de la Règle 46 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), il présenterait officiellement une motion pour un vote sur les amendements au projet de Résolution 17/2 proposé dans cette note. Le délégué de la Chine, dont l'État est également un coauteur de la note WP/425, exprime son appui à un tel vote.

55. Le Président indique que même s'il ne s'oppose pas à ce vote, le Comité exécutif n'a pas encore conclu son examen de la note WP/425. Compte tenu des contraintes de temps, il suggère et le Comité exécutif convient de poursuivre l'examen de cette question lors de sa prochaine séance.

56. La séance est levée à 12 heures.

Procès-verbal de la neuvième séance
(Jeudi 3 octobre 2013, 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

- Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
(Partie sur le changement climatique)
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement
(Partie sur le changement climatique)

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

1. Le Comité exécutif reprend (EX/7 et EX/8) l'examen de la note WP/378 sur ce point de l'ordre du jour, en conjonction avec les notes connexes WP/424, WP/425, WP/426, WP/427 et WP/432.

2. Le Président du Comité exécutif rappelle que lors de la précédente séance, deux délégués ont demandé un vote sur les propositions d'amendements de la note WP/425 au projet de Résolution 17/2 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*) joint à la note WP/34 présentée par le Conseil de l'OACI et intégrée dans la note WP/378. Bien qu'il ne se soit pas opposé à ce vote, qui est prévu dans le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), il a souhaité donner l'occasion aux autres délégués ayant demandé à prendre la parole de le faire. Si le président a également indiqué durant la séance qu'il serait possible pour lui de proposer des améliorations au projet de Résolution en question compte tenu des débats, il a par la suite constaté que tel n'est pas le cas.

3. Le délégué de la Malaisie indique que son État apprécie les travaux du Conseil et de son Président décrits dans la note WP/34 et visant à atténuer les effets de l'aviation sur le changement climatique, en termes de limitation ou de réduction des émissions de CO₂ grâce à la mise en œuvre d'un panier de mesures englobant l'élaboration et l'utilisation de technologies et d'opérations vertes, de carburants alternatifs durables et de mesures basées sur le marché (MBM). La Malaisie tient à réitérer qu'elle appuie une solution sous forme de cadre global des MBM, subordonnée à la mise en place d'un régime et d'un mécanisme mondiaux acceptables de MBM qui ne sont pas discriminatoires et n'occasionnent pas de distorsion du marché.

4. Attirant l'attention sur la version amendée du paragraphe 16 c) du projet de Résolution 17/2 présenté dans la note WP/378 relative à un seuil de minimis pour l'application des MBM, le délégué de la Malaisie souligne qu'il a été convenu d'établir un dialogue permanent pour examiner la meilleure façon d'atteindre un compromis sur cette question, en tenant compte du principe de circonstances spéciales et capacités respectives des États (SCRC). Son État souhaite la poursuite des efforts d'amélioration du libellé de cette disposition et d'examen de la meilleure manière d'amender le paragraphe 17 connexe pour rendre plus clair le paragraphe 16 c) et partant, assurer l'atteinte de l'objectif d'un transport aérien durable. La Malaisie souhaite par ailleurs déterminer si les amendements proposés dans la note WP/425 constituent la deuxième meilleure solution possible pour parvenir à un régime mondial acceptable de MBM.

5. Convenant de la nécessité de tenir compte des circonstances spéciales et capacités respectives des États, en particulier celles des États en développement, le délégué de l'Uruguay affirme qu'il ne serait pas discriminatoire de le faire. Il souligne qu'il importe de donner aux États des possibilités égales et un traitement égal.

6. Exprimant la reconnaissance de son État pour les énormes efforts déployés pour parvenir à un accord sur les questions très controversées ayant trait aux MBM, le délégué de la Suisse indique qu'il se félicite surtout du fait que l'OACI soit désormais prête à travailler à un régime mondial de MBM. La Suisse est d'avis que l'Assemblée ne devrait pas perdre de vue ce bel accomplissement, et appuie sans réserve le projet de Résolution 17/2 concernant l'élaboration d'un tel régime. Elle estime toutefois que davantage de débats sont nécessaires pour parvenir à un accord au sujet de la définition et de la mise en œuvre des MBM régionales avant la mise en œuvre intégrale d'un régime mondial de MBM. Ces débats doivent reposer sur des propositions formulées par le Président du Comité exécutif en tenant compte de toutes les discussions bilatérales et multilatérales qu'il a tenues avec un grand nombre de délégués. La position claire de la Suisse est que les exemptions de minimis aux régimes régionaux de MBM devraient être accordées aux États selon le principe de SCRC. À cet égard, elle invite le Président à envisager l'utilisation d'un libellé clair et non controversé dans la définition des principes relatifs à ces exemptions, afin d'éviter que des problèmes ne se posent par la suite au sujet de l'interprétation de la Résolution 17/2.

7. Soulignant qu'il ne reste que 24 heures avant la conclusion de l'Assemblée, le délégué de Singapour insiste sur l'importance d'une réflexion sur la façon la plus constructive et la plus productive de procéder pour maximiser les chances de parvenir à un compromis. Le délégué de l'Espagne partage ce point de vue.

8. Une motion présentée par le délégué de l'Argentine en faveur de la tenue d'un vote par appel nominal, en application de la Règle 46 du Règlement intérieur permanent (Doc 7600), sur les amendements au projet de Résolution 17/2 figurant dans la note WP/425, est appuyée par les délégués de la Fédération de Russie, de l'Arabie saoudite, de l'Inde et de Cuba.

9. Le délégué de la Suisse demande, en application de la Règle 48, que des parties de cette proposition de motion, à savoir le nouveau paragraphe 16 1) et les nouveaux paragraphes 16 2) et 16 bis destinés à être inclus dans le projet de Résolution 17/2, fassent l'objet de deux votes distincts, compte tenu du fait qu'elles traitent de deux questions très différentes, la motion qui en résulte étant soumise à un vote final

dans son intégralité. Il précise qu'il ne s'agit pas d'un amendement à la motion initiale du délégué de l'Argentine dont il est fait mention dans la Règle 49. Le délégué de la Norvège appuie cette proposition.

10. S'opposant à cette motion, les délégués de l'Arabie saoudite, de l'Inde, de la Fédération de Russie, de la Chine, du Yémen et du Brésil soulignent que le vote doit se tenir sur les amendements figurant dans la note WP/425 comme un ensemble indivisible que les États représentés à l'Assemblée peuvent approuver ou rejeter.

11. Rappelant les commentaires formulés durant la séance précédente et relevant l'appui exprimé pour les divers éléments de la note WP/378 et de la note WP/425, la déléguée des Pays-Bas maintient qu'il demeure possible de formuler une proposition qui recevrait un appui plus global. Faisant remarquer qu'il reste une autre journée pour la tenue de l'Assemblée, elle déclare qu'il est prématuré de passer au vote et présente, en vertu des Règles 40 et 41 du Règlement intérieur permanent (Doc 7600), une motion demandant la suspension de la séance. Le délégué de l'Uruguay appuie cette motion.

12. Les délégués de l'Arabie saoudite, de l'Inde, de Cuba et de l'Argentine expriment leur opposition à cette motion. Répondant à une motion de procédure présentée par le délégué du Canada en vertu de la Règle 36, la déléguée des Pays-Bas précise que la proposition de suspension concernerait toute la matinée. Si le délégué du Canada s'oppose à une suspension de cette durée, il estime qu'il est possible que le Comité puisse profiter d'une courte pause pour se pencher sur la question.

13. Le délégué de la Lituanie présente une motion visant à supprimer les paragraphes 16, 17, 18 et 19 du projet de Résolution 17/2 présenté dans la note WP/34.

14. Le délégué du Japon s'oppose à la tenue d'un vote sur la note WP/425 à ce stade, car cela impliquerait que l'OACI est divisée en deux camps, alors qu'elle a déployé de grands efforts pour trouver une solution de compromis.

15. Le Président du Comité exécutif indique qu'en application de la Règle 40 du Règlement intérieur permanent (Doc 7600), il est nécessaire de voter sur la motion présentée par la déléguée des Pays-Bas en faveur de la suspension de la séance. Donnant des précisions sur le cadre juridique y afférent, qui est prévu par les Règles 45, 46 et 47 du Règlement intérieur permanent, le Secrétaire, à savoir le directeur par intérim des Affaires juridiques et relations extérieures, note que la Règle 46 stipule qu'« En principe, le vote a lieu verbalement, à main levée ou par assis et debout ; toutefois si la délégation d'un État contractant le demande, le vote a lieu par appel nominal, dans l'ordre alphabétique anglais des noms des États contractants, en commençant par l'État dont le nom est tiré au sort par le Président. Le vote de chaque délégation participant à un appel nominal est consigné dans le procès-verbal, comme il est stipulé dans la Règle 65 ».

16. Le Président du Comité exécutif propose que le vote ait lieu à main levée. Une demande formulée par le délégué de l'Argentine en faveur de la tenue d'un vote plutôt par appel nominal est appuyée par les délégués de l'Inde et de la Fédération de Russie.

17. Le Comité procède ensuite à un vote par appel nominal, en commençant par Maurice, sur la motion de la déléguée des Pays-Bas visant à suspendre la présente séance pour toute la matinée. Les résultats du vote sont les suivants :

Pour : 56 États [Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Burkina Faso, Burundi, Canada, République centrafricaine, Chili, Croatie, Chypre, République tchèque, Danemark, République dominicaine, Équateur, Finlande, France, Allemagne, Ghana, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Japon, Kiribati, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte,

Mexique, Mozambique, Myanmar, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Norvège, Philippines, Pologne, Portugal, République de Corée, Roumanie, Sénégal, Serbie, Seychelles, Sierra Leone, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine, Royaume-Uni, États-Unis et Uruguay]

Contre : 88 États [Afghanistan, Algérie, Angola, Argentine, Bahamas, Bahreïn, Bangladesh, Barbade, Bélarus, Bénin, Bhoutan, Bolivie (État plurinational de), Botswana, Brésil, Brunei Darussalam, Cambodge, Cameroun, Cap-Vert, Tchad, Chine, Colombie, Comores, Congo, Îles Cook, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, République populaire démocratique de Corée, République démocratique du Congo, Égypte, El Salvador, Éthiopie, Fidji, Gabon, Gambie, Guatemala, Guinée-Bissau, Guyana, Honduras, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Iraq, Jamaïque, Kenya, Koweït, Liban, Lesotho, Libye, Malaisie, Maldives, Mali, Maurice, Micronésie (États fédérés de), Maroc, Namibie, Népal, Nicaragua, Oman, Pakistan, Panama, Paraguay, Pérou, Qatar, Fédération de Russie, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Samoa, Arabie saoudite, Singapour, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Sri Lanka, Soudan, Swaziland, Thaïlande, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Ouganda, Émirats arabes unis, République-Unie de Tanzanie, Ouzbékistan, Venezuela (République bolivarienne du), Yémen, Zambie et Zimbabwe]

Abstentions : 0

Cent quarante-quatre voix étant exprimées, la majorité requise est de 73. D'où le rejet de la motion présentée par la déléguée des Pays-Bas.

18. Répondant à une question soulevée par le délégué des États-Unis au sujet de la note WP/425, le délégué de la Fédération de Russie, en tant qu'un des coauteurs, confirme que la référence qui y est faite aux paragraphes 17, 18 et 19 a trait au projet de texte de Résolution 17/2 qui figure dans la note WP/34 et non pas celui qui est contenu dans la note WP/378.

19. Le Secrétaire rappelle que conformément à la Règle 49, « Tout amendement à une motion est mis aux voix avant la motion elle-même. Lorsque deux ou plusieurs amendements à une motion sont proposés, le vote a lieu d'abord sur l'amendement qui s'écarte le plus de la motion, ensuite sur l'amendement qui, après celui-ci, s'en écarte le plus, et ainsi de suite. C'est au Président qu'il incombe de décider si une proposition constitue bien un amendement à la motion ou si elle doit être considérée comme une variante ou une motion de remplacement ; sa décision peut être infirmée à la majorité des voix exprimées ». Il convient donc de déterminer lequel des deux amendements actuellement proposés s'écarte le plus de la note WP/34.

20. Le délégué de la Lituanie demande que le vote ait lieu d'abord sur sa motion visant à supprimer les paragraphes 16, 17, 18 et 19, qui constituent en effet une proposition d'amendement de la note WP/425 et s'écartent plus de la note WP/34 que cette dernière. Appuyant cette demande, le délégué du Royaume-Uni convient que la proposition porte davantage sur le fond que la proposition figurant dans la note WP/425, car elle donne lieu à la suppression et à non l'amendement du paragraphe 16. Il indique que le vote devrait d'abord porter sur la suppression de tous les quatre paragraphes et seulement par la suite, sur les propositions de nouveaux paragraphes 16 1), 16 2) et 16 *bis*.

21. Exprimant leur opposition, les délégués de la Fédération de Russie et de l'Inde affirment que la proposition du délégué de la Lituanie constitue non pas un amendement à la note WP/425, mais plutôt un amendement indépendant à la note WP/34. En tant qu'un des coauteurs de la note WP/425, le délégué de l'Inde souligne que les propositions de nouveaux paragraphes 16 1) et 16 2) sauvegardent les concepts de consultations et négociations bilatérales et/ou multilatérales avec d'autres États pour atteindre un accord lors de la conception de nouvelles MBM ou de la mise en œuvre de MBM existantes, ainsi que les exemptions

de minimis présentées respectivement aux paragraphes 14 et 15 de la Résolution A37-19 existante de l'Assemblée.

22. Insistant sur la nécessité de mieux comprendre les implications de la suppression proposée des paragraphes 16, 17, 18 et 19 avant de la voter, le délégué de la Chine demande si cela conduirait à l'application unilatérale par l'Union européenne de son système d'échange de quotas d'émissions et, dans l'affirmative, si l'UE prendrait en considération les exemptions de minimis. Prenant acte de ce commentaire, le Président souligne que le Comité exécutif n'est pas le forum indiqué pour examiner les règlements particuliers des pays ou des organisations régionales.

23. Le Comité tient ensuite un vote par appel nominal, en commençant par le Kenya, sur la motion du délégué de la Lituanie visant à supprimer les paragraphes 16, 17, 18 et 19 du projet de Résolution 17/2 présenté dans la note WP/34. Les résultats sont fournis ci-après :

Pour : 40 les États [Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Chili, Croatie, Chypre, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Mexique, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Norvège, Panama, Pologne, Portugal, République de Moldova, Roumanie, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse, Turquie, Ukraine et Royaume-Uni]

Contre : 100 les États [Afghanistan, Algérie, Angola, Argentine, Bahamas, Bahreïn, Bangladesh, Barbade, Bélarus, Bénin, Bhoutan, Bolivie (État plurinational de), Botswana, Brésil, Burkina Faso, Burundi, Cameroun, Canada, Cap-Vert, République centrafricaine, Tchad, Chine, Colombie, Comores, Congo, Îles Cook, Costa Rica, Côte d'Ivoire, Cuba, République populaire démocratique de Corée, République démocratique du Congo, République dominicaine, Équateur, l'Égypte, El Salvador, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée-Bissau, Guyana, Haïti, Honduras, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Jamaïque, Japon, Kenya, Koweït, Kirghizstan, Liban, Lesotho, Libye, Maldives, Mali, Maurice, Micronésie (États fédérés de), Maroc, Mozambique, Myanmar, Namibie, Népal, Nicaragua, Oman, Pakistan, Paraguay, Pérou, Qatar, Fédération de Russie, Rwanda, Saint-Kitts-et-Nevis, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Samoa, Arabie saoudite, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Singapour, Afrique du Sud, Soudan du Sud, Sri Lanka, Soudan, Swaziland, Thaïlande, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Ouganda, Émirats arabes unis, République-Unie de Tanzanie, États-Unis, Uruguay, Ouzbékistan, Venezuela (République bolivarienne du), Yémen, Zambie et Zimbabwe]

Abstentions : 9 [Brunei Darussalam, Cambodge, Fidji, Kiribati, Malaisie, Nigéria, Philippines, République de Corée et Saint Lucia]

Cent quarante-neuf voix étant exprimées, la majorité requise est de 75. D'où le rejet de la motion présentée par le délégué de la Lituanie.

24. À la suggestion du Président du Comité exécutif, il est convenu de poursuivre les délibérations en anglais uniquement, compte tenu des contraintes liées à la fourniture des services d'interprétation.

25. À la suite de la motion du délégué de l'Argentine, un vote par appel nominal, commençant par le Lesotho, est ensuite tenu sur les amendements au projet de texte de la Résolution 17/2 figurant dans la note WP/34, tels que proposés dans la note WP/425. Les résultats sont les suivants :

Pour : 98 États [Afghanistan, Algérie, Angola, Argentine, Bahamas, Bahreïn, Bangladesh, Barbade, Bélarus, Bénin, Bhoutan, Bolivie (État plurinational de), Botswana, Brésil, Brunei Darussalam, Burundi, Cameroun, Cap-Vert, République centrafricaine, Tchad, Chine, Colombie, Comores, Congo, Îles Cook, Côte d'Ivoire, Cuba, Chypre, République populaire démocratique de Corée, République démocratique du Congo, République dominicaine, Équateur, Égypte, El Salvador, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guatemala, Guinée-Bissau, Guyana, Haïti, Honduras, Inde, Indonésie, Iran (République islamique d'), Jamaïque, Kenya, Koweït, Kirghizstan, Liban, Lesotho, Libye, Malaisie, Maldives, Mali, Maurice, Micronésie (États fédérés de), Maroc, Mozambique, Myanmar, Namibie, Népal, Nicaragua, Oman, Pakistan, Panama, Paraguay, Pérou, Qatar, Fédération de Russie, Rwanda, Saint Lucia, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Samoa, Arabie saoudite, Seychelles, Sierra Leone, Singapour (*seulement dans la mesure où le texte du paragraphe 16 est un avant-projet dont le Comité se servirait à présent pour effectuer d'autres modifications, d'autres amendements et d'autres améliorations*), Afrique du Sud, Soudan du Sud, Sri Lanka, Soudan, Swaziland, Thaïlande, Togo, Tonga, Trinité-et-Tobago, Tunisie, Ouganda, Émirats arabes unis, République-Unie de Tanzanie, Uruguay, Ouzbékistan, Venezuela (République bolivarienne du), Yémen, Zambie et Zimbabwe]

Contre : 40 États [Australie, Autriche, Belgique, Bosnie-Herzégovine, Bulgarie, Canada, Chili, Croatie, République tchèque, Danemark, Finlande, France, Allemagne, Grèce, Hongrie, Islande, Irlande, Italie, Japon, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Nouvelle-Zélande, Norvège, Pologne, Portugal, République de Corée, République de Moldova, Roumanie, Sénégal, Serbie, Slovaquie, Slovénie, Espagne, Suède, Suisse, Royaume-Uni et États-Unis]

Abstentions : 9 [Burkina Faso, Cambodge, Fidji, Kiribati, Mexique, Nigéria, Philippines, Turquie et Ukraine]

Cent quarante-sept voix étant exprimées, la majorité requise est de 74. La motion du délégué de l'Argentine est par conséquent acceptée et les amendements au projet de Résolution 17/2 proposés dans la note WP/425 sont adoptés aux fins d'inclusion dans le rapport du Comité exécutif à la plénière sur le point 17 de l'ordre du jour (partie sur le changement climatique) (WP/378).

26. La séance est levée à 12 h 45.

Procès-verbal de la dixième séance
(Jeudi 3 octobre 2013, 14 h 30)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

- Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
(Partie sur le changement climatique)
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud
- Note présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, le Guatemala, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement
(Partie sur le changement climatique)

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

1. Le Comité exécutif reprend (EX/7, EX/8 et EX/9) l'examen de la note WP/378 sur ce point de l'ordre du jour, en conjonction avec les notes WP/424, WP/425, WP/426, WP/427 et WP/432 qui proposent des amendements au projet initial de Résolution 17/2 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changement climatique*) figurant dans la note WP/34. Le Président du Comité exécutif indique que les amendements au projet de Résolution 17/2 contenus dans la note WP/425 et qui ont été adoptés lors de la précédente (EX/9) séance seraient intégrés dans la version finale du rapport du Comité à la plénière. Proposant que le Comité se concentre sur les paragraphes 18 et 19 du projet de Résolution 17/2 relatif à l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, il souligne qu'ils constituent la politique de base de l'OACI pour les années à venir. Les délégués doivent garder à l'esprit que leur objectif est de défendre les intérêts de l'aviation internationale et de trouver des moyens permettant à cette dernière de lutter contre le changement climatique en maîtrisant les émissions de CO₂ de l'aviation.

2. Le délégué des États-Unis commence en exprimant au Nigéria les condoléances de son État pour la perte de vies résultant de l'accident d'avion survenu plus tôt dans la journée à Lagos. Abordant ensuite la question d'un régime mondial de MBM, il se félicite des remarques liminaires (P/1) formulées par le Président du Conseil, M. Roberto Kobeh González, en tant que Président provisoire de l'Assemblée, et souligne qu'il importe d'achever le travail qu'il a tant œuvré pour faire avancer durant son excellent mandat. Insistant sur le fait qu'il importe de porter l'attention sur les questions essentielles, le délégué des États-Unis souligne que l'acceptation par l'Assemblée d'élaborer un régime mondial de MBM serait un jalon majeur qui compléterait d'autres éléments du panier de mesures, comme les technologies, les mesures opérationnelles et les carburants alternatifs durables pour l'aviation. Réitérant que l'accent devrait être mis sur les mesures multilatérales, il met en garde contre le fait de laisser des discussions acrimonieuses au sujet des MBM nationales ou régionales distraire le Comité de son travail. Le délégué des États-Unis souligne que son État n'a jamais appuyé l'application du système d'échange de quotas d'émissions de l'Union européenne à des transporteurs étrangers et s'y est opposé pour divers motifs. Néanmoins, en même temps, durant l'année écoulée, les États-Unis ont essayé de jouer un rôle d'intermédiaire et de voir s'il existe un terrain d'entente. À ce stade, cependant, les amendements au projet de Résolution 17/2 figurant dans la note WP/425 ont été adoptés. Le moment est donc venu d'aller de l'avant.

3. Rappelant que ces deux dernières années, certains États ont critiqué à maintes reprises cette action unilatérale de l'UE et affirmé la primauté de l'action multilatérale, le délégué des États-Unis souligne qu'il est désormais temps d'agir. Les délégués ne sauraient se permettre de laisser échouer l'Assemblée dans ses efforts, car l'OACI est le garant du transport aérien international. Relevant que la question du cadre des MBM a désormais été résolue, le délégué des États-Unis invite le Comité à appuyer le texte des paragraphes 18 et 19 proposés dans la note WP/378 sans aucun amendement supplémentaire qui paralyserait, avant même qu'ils ne soient engagés, les efforts visant à élaborer un régime mondial de MBM. Il souligne que la décision d'élaborer un régime mondial de MBM en application du paragraphe 18 signifie simplement l'acceptation d'un processus d'élaboration de ses éléments clés, qui feraient l'objet d'une décision lors de la prochaine Assemblée de 2016. Aucune décision finale n'est prise actuellement sur un régime mondial de MBM. Il existe de nombreuses occasions de soulever des questions. Le délégué des États-Unis fait remarquer que le texte actuel des paragraphes 18 et 19 intègre déjà des changements destinés à répondre aux préoccupations de beaucoup d'États, comme les circonstances spéciales et capacités respectives (SCRC) des États, la clause de minimis, les études, la participation étatique, etc. Il rappelle qu'un régime mondial de MBM a reçu l'appui de l'Association du transport aérien international (IATA) et fait l'objet d'un travail assidu de cette dernière, avec la participation de la quasi-totalité des compagnies aériennes du monde, dans le cadre d'un effort visant à éviter un ensemble disparate de règlements dans différents États et régions. L'industrie de l'aviation a joué un rôle moteur dans l'élaboration d'un régime mondial de MBM, car il s'agit du seul moyen logique de s'attaquer aux émissions aéronautiques. Le délégué des États-Unis partage ce point de vue. Indiquant que deux gros titres sont susceptibles de paraître à l'issue de l'Assemblée, dont l'un affirme que l'OACI s'est prononcée contre l'action unilatérale et pour l'action multilatérale sur le changement climatique, et l'autre que les travaux de l'Assemblée se sont soldés par un échec, il insiste sur la nécessité de faire du premier gros titre une réalité.

4. Les délégués de la Nouvelle-Zélande, du Mexique, de la Fédération de Russie, du Canada, de la République de Corée et du Danemark conviennent que les paragraphes 18 et 19 de la note WP/378 devraient être adoptés sans autre amendement.

5. Le délégué de l'Inde souligne que de l'avis de son État et de beaucoup d'autres États, même après l'achèvement des études sur les aspects techniques, les avantages environnementaux, les effets économiques et les modalités d'un tel régime, effectuées conformément au paragraphe 18 de la Résolution A37-19 de l'Assemblée, la faisabilité et la praticabilité d'un régime mondial de MBM sont loin d'être établies. Aussi est-il nécessaire de donner à tous les États membres l'occasion d'examiner sa faisabilité et sa praticabilité et de prendre une décision à ce sujet avant de passer à l'élaboration d'un tel régime mondial

de MBM. Cet avis trouve son expression dans les amendements au projet de Résolution 17/2 proposés dans la note WP/424. Si les coauteurs de cette note ne s'opposent pas à un régime mondial de MBM en soi, ils souhaitent s'assurer de sa faisabilité et de sa praticabilité, étant donné les contraintes de l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone (CNG) à partir de 2020. Le délégué de l'Inde souligne à cet égard qu'un très grand nombre d'États en développement émettent des réserves importantes au sujet d'un régime mondial de MBM, qu'il faudrait prendre en considération avant de commencer à se prononcer sur un tel régime. Dans ce contexte, le délégué de l'Inde relève avec satisfaction que le paragraphe 21 a) du projet de Résolution 17/2 figurant dans la note WP/34 a été révisé pour mentionner les « effets environnementaux et économiques » d'un régime mondial de MBM au paragraphe 19 a) du projet de Résolution 17/2 (WP/378), et qu'un nouveau paragraphe 19 b) y a été ajouté au sujet de l'organisation de séminaires et d'ateliers sur un régime mondial de MBM.

6. Le délégué des États-Unis déclare que la question est de savoir, non pas s'il est approprié ou possible d'examiner toutes sortes de questions, dont celles de la faisabilité et de la praticabilité d'un régime mondial de MBM, mais si le moyen proposé pour le faire entraverait et retarderait les progrès. Soulignant que les paragraphes 19 a), b) et c) du projet de Résolution 17/2 (WP/378) donnent pleinement l'occasion d'examiner la faisabilité et la praticabilité d'un régime mondial de MBM, le délégué des États-Unis signale que l'alinéa c) demande au Conseil d'identifier les questions et problèmes majeurs, notamment pour les États membres, et de formuler une recommandation sur un régime mondial de MBM qui y répond. La difficulté posée par la proposition du délégué de l'Inde est que le travail visant à élaborer un régime mondial de MBM ne pourrait démarrer qu'après que la faisabilité et la praticabilité de ce dernier aient été pleinement établies, d'une certaine manière, par les États membres. Cela pourrait facilement s'étendre sur les trois prochaines années, avec pour effet que les débats de la prochaine Assemblée de 2016 porteraient encore uniquement sur les résultats d'études.

7. Comme solution de rechange à la stipulation, au paragraphe, que l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale ne pourrait s'effectuer qu'après l'établissement de sa faisabilité et praticabilité par les États membres, le délégué des États-Unis suggère, dans un esprit de compromis car il ne juge pas nécessaire un amendement au paragraphe 18, l'ajout de l'expression « en tenant compte des travaux demandés au paragraphe 19 », de manière que le passage se lise comme suit : « *Décide* d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, en tenant compte des travaux demandés au paragraphe 19 ». Il maintient que cette proposition de texte constitue une carte blanche pour l'examen d'autres questions qui préoccupent les États membres, notamment la faisabilité et la praticabilité d'un régime mondial de MBM. Elle permettrait à l'OACI d'évoluer sur tous les plans en même temps et lui donnerait la possibilité d'être en mesure de déterminer s'il faut ou non aller de l'avant avec un régime mondial de MBM lors de la prochaine Assemblée de 2016.

8. Le délégué de la Fédération de Russie fait remarquer que cette proposition d'amendement est également prise en compte au paragraphe 2.1 de la note WP/432 présentée par l'Argentine, le Brésil, la Chine, Cuba, l'Inde, l'Iran (République islamique d'), le Pakistan, le Pérou, la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite et l'Afrique du Sud.

9. Le Président du Comité exécutif indique que la proposition du délégué des États-Unis constitue un compromis constructif qui établit un équilibre entre le texte existant du paragraphe 18 et la proposition formulée par le délégué de l'Inde. Il suggère que le paragraphe 19 b) du projet de Résolution 17/2 (WP/378) pourrait être amendé pour indiquer que les problèmes de faisabilité et de praticabilité d'un régime mondial de MBM seraient traités dans le cadre des séminaires et ateliers envisagés.

10. Le délégué du Chili estime que le projet de Résolution 17/2, amélioré par les amendements contenus dans la note WP/425 et adoptés lors de la précédente (EX/9) séance, est totalement acceptable. Faisant remarquer toutefois que le Comité est très loin de parvenir à un accord unanime à ce sujet, il appuie le texte de compromis du paragraphe 18 proposé par le délégué des États-Unis.

11. Le délégué de la Norvège indique que, même si sa délégation a proposé le texte actuel du paragraphe 18 du projet de Résolution 17/2, il peut accepter l'amendement proposé par le délégué des États-Unis, dont il appuie sans réserve les commentaires.

12. Le délégué de la Chine exprime son appréciation des efforts déployés par le délégué des États-Unis et d'autres en vue de trouver un texte de compromis pour le paragraphe 18. Comme remarque préliminaire, il suggère que le paragraphe soit amendé dans le sens préconisé au paragraphe 2.1 de la note WP/432 dont son État est l'un des coauteurs, afin d'indiquer que l'Assemblée décide d'œuvrer à élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, en tenant compte des travaux mentionnés au paragraphe 19, au lieu de mentionner que l'Assemblée décide d'élaborer un tel régime. Le délégué de la Chine propose par ailleurs l'ajout d'un nouvel alinéa selon lequel l'Assemblée demanderait à tous les États membres de soumettre leurs opinions sur l'étude de faisabilité présentée au Conseil (cf. C-WP/13984 ; 197/6). Cette proposition est similaire à une des propositions d'amendements présentées dans la note WP/432 [cf. paragraphe 21 a *tris*]. Il recommande que l'expression « à partir de 2020 » soit supprimée du paragraphe 19 c) comme le propose le paragraphe 2.1 de la note WP/432, car le calendrier de mise en œuvre d'un régime mondial de MBM fait l'objet d'un débat plus approfondi.

13. Appuyant la proposition ci-dessus d'un nouvel alinéa, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) souligne que cela permettrait de tenir compte des points de vue des États membres sur la faisabilité d'un régime mondial de MBM, tout en gardant à l'esprit que les États évoluent à des rythmes différents et ont des responsabilités différentes. Il appuie par conséquent les commentaires formulés par le délégué de l'Inde, ainsi que l'esprit de collaboration qui prévaut actuellement et qui aiderait le Comité à arriver à une solution satisfaisante pour toutes les parties.

14. Exprimant sa très vive opposition à l'intervention du délégué de la Chine, le délégué des États-Unis souligne qu'il s'agit exactement du genre de propositions qui ont pour but et qui auraient pour effet de retarder et d'entraver le progrès. Affirmant qu'il n'est nullement nécessaire de changer le libellé du paragraphe 18 de « *Décide* d'élaborer » à « *Décide* d'œuvrer à élaborer » un régime mondial de MBM, il fait remarquer le texte contient déjà toutes sortes de dispositions restrictives.

15. Se référant à la proposition de supprimer l'expression « à partir de 2020 », le délégué des États-Unis rappelle que la dernière Assemblée a décidé, au paragraphe 6 de la Résolution A37-19 de l'Assemblée, de « s'efforcer d'atteindre l'objectif ambitieux mondial collectif à moyen terme de maintenir les émissions mondiales nettes de carbone de l'aviation internationale à partir de 2020 au même niveau, » c'est-à-dire une croissance neutre en carbone à partir de 2020. Accepter la proposition du délégué de la Chine reviendrait envoyer à la communauté internationale le message que l'OACI et ses États membres ne tiennent pas vraiment à élaborer un régime mondial de MBM et fragiliseraient leurs efforts dans ce sens.

16. Le délégué des États-Unis maintient qu'il est inutile de recueillir les points de vue de tous les États membres sur l'étude de faisabilité, les problèmes et les questions qu'ils ont soulevés ayant fait l'objet d'un examen des plus élargis et approfondis. Il souligne que si le Comité accepte l'amendement du paragraphe 19 b) suggéré par le Président, les questions de faisabilité et de praticabilité d'un régime mondial de MBM seraient examinées durant les séminaires et ateliers envisagés sur un régime mondial de MBM. Le délégué des États-Unis indique qu'il a été assez encouragé par les débats jusqu'ici, car il estime qu'un très vaste éventail d'États, tant développés qu'en développement, de toutes les régions, appuient l'idée d'aller de l'avant avec l'élaboration d'un régime mondial de MBM de la façon indiquée aux paragraphes 18 et 19 du

projet de Résolution 17/2 de la note WP/378. Il invite instamment le Comité à le faire, sous réserve des amendements suggérés par lui-même et le Président.

17. Parlant au nom des coauteurs de la note WP/424, le délégué de l'Inde exprime son appréciation au Président pour avoir tenu compte de leurs préoccupations concernant la faisabilité et la praticabilité d'un régime mondial de MBM, et pris en considération et reconnu l'importance de ces questions dans sa proposition d'amendement du paragraphe 19 b) du projet de Résolution 17/2 (WP/378). Réitérant le souhait des coauteurs d'être constructifs et de trouver une formulation acceptable pour tous les délégués, il indique que c'est ce qu'a essayé de faire le délégué de la Chine en formulant ses propositions d'amendements. Les propositions du délégué de la Chine ne sont cependant pas entièrement les mêmes que celles formulées dans la note WP/424 ou la note WP/432. Les coauteurs de la note WP/424 sont disposés à examiner le texte des paragraphes 18 et 19, sur la base de la suggestion du Président, pour déterminer la meilleure façon d'intégrer les questions importantes de la faisabilité et de la praticabilité d'un régime mondial de MBM dans le projet de Résolution 17/2. Le délégué de l'Inde réitère qu'il ne suffit pas que des experts examinent et évaluent la faisabilité et la praticabilité d'une MBM mondiale, et que les États membres devraient participer à ce processus, avec le Conseil.

18. Le délégué de l'Arabie saoudite, au nom de l'Argentine, du Brésil, de la Chine, de Cuba, de l'Inde, de l'Iran (République islamique d'), du Pakistan, du Pérou, de la Fédération de Russie, de l'Arabie saoudite et de l'Afrique du Sud, présente ensuite la note WP/426 qui propose l'ajout d'un nouveau paragraphe p) aux principes directeurs régissant la conception et la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale joints au projet de Résolution 17/2, qui se lit comme suit : « les MBM devraient se conformer au principe de responsabilités communes mais différenciées et au principe de circonstances spéciales et capacités respectives des pays en développement ». Il rappelle que le principe de CBDR pour le changement climatique adopté par la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCE) au Sommet de la Terre de Rio de 1992 a servi de base au Protocole de Kyoto de 1997, dont l'article 2.2 engage les États à poursuivre la limitation ou la réduction de leurs émissions aéronautiques et maritimes, en œuvrant dans le cadre de l'OACI et de l'Organisation maritime internationale respectivement. Les coauteurs de la note WP/426 estiment que toute la question du changement climatique ne peut être examinée sur la base de différents principes dans différents forums et organisations. En conséquence, il est nécessaire de respecter les principes directeurs adoptés lors des premières conventions, notamment le principe de CBDR. Le délégué de l'Arabie saoudite fait remarquer que si le paragraphe préambulaire 10 du projet de Résolution 17/2 reconnaît les principes et les dispositions relatifs aux responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, cette reconnaissance n'est pas prise en compte ailleurs dans la résolution. C'est pour cette raison que les coauteurs proposent le nouveau paragraphe p) susmentionné. Constatant, toutefois, que des vues divergentes ont été exprimées à ce sujet avant la présentation officielle de la note WP/426, le délégué de l'Arabie saoudite demande que la proposition fasse l'objet d'un vote par appel nominal conformément à la Règle 46 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600). Il souligne qu'un engagement à réduire les émissions de CO₂ devrait incomber aux États et non pas exclusivement à un seul secteur, à savoir l'aviation.

19. Le délégué de l'Inde appuie sans réserve ces commentaires et la proposition d'un vote par appel nominal. Le délégué de l'Argentine se prononce également en faveur d'un vote par appel nominal.

20. Encourageant plus de débats sur la proposition d'amendement, le Président du Comité exécutif rappelle que le projet de Résolution 17/2 (WP/378) reconnaît non seulement les principes et les dispositions de la CCNUCE sur les responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, mais aussi les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour le développement de l'aviation internationale de la Convention de Chicago. Il exprime une préoccupation quant au recours aux votes par appel nominal, soulignant que l'OACI a adopté des méthodes de travail qui permettent d'atteindre des consensus et des compromis.

21. Le délégué du Japon relève que son État reconnaît qu'il est impérieux de s'attaquer au changement climatique et que cela constitue la plus grande priorité de la communauté internationale. Le Japon a la profonde conviction que l'OACI devrait, à ce stade, assumer avec vigueur son rôle moteur dans le traitement de la question de l'aviation internationale et du changement climatique. Il croit fermement qu'il est nécessaire, pour la présente Assemblée, de parvenir à un accord fructueux basé sur les progrès et les accomplissements réalisés à la suite des longs débats qui ont déjà eu lieu. À cet égard, le Japon appuie résolument la note WP/378 et les commentaires formulés par le délégué des États-Unis sur la nécessité d'élaborer un seul régime mondial de MBM pour démontrer la ferme détermination de la communauté de l'aviation internationale à s'attaquer à ce problème mondial sous la direction de l'OACI. En ce qui concerne la note WP/426, le Japon appuie la position exprimée par le délégué des États-Unis, car il croit fermement que le principe de CBDR de la CCNUCE est incompatible avec les principes de non-discrimination et de multilatéralisme de l'OACI.

22. Les délégués de la Nouvelle-Zélande et du Danemark souscrivent aux commentaires formulés par le délégué du Japon au sujet du principe de CBDR.

23. Le délégué du Mexique appuie fermement l'insertion du principe de CBDR dans l'annexe au projet de Résolution 17/2 par le biais du nouveau paragraphe p) proposé, même si cela peut être jugé superflu compte tenu du fait que ce principe est reconnu au paragraphe préambulaire 10 du projet de Résolution. Il souligne cependant que le paragraphe p) devrait aussi comprendre le principe de non-discrimination. Mention devrait être faite de ce dernier principe au début du paragraphe, avant la référence au principe de CBDR et au principe de SCRC des pays en développement. Par ailleurs, le terme « se conformer » devrait être remplacé par celui de « tenir compte ».

24. Relevant que son État est l'un des coauteurs de la note WP/426, le délégué de la Fédération de Russie invite d'autres États à l'appuyer en vue de parvenir à un consensus sur le projet de Résolution 17/2. Exprimant son soutien au principe de non-discrimination, soit un des principes sous-jacents de la Convention de Chicago, il souligne qu'il ne s'applique pas seulement à la résolution en cours d'examen : il s'agit du principe directeur de tout le travail de l'OACI et de fait, de l'ensemble des organisations du système des Nations Unies à l'échelle mondiale.

25. Le délégué de la Colombie indique que son État est en faveur d'un régime mondial de MBM qui conduirait à une réduction des gaz à effet de serre produits par le secteur de l'aviation. Il appuie toutes les mesures destinées à protéger l'environnement, en particulier les mesures opérationnelles et technologiques et l'utilisation des carburants alternatifs durables pour l'aviation. La Colombie est d'avis que les MBM constituent des mesures complémentaires et transitoires permettant d'atteindre des objectifs ambitieux opérationnels et mondiaux relatifs à la réduction des émissions aéronautiques. Elle appuie le principe de SCRC, qu'elle estime être la base d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale. À son avis, ce principe n'est pas en contradiction avec le principe de non-discrimination de la Convention de Chicago. La Colombie appuie par conséquent le nouveau paragraphe p) présenté dans la note WP/426.

26. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) souligne que des mesures opérationnelles ont permis d'accomplir des progrès considérables en matière de réduction des émissions aéronautiques.

27. Le délégué du Canada indique que son État partage le point de vue selon lequel l'OACI doit jouer un rôle de chef de file par rapport à cette question à laquelle font face tous les États membres, dont ceux présents à l'Assemblée. Soulignant qu'il estime que le principe de CBDR est simplement incompatible avec les propres principes de l'OACI, il reprend un commentaire formulé précédemment par le Président du Conseil, selon lequel pour assurer la croissance de l'aviation internationale jusqu'ici, il n'a jamais été nécessaire de recourir au principe de CBDR entre les États. Le Canada est d'avis que la référence à ce principe

dans le nouveau paragraphe p) proposé ne pourrait qu'entraver les progrès que doit accomplir l'OACI relativement à cette question au cours des trois prochaines années et partant, la poursuite du développement durable de l'aviation internationale. À cet égard, le Canada appuie les interventions des délégués des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande, du Japon et autres.

28. Le délégué de la République de Corée souligne que les grandes déclarations ne suffiraient pas à convaincre d'autres organismes de l'ONU que l'OACI joue efficacement son rôle moteur dans la résolution du problème des émissions aéronautiques, et qu'il est nécessaire que la présente Assemblée accomplisse des progrès tangibles. Indiquant que sa plus grande crainte est de voir la CCNUCE retirer à l'OACI son rôle moteur à l'avenir, il insiste qu'il importe de démontrer au monde entier qu'un régime mondial de MBM serait établi par l'OACI. Affirmant que ce point doit être clairement pris en compte dans le projet de Résolution 17/2 de l'Assemblée, le délégué de la République de Corée exprime son appui ferme aux paragraphes 18 et 19 figurant dans la note WP/378.

29. Le délégué de la Chine commence son intervention en exprimant au Nigéria les condoléances de son État pour l'accident d'avion survenu à Lagos. Faisant remarquer que cet accident démontre clairement la nécessité, pour la communauté de l'aviation internationale, de fournir de l'assistance et un appui aux États en développement en matière de supervision de la sécurité, il souligne que cette assistance et cet appui devraient aussi leur être donnés dans le domaine de la protection de l'environnement. Mettant en exergue l'importance du respect du principe de CBDR lors de l'élaboration d'un régime mondial de MBM, le délégué de la Chine appuie sans réserve son insertion dans la proposition de nouveau paragraphe p) présentée dans la note WP/426 et dont son État est l'un des coauteurs, car cela permettrait d'éviter de surcharger les États en développement et d'influer négativement sur leurs économies et la sécurité de leurs aéronefs.

30. Se référant à la note WP/426 dont son État est également l'un des coauteurs, le délégué de l'Inde déclare que si le principe de CBDR et les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour le développement de l'aviation internationale sont cités dans les paragraphes préambulaires du projet de Résolution 17/2, il existe une différence substantielle entre eux. Les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables sont inscrits dans la Convention de Chicago, en vertu de laquelle l'Organisation effectue son travail. Le principe de CBDR n'est certes pas inscrit de la même manière dans la Convention de Chicago, mais le changement climatique ne constituait pas un problème au moment de l'adoption de celle-ci en 1944. À présent que cette question a été introduite dans les débats de la communauté de l'aviation internationale, il n'est que juste d'adopter également les principes sur la base desquels la CCNUCE a décidé de l'examiner en 1992. C'est la raison pour laquelle les coauteurs de la note WP/426 proposent d'inclure le principe de CBDR, qui est déjà reconnu dans les paragraphes préambulaires, dans les principes directeurs figurant dans l'annexe au projet de Résolution 17/2, comme un nouveau paragraphe p). Le fait que ces principes directeurs ne mentionnent pas les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables ne constitue pas une contrainte, car ils sont déjà incorporés dans la Convention de Chicago, à laquelle se conforment tous les États membres. Les coauteurs de la note WP/426 estiment par conséquent qu'une référence au principe de CBDR dans le préambule au projet de résolution 17/2 n'est pas suffisante : il est très important de l'inclure dans les principes directeurs qui y sont joints.

31. Faisant remarquer que le principe de CBDR guide les débats en cours de la CCNUCE sur le changement climatique visant à conclure un nouvel accord destiné à remplacer le Protocole de Kyoto après 2020, le délégué de l'Inde insiste sur la nécessité d'une cohérence dans les principes régissant les débats qui se déroulent à la CCNUCE, à l'OACI et dans d'autres forums. Il affirme que les CBDR sont très importantes pour les États en développement, quel que soit leur stade de développement, notamment dans le contexte de l'OACI.

32. Le délégué de l'Inde note que le nouveau paragraphe p) proposé fait mention aussi du principe de SCRC des pays en développement, soit la même terminologie utilisée au paragraphe 6 a) de la

Résolution A37-19 de l'Assemblée et ailleurs dans cette résolution. Le projet de Résolution 17/2 présenté dans la note WP/378, toutefois, fait référence à ce principe de trois différentes façons : le paragraphe 17 mentionne les « circonstances spécifiques des États », le paragraphe 20 les « circonstances spéciales et capacités respectives des États, en particulier les États en développement », et le paragraphe 21 les « circonstances spéciales et capacités respectives des États en développement ». Affirmant qu'un principe ne devrait pas faire l'objet de trois formulations différentes, le délégué de l'Inde répète la demande formulée dans la note WP/424 que référence soit faite au principe de SCRC des États en développement dans l'ensemble du projet de Résolution 17/2.

33. Le délégué de Singapour fait remarquer que les bons progrès accomplis par l'OACI durant des années ont été rendus possibles par le maintien d'un équilibre délicat entre le principe de CBDR et le principe de non-discrimination, soit des principes auxquels tiennent fermement les États développés et ceux en développement. Il craint que le travail de l'OACI sur cette question ne dégénère en acrimonie et que le progrès ne soit bloqué si cet équilibre délicat est rompu. Se référant à la note WP/426, le délégué de Singapour recommande vivement que cet équilibre soit maintenu dans l'intérêt de l'unité et que le nouveau paragraphe p) proposé mentionne le principe de non-discrimination en plus du principe de CBDR, au moins au même niveau. Comme solution de rechange, le Comité devrait accepter le projet de Résolution 17/2 dans sa forme actuelle, mention étant faite de ces deux principes dans son préambule.

34. Le délégué de l'Argentine indique que son État ne trouve aucune contradiction entre les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables de la Convention de Chicago et le principe de CBDR de la CCNUCE. Il indique qu'en vertu de ce dernier principe, il est nécessaire de traiter de manière différente les États en développement, qui n'ont pas de responsabilité historique en matière de changement climatique, et les États développés, qui en ont. Rappelant que l'article 2.2 du Protocole de Kyoto engage les États développés à honorer leur engagement de réduire leurs émissions aéronautiques en travaillant dans le cadre de l'OACI, le délégué de l'Argentine souligne que les États en développement doivent protéger leurs intérêts et leurs droits, et ne pas accepter de mesures qui imposent des coûts supplémentaires et risquent de compromettre leur développement. C'est pour cette raison que les coauteurs de la note WP/426, parmi lesquels figure l'Argentine, ont présenté leur proposition de nouveau paragraphe p). Ils souhaitent travailler avec l'OACI, durant les prochaines sessions du Conseil, à faire en sorte qu'il y ait un régime mondial de MBM qu'ils soient en mesure d'appuyer. Les États en développement ont donc besoin d'une garantie que le principe de CBDR serait inclus dans les principes directeurs figurant dans l'annexe au projet de Résolution 17/2 qui serviraient à concevoir et à mettre en œuvre les MBM. Insistant sur la nécessité de parvenir à un consensus et d'aller rapidement de l'avant, le délégué de l'Argentine exprime son appui à la proposition de vote par appel nominal sur la note WP/426.

35. Mettant en exergue l'importance d'un régime mondial équilibré de MBM sous les auspices de l'OACI, la déléguée des Émirats arabes unis souligne qu'un tel régime protégerait le secteur de l'aviation contre l'imposition de mesures unilatérales par des États ou des régions, ce qui aurait des répercussions économiques négatives. Il est donc important d'aider l'OACI à diffuser son message selon lequel elle s'engage à accomplir certaines tâches qui sont appuyées par tous les États membres. Elle souligne que toute initiative visant à affaiblir de texte pertinent qui a déjà été approuvé dans la Résolution A37-19 de l'Assemblée conduirait à un échec de l'exécution de cet engagement.

36. Souscrivant aux commentaires formulés par les délégués de l'Arabie saoudite, de l'Inde, de l'Argentine et autres, le délégué du Brésil réitère qu'il n'existe aucune contradiction entre les principes de CBDR et de non-discrimination. Le Brésil estime que ces principes peuvent être considérés, à titre de compromis, comme des directives communes pour les travaux de l'OACI sur cette question, car ils se rapportent à des travaux connexes actuellement réalisés par l'Organisation maritime internationale.

37. Le délégué du Danemark convient avec les précédents intervenants que le moment est venu pour l'OACI d'assumer son rôle moteur en matière d'élaboration d'un régime mondial de MBM. Il estime que la note WP/378 constitue un fondement solide pour les travaux devant être effectués par l'OACI dans ce domaine, et appuie par conséquent les commentaires formulés par les délégués des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande, de la République de Corée, du Canada et du Mexique, entre autres.

38. Indiquant qu'il existe une différence fondamentale entre la CCNUCE, où il passe le clair de son temps, et l'OACI, le délégué des États-Unis observe que le principe de non-discrimination de cette dernière est lié à l'évitement de la distorsion du marché. Il existe dans l'aviation, de façon quasi unique, une arène vraiment concurrentielle à l'échelle mondiale dans laquelle quelques-unes des meilleures, des plus compétitives et des plus prospères compagnies aériennes sont celles d'États en développement. La question n'est pas de savoir s'il faudrait accorder une sorte de reconnaissance ou de traitement spécial aux États disposant de ressources financières limitées et/ou ayant besoin d'assistance, comme c'est le cas à la CCNUCE. Rappelant que le principe de SCRC a été élaboré particulièrement pour l'OACI, le délégué des États-Unis souligne qu'il diffère du principe de CBDR dans la mesure où un traitement spécial est accordé aux États simplement sur la base de leur statut de pays en développement, même lorsque leurs compagnies aériennes sont meilleures, plus efficaces et plus prospères que celle de pays développés. Là réside le problème : il s'agit fondamentalement d'une question de concurrence. Les États-Unis sont par conséquent opposés au nouveau paragraphe p) présenté dans la note WP/426, même avec l'amendement proposé par le délégué de Singapour et qui améliore le texte.

39. Exprimant son appui à la note WP/426, le délégué de l'Égypte affirme que l'inclusion du principe de CBDR dans le nouveau paragraphe p) proposé faciliterait l'atteinte des objectifs des États en développement dans le domaine de l'aviation civile internationale.

40. S'exprimant en faveur du paragraphe p), le délégué du Pérou maintient qu'il n'existe aucune incompatibilité entre le principe de CBDR et le principe de non-discrimination. Il souligne qu'au contraire, l'inclusion du principe de CBDR dans le paragraphe p) renforcerait le projet de Résolution 17/2 et lui donnerait la logique et la cohérence nécessaires compte tenu des accords et des travaux en cours d'élaboration par les États au niveau international dans le cadre de la CCNUCE.

41. Signalant que les résultats des débats précédents, tant à l'Assemblée qu'au Conseil, sur la compatibilité du principe de CBDR avec la Convention de Chicago ont été pris en compte dans le projet de texte de Résolution 17/2 présenté initialement par le Conseil dans la note WP/34 et amendé subséquemment par le Président du Comité exécutif dans la note WP/378 à la lumière des vues exprimées, le délégué de la Belgique souligne que le Comité devrait s'appuyer sur l'équilibre délicat établi dans cette dernière note et aller de l'avant, au lieu de rompre cet équilibre et de tourner en rond.

42. Compte tenu des points de vue exprimés, le Président du Comité exécutif propose les changements ci-après au projet de Résolution 17/2 figurant dans la note WP/378 : que le paragraphe 18 soit amendé en ajoutant, à la fin, l'expression « en tenant compte des travaux demandés au paragraphe 19 » ; que la première phrase du paragraphe 19 soit amendée en ajoutant, après l'expression « *Demande* au Conseil », l'expression « avec l'appui des États membres » ; et que la première phrase du paragraphe 19 a) soit amendée en ajoutant, après l'expression « régime mondial de MBM », l'expression « notamment sur sa faisabilité et sa praticabilité ».

43. Sur l'invitation du Président, l'observateur de l'IATA présente les points de vue de l'ensemble de l'industrie mondiale de l'aviation, représentée à l'Assemblée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA). Attirant l'attention sur l'accord collectif de l'industrie sur un régime mondial de MBM, présenté

dans la note WP/68 Révision n° 3 (EX/4), il souligne qu'il a été nécessaire, pour les parties prenantes de l'industrie, de surmonter leurs différences et d'accepter des compromis très difficiles afin de parvenir à un consensus. Le fait pour toute une industrie de s'unir derrière une position commune sur le changement climatique est sans précédent, et c'est exactement ce qu'a accompli l'industrie de l'aviation.

44. L'observateur de l'IATA rappelle que les auteurs de la Convention de Chicago, en 1944, se sont accordés sur certains principes afin que « l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique » (cf. clause préambulaire 3). C'est dans le même esprit que l'industrie de l'aviation a œuvré à l'élaboration d'un seul régime mondial de MBM qui a préservé l'égalité des chances et une concurrence loyale, et respecté les circonstances spéciales et capacités respectives des États. L'industrie de l'aviation considère l'OACI comme l'entité qui sauvegarde le système mondial harmonisé des normes qui lui permettent de fournir les services aériens de façon sûre, sécurisée et fiable. Ces services constituent l'épine dorsale de l'économie mondiale d'aujourd'hui, rendant possibles la connectivité des communautés ainsi que le commerce et le tourisme des États tant développés qu'en développement de la planète. Le maintien du rôle moteur de l'OACI sur la question de l'élaboration d'un régime mondial de MBM est essentiel pour l'industrie de l'aviation. Celle-ci croit qu'un seul régime mondial de MBM pour l'aviation internationale doit être considéré comme une mesure complémentaire nécessaire pour ses efforts visant à améliorer les avancées technologiques, opérationnelles et infrastructurelles. Établir convenablement les modalités d'un tel régime afin d'assurer l'intégrité environnementale et la simplicité administrative et surtout, de réduire au minimum la distorsion de la concurrence et du marché constitue une tâche très délicate. L'industrie de l'aviation s'unit donc pour inviter instamment les États à s'engager de façon claire et sans équivoque à demander au Conseil de l'OACI d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale qui serait présenté à la prochaine Assemblée de 2016.

45. Pour faciliter le travail devant être accompli par le Conseil en vue d'arriver à la meilleure proposition possible pour un tel régime mondial de MBM, l'industrie de l'aviation invite instamment les États à ne pas soumettre ce travail à des restrictions et à des conditions à ce stade très précoce. Elle lance par conséquent un appel en faveur de l'appui du texte des paragraphes 18 et 19 du projet de Résolution 17/2 (cf. paragraphe 42 ci-dessus) proposé par le Président. L'industrie de l'aviation craint fort que le fait de ne pas donner au Conseil des orientations claires et non soumises à des conditions politiques, ou pire, de ne pas lui fournir d'orientation du tout, risque de condamner les passagers et les exploitants des services aériens du monde entier, dans les États tant développés qu'en développement, à subir un ensemble disparate d'impôts, de taxes, de droits et de mesures conflictuelles qui entraveraient assurément la future croissance durable de l'aviation.

46. L'observateur de l'IATA souligne que l'aviation est une force du bien, grâce à tout le travail acharné qui est accompli à l'OACI depuis de nombreuses décennies. Elle constitue également un moteur indispensable de croissance et de développement durables dans le monde entier. Les possibilités de croissance de l'aviation et son aptitude permanente à procurer des avantages sociaux et économiques à la communauté mondiale dépendent de sa capacité à s'attaquer convenablement à ses effets environnementaux. Soulignant qu'il s'agit d'un moment historique, et insistant que l'industrie de l'aviation mondiale a besoin de l'aide et du soutien de l'OACI, l'observateur de l'IATA invite les délégués à effectuer un pas audacieux en avant, comme l'a fait l'industrie, pour garantir une industrie de l'aviation prospère et écologiquement durable à l'avenir.

47. Il est convenu de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour à la prochaine séance.

48. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la onzième séance
(Jeudi 3 octobre 2013, 18 h 30)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement

— Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière
(Partie sur le changement climatique)

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 17 de l'ordre du jour : Protection de l'environnement
(Partie sur le changement climatique)

Approbation d'un projet de texte pour le rapport à la plénière

1. Le Comité exécutif reprend (EX/7, EX/8, EX/9 et EX/10) et achève son examen de ce point de l'ordre du jour, sur la base de la note WP/378 et des notes connexes WP/424, WP/425, WP/426, WP/427 et WP/432.

2. Le Président du Comité exécutif rappelle qu'à la fin de la précédente séance, il a proposé que les paragraphes 18 et 19 a) du projet de Résolution 17/2 figurant dans la note WP/378 soient amendés de manière à se lire comme suit :

« 18. *Décide* d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, en tenant compte des travaux demandés au paragraphe 19 ;

« 19. *Demande* au Conseil, avec l'appui des États membres, de :

a) conclure les travaux sur les aspects techniques, les impacts environnementaux et économiques et les modalités des options possibles pour un régime mondial de MBM, notamment sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation et d'autres faits nouveaux internationaux, le cas échéant, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCE ».

Se référant aux précédents (EX/10) débats du Comité sur la note WP/426, il invite ensuite à présenter d'autres propositions pour un nouveau paragraphe p) à intégrer dans l'annexe à la résolution qui énonce les principes directeurs régissant la conception et la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale.

3. Le délégué de Singapour fait observer que quelques délégués émettent des réserves quant au texte de compromis pour le paragraphe p) suggéré par lui précédemment (EX/10) et qui fait référence à la fois aux responsabilités communes mais différenciées (CBDR) et à la non-discrimination, pour bien des raisons, parmi lesquelles la sensibilité politique des CBDR. Dans le but d'éviter une plus grande division et d'essayer de parvenir à un plus grand consensus afin que règne l'unité, il suggère un autre texte de compromis se lisant comme suit : « les MBM devraient tenir compte des circonstances

spéciales et capacités respectives des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ». Le délégué des États-Unis appuie cette deuxième proposition.

4. Relevant que les débats informels qui ont eu lieu après l'ajournement de la séance précédente ont porté principalement sur les trois principes de CBDR, de SCRC des États en développement et de non-discrimination, le délégué de l'Inde exprime sa surprise face à cette proposition. Il souligne que l'insertion du principe de CBDR dans le nouveau paragraphe p) n'est pas synonyme de non-acceptation par les États de leurs obligations au titre de la Convention de Chicago et des Résolutions de l'Assemblée. Le délégué de l'Inde souligne que le principe de CBDR couvre un concept important qui n'est pas couvert par les deux autres principes, à savoir celui du volontarisme. Il rappelle que certains délégués ont insisté sur l'inclusion du concept d'accord mutuel dans le paragraphe 16 du projet de Résolution 17/2, car ils ont souhaité introduire ce même concept de volontarisme pour la mise en œuvre des MBM. Il croit comprendre, à la lumière des débats informels, que la proposition de paragraphe p) figurant dans la note WP/426 devrait être amendée : en remplaçant l'expression « se conformer » par l'expression « tenir compte » ; en ajoutant, après l'expression « responsabilités communes mais différenciées, » l'expression « et les capacités respectives, » et en ajoutant, après l'expression « pays en développement », l'expression « et le principe de non-discrimination et de possibilités égales et équitables ». Le nouveau paragraphe p) se lirait donc comme suit : « Les MBM devraient tenir compte du principe de responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, des circonstances spéciales et capacités respectives des États en développement, et du principe de non-discrimination et de possibilités égales et équitables ».

5. Apportant des précisions concernant le concept de SCRC des États, le délégué du Japon indique qu'il a été adopté par l'OACI comme une solution au conflit entre le principe de CBDR de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCE) et le principe de non-discrimination de la Convention de Chicago. S'il croit comprendre, à la lumière des débats du Conseil, que les membres du Conseil ne s'opposent pas à l'applicabilité des SCRC, en particulier aux États en développement, il souligne que ce concept s'applique aussi aux États développés. C'est pour cette raison que le paragraphe 20 du projet de Résolution 17/2 indique qu'« une MBM devrait tenir compte des circonstances spéciales et capacités respectives des États, en particulier les États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ». Le délégué du Japon estime qu'une description supplémentaire des SCRC dans le nouveau paragraphe p) de l'Annexe est par conséquent inutile et quelle serait superflue. Cependant, si la majorité des délégués appuient la proposition du délégué de Singapour, il conviendrait que le texte actuel du paragraphe 20 figurant dans la note WP/378 soit utilisé pour le nouveau paragraphe p).

6. Le délégué de la Fédération de Russie est prêt à accepter les propositions de textes des paragraphes 18 et 19 du projet de Résolution 17/2, qui cadre avec la position de son État. Se référant au nouveau paragraphe de l'annexe, il indique que si la référence qui y est faite au principe de SCRC n'est pas très satisfaisante, du moins pour la Fédération de Russie, son État estime qu'il s'agit d'un compromis acceptable à ce stade. La Fédération de Russie est prête à souscrire au texte proposé pour protéger les intérêts des États en développement et exhorte d'autres États à en faire autant pour permettre au Comité d'aller de l'avant.

7. Rappelant que le Comité exécutif est déjà parvenu à un accord sur le principe de volontarisme pour la mise en œuvre des MBM, le délégué de la Fédération de Russie souligne qu'il s'agit d'un accomplissement majeur qui a rapproché les positions des délégués. Il invite le Comité à aller encore plus loin et à accepter le nouveau paragraphe p) proposé par le Président. S'il comprend tout à fait le bien-fondé de la proposition du délégué de Singapour, il souhaite entendre ce qu'en pensent les États en développement. Si ces derniers en sont satisfaits, la Fédération de Russie l'accepterait également.

8. Appuyant la proposition du délégué de l'Inde, le délégué de la Chine encourage les États développés à suivre l'exemple donné par la Fédération de Russie et à être flexibles, à appuyer les États en développement et à souscrire également à la proposition.

9. Faisant observer que le texte proposé par le délégué de Singapour est similaire à celui utilisé dans le paragraphe 20 du projet de Résolution 17/2, le délégué de l'Arabie saoudite maintient qu'il ne répond pas aux aspirations des États en développement. Il peut accepter la proposition du délégué de l'Inde comme compromis.

10. Sur la base des changements qu'il a proposés aux paragraphes 18 et 19 a) du projet de Résolution 17/2 et des débats du Comité, le Président suggère, comme compromis, que le nouveau paragraphe p) de l'Annexe se lise « Les MBM devraient tenir compte du principe de responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, des circonstances spéciales et capacités respectives, et du principe de non-discrimination et de possibilités égales et équitables, » et que le Comité approuve son projet de rapport à la plénière sur le point 17 de l'ordre du jour (partie sur le changement climatique) présenté dans la note WP/378, sous réserve de ces amendements. Les délégués du Mexique, de l'Inde, de l'Afrique du Sud, de l'Arabie saoudite, de la Fédération de Russie, de la Chine, du Burkina Faso, du Pérou, du Congo, de la Colombie, de l'Égypte, de Cuba, de l'Argentine, du Venezuela (République bolivarienne du), des Émirats arabes unis, du Soudan et de la Lituanie [au nom des États membres de l'Union européenne (UE) et de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)] appuient la démarche proposée.

11. Le délégué du Nigéria exprime sa préoccupation de voir qu'un certain nombre de décisions ont été prises sur le projet de Résolution 17/2 par vote par appel nominal, ce qui n'est pas la pratique à l'Organisation depuis fort longtemps. Certes, en vertu du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), la présentation de motions et de contre-motions relatives à un tel vote relève de la prérogative des délégués, mais agir de la sorte n'est pas une tradition de l'OACI, et pour cause. Affirmant que la bonne tradition de l'Organisation consistant à parvenir aux décisions par consensus devrait être maintenue, le délégué du Nigéria souligne que si l'unanimité n'est pas toujours obtenue, le consensus représente la conclusion de la majorité. Soulignant que le Conseil a encore beaucoup à faire pour mettre en œuvre la résolution, il insiste que les États récemment élus au Conseil et dont beaucoup ont pris part aux débats sur la Résolution 17/2 sont censés promouvoir non seulement leurs propres intérêts, mais aussi ceux de tous les États membres de l'OACI au sein du Conseil.

12. Faisant remarquer que son État s'est abstenu lors de deux des votes par appel nominal qui ont eu lieu sur le projet de Résolution 17/2 en raison de réserves quant au processus, le délégué du Nigéria espère qu'il s'agit des derniers votes de ce genre à se tenir sur cette question. Il invite instamment le Comité à adopter son projet de rapport figurant dans la note WP/378, sous réserve des amendements à la résolution proposés par le Président, et à le soumettre à la plénière pour adoption.

13. Tout en appuyant le nouveau paragraphe p) proposé, le délégué du Mexique s'exprime en faveur du changement de l'ordre d'énumération des trois principes, afin que le principe de non-discrimination inscrit dans l'instrument constitutionnel de l'OACI, à savoir la Convention de Chicago, soit mentionné avant les CBDR et les SCRC.

14. À la lumière des commentaires formulés par le délégué du Nigéria, le délégué de l'Inde souscrit à la proposition du Président dans un véritable esprit de compromis. Il rappelle qu'il a déjà accepté un compromis sur la note WP/424, dont l'Inde est l'un des coauteurs, et n'a pas insisté que soit prise la mesure proposée dans la note WP/427, car l'Inde émet de sérieuses réserves quant à cette dernière, bien qu'étant l'un de ses coauteurs.

15. Appuyant également la proposition du Président, le délégué de l'Arabie saoudite retire la demande qu'il a formulée précédemment (EX/10), en vertu de la Règle 46 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), en faveur d'un vote par appel nominal sur la note WP/426.

16. Tout en ayant encore des préoccupations concernant la proposition de texte du Président pour les paragraphes 18 et 19 a) du projet de Résolution 17/2, le délégué de la Chine accepte sa proposition pour ces paragraphes et le nouveau paragraphe p) dans un esprit de compromis, pour que des progrès soient accomplis. Il invite d'autres délégués à en faire autant.

17. Le délégué du Burkina Faso félicite le Comité exécutif et tous les membres pour cet esprit de compromis qui prévaut actuellement et qui met en évidence la bonne volonté et le sens de communauté. Il relève qu'il s'est abstenu durant un des votes par appel nominal ayant eu lieu sur le projet de Résolution 17/2, car il estime qu'un tel vote constitue non seulement un facteur de division, mais aussi un moyen d'imposer une volonté individuelle à la communauté très unie de l'aviation. Le délégué du Burkina Faso espère qu'avec le retour à l'OACI du bel esprit de compromis, les délégués éviteront de tomber à nouveau dans cette division qui l'attriste.

18. Bien que n'ayant pas été consulté au sujet de la rédaction des paragraphes 18 et 19 a) durant les pourparlers informels, et même s'il a ses propres opinions sur la proposition de texte y afférente, le délégué de Cuba l'appuie, tout comme le texte proposé pour le nouveau paragraphe p), dans un esprit constructif.

19. Le délégué de l'Argentine rappelle que durant les deux dernières sessions du Conseil, son État s'est engagé à promouvoir un consensus sur cette question très épineuse et qu'il a réitéré cet engagement lors de la déclaration générale formulée à la deuxième séance de la plénière (P/2) le 24 septembre 2013. Il est personnellement heureux de dire que l'Argentine a honoré son engagement et promu le consensus sur le projet de Résolution 17/2, en dépit de ses réserves concernant cette dernière. Le délégué de l'Argentine appuie par conséquent l'initiative du Président.

20. Même si le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) a des réserves au sujet de la proposition de texte des paragraphes 18 et 19 a), il les accepte, tout comme le nouveau paragraphe p), animé par un esprit de coopération et la volonté d'aller de l'avant.

21. Se félicitant de l'atteinte du consensus sur le projet de Résolution 17/2, le délégué du Soudan indique qu'il ne regrette pas que les votes par appel nominal aient eu lieu sur cette question, car chacun des votes successifs a préparé la voie au consensus. Dans un esprit de compromis, il appuie la proposition du Président, qui constitue un compromis auquel ont consenti tous les États en développement.

22. Parlant au nom de tous les États membres de l'UE et de la CEAC, le délégué de la Lituanie accueille favorablement l'accord conclu sur le projet de Résolution 17/2. Il espère que son adoption par l'Assemblée constituerait un bon point de départ pour des négociations conduisant à l'adoption fructueuse d'un régime mondial de MBM lors de la prochaine Assemblée en 2016, ce qui serait un accomplissement majeur pour l'ensemble des États membres de l'OACI.

23. Le Président du Comité exécutif constate qu'une écrasante majorité des États ont exprimé leur appui aux textes de compromis qu'il a proposés pour les paragraphes 18 et 19 a) du projet de Résolution 17/2 et le nouveau paragraphe p) de son annexe. Il conclut par conséquent que le Comité approuve le projet de Résolution 17/2, tel qu'amendé, ainsi que le projet de texte de son rapport sur le point 17 de l'ordre du jour (partie sur le changement climatique) figurant dans la note WP/378, pour soumission à la plénière.

24. Faisant remarquer que des préoccupations demeurent en ce qui concerne le paragraphe 7 du projet de Résolution 17/2 ayant trait à un objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone, les délégués de la Chine, du Brésil et de l'Arabie saoudite indiquent qu'ils exprimeraient des réserves au sujet de ce paragraphe lors de l'examen de celui-ci en plénière.

25. Les délégués du Nigéria, du Mexique, de l'Arabie saoudite, de l'Égypte, de la Chine et du Brésil expriment leur appréciation des efforts déployés par le Président pour parvenir à un accord sur le projet de Résolution 17/2.

Minute de silence et condoléances

26. Suite à une proposition du délégué du Soudan, le Comité exécutif observe une minute de silence en l'honneur des personnes qui ont perdu leur vie lors de l'accident aérien survenu plus tôt dans la journée à Lagos (Nigéria). Le délégué du Nigéria exprime son appréciation des expressions de compassion formulées durant la séance précédente (EX/10) par les délégués des États-Unis et de la Chine, et au cours de la présente séance par les délégués de l'Afrique du Sud, de l'Arabie saoudite, de la Fédération de Russie, du Burkina Faso, du Pérou, de la Colombie, de l'Égypte, de Cuba, de l'Argentine, du Venezuela (République bolivarienne du), des Émirats arabes unis, du Soudan et de la Lituanie (au nom de l'UE et des États membres de la CEAC).

Délégation de pouvoirs au Président de l'Assemblée pour l'approbation des procès-verbaux du Comité exécutif

27. Le Comité exécutif délègue ses pouvoirs au Président de l'Assemblée, en sa qualité de Président du Comité exécutif, pour l'approbation des procès-verbaux de ses séances.

28. La séance est levée à 19 h 40.

APPENDICE

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL EXAMINÉES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF

Point 10 : Arriérés de contributions

A38 -WP/43 EX/30 ; AD/4	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (14/08/2013)
A38-WP/43 Révision n°1 EX/30 ; AD/4	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (20/09/2013)
A38-WP/43 Révision n°1 Additif n° 1 EX/30 ; AD/4	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (24/09/2013)

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

A38-WP/373 EX/126	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 11, 18 et 19 DE L'ORDRE DU JOUR (26/09/2013)
----------------------	---------------------------------------------------------------------------------------------

Point 12 : Coopération technique — Politique et activités de coopération et d'assistance technique

A38-WP/19 EX/14	POLITIQUE SUR L'ASSISTANCE TECHNIQUE ET LA COOPÉRATION TECHNIQUE ET LES ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE DURANT LA PÉRIODE 2010-2012 (30/05/2013)
A38-WP/19 Révision EX/14	POLITIQUE SUR L'ASSISTANCE TECHNIQUE ET LA COOPÉRATION TECHNIQUE ET LES ACTIVITÉS DE COOPÉRATION TECHNIQUE DURANT LA PÉRIODE 2010-2012 (14/08/2013)
A38-WP/134 EX/51	NOUVELLES APPROCHES DE LA MISE EN ŒUVRE DU PROJET RER/01/901 DE L'OACI-IAC (COSCAP-CIS) (21/08/2013)
A38-WP/171 EX/65	POLITIQUE SUR L'ASSISTANCE TECHNIQUE ET LA COOPÉRATION TECHNIQUE (26/08/2013)
A38-WP/171 Rectificatif n° 1 EX/65	POLITIQUE SUR L'ASSISTANCE TECHNIQUE ET LA COOPÉRATION TECHNIQUE (16/09/2013)
A38-WP/334 EX/115	COOPÉRATION ET TECHNOLOGIE DU JAPON DANS LE SECTEUR AÉROPORTUAIRE, NOTAMMENT L'ÉCO-AÉROPORT (16/09/2013)
A38-WP/372 EX/125	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR (26/09/2013)

Point 13 : Sûreté de l'aviation — Politique

A38-WP/12 EX/7	RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (HLCAS) (22/05/2013)
-------------------	--------------------------------------------------------------------------------------------

- A38-WP/13
EX/8 DÉCLARATION SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA STRATÉGIE COMPLÈTE DE L'OACI POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (ICASS) (30/05/2013)
- A38-WP/14
EX/9 EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DES ASPECTS DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI LIÉS À LA PROTECTION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE CONTRE LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE (31/05/2013)
- A38-WP/64
EX/32 PROPOSITIONS DE PRIORITÉS DE TRAVAIL DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (22/07/2013)
- A38-WP/104
EX/40 SÛRETÉ FONDÉE SUR LE RISQUE (13/08/2013)
- A38-WP/124
EX/45 SYSTÈME LASER DE CONTRE-MESURES À INFRAROUGE DIRIGÉ (DIRCMS) INSTALLÉ SUR LES AÉRONEFS DE LA FLOTTE COMMERCIALE IMMATRICULÉE EN ISRAËL (19/08/2013)
- A38-WP/128
EX/46 SÛRETÉ DE L'AVIATION POUR LE PROCHAIN TRIENNAT (20/08/2013)
- A38-WP/129
EX/47 PRINCIPES RÉGISSANT LA COOPÉRATION INTERNATIONALE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION — ÉTAPES SUIVANTES (20/08/2013)
- A38-WP/133
EX/50 PROPOSITION DE FEUILLE DE ROUTE DE RENFORCEMENT DE LA SÛRETÉ DU FRET AÉRIEN MONDIAL (20/08/2013)
- A38-WP/136
EX/52 MISE EN ŒUVRE DE L'INSPECTION-FILTRAGE DES LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (19/08/2013)
- A38-WP/138
EX/53 ÉLABORATION D'ÉLÉMENTS D'ORIENTATION POUR LA MISE EN ŒUVRE D'UNE APPROCHE FONDÉE SUR LES RÉSULTATS DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (17/08/2013)
- A38-WP/158
EX/56 SÛRETÉ DU FRET ET COURRIER AÉRIENS (20/08/2013)
- A38-WP/159
EX/57 MISE EN ŒUVRE DU PROGRAMME DE SENSIBILISATION AUX MENACES (20/08/2013)
- A38-WP/172
EX/56 TRAFIC ILLICITE DE STUPÉFIANTS ET DE SUBSTANCES PSYCHOTROPES TRANSPORTÉS PAR VOIE AÉRIENNE (22/08/2013)
- A38-WP/178
EX/69 SÛRETÉ DU FRET (20/08/2013)
- A38-WP/197
EX/73 POINT DE CONTACT EN SÛRETÉ DE L'AVIATION DE L'OACI DANS LA FÉDÉRATION DE RUSSIE (20/08/2013)
- A38-WP/235
EX/80 PROPOSITION D'ÉLABORATION D'INITIATIVES DE FORMATION VIRTUELLE EN SÛRETÉ DE L'AVIATION (APPRENTISSAGE EN LIGNE) (20/08/2013)

A38-WP/273 EX/93	SYSTEME DE RÉPONSE AUX MENACES UTILISANT DES TECHNOLOGIES D'INFORMATION DE POINTE EN RÉPUBLIQUE DE CORÉE (09/09/2013)
A38-WP/276 EX/95	INNOVATION EN MATIÈRE DE SÛRETÉ — DÉVELOPPEMENT DE LA SÛRETÉ DE PROCHAINE GÉNÉRATION ET ENGAGEMENT AVEC L'INDUSTRIE (10/09/2013)
A38-WP/345 EX/118	FAITS NOUVEAUX EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION AU VIET NAM (16/09/2013)
A38-WP/385 EX/131	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 13 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)

Point 14 : Programme universel d'audits de sûreté (USAP)

A38-WP/15 EX/10	PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP) : PASSAGE À UNE MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (31/05/2013)
A38-WP/15 Révision n° 1 EX/10	PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP) : PASSAGE À UNE MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (08/07/2013)
A38-WP/16 EX/11	PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP) (12/07/2013)
A38-WP/168 EX/64	CONTRÔLE DE QUALITÉ DE L'AVSEC — EXPÉRIENCE DE LA RÉPUBLIQUE DOMINICAINE (20/08/2013)
A38-WP/230 EX/78	DÉVELOPPEMENT ÉVOLUTIF DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP) (09/09/2013)
A38-WP/230 Rectificatif n° 1 EX/78	DÉVELOPPEMENT ÉVOLUTIF DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP) (25/09/2013)
A38-WP/328 EX/114 ; TE/145	RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS ET LES PROGRÈS DU CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) DEPUIS LA 37 ^E ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (17/09/2013)
A38-WP/392 EX/134	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)

Point 15 : Sûreté de l'aviation — Appui à la mise en œuvre

A38-WP/20 EX/15	STRATÉGIE D'ASSISTANCE ET DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (10/06/2013)
A38-WP/21 EX/16	PROGRAMME d'APPUI ?? À LA MISE EN ŒUVRE ET AU DÉVELOPPEMENT — SÛRETÉ (ISD-SEC) (07/06/2013)
A38-WP/107 EX/43	STRATÉGIE D'ASSISTANCE ET DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (21/08/2013)

A38-WP/130 EX/48	STRATÉGIE DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS PROPRES À LA SÛRETÉ DU FRET AÉRIEN (21/08/2013)
A38-WP/152 EX/54	PRÉSENTATION DE L'ÉCOLE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (ESAC), CENTRE DE FORMATION RÉGIONAL DE L'OACI, ASTC/ESAC (20/08/2013)
A38-WP/160 EX/58	PROTECTION DE LA ZONE DE SÛRETÉ À ACCÈS RÉGLEMENTÉ (20/08/2013)
A38-WP/217 EX/74	CONFÉRENCE INTERNATIONALE « SÛRETÉ DE L'AVIATION : 40 ANS DE SERVICE DANS L'AVIATION CIVILE DE LA RUSSIE » (27/08/2013)
A38-WP/299 EX/102	FORMATION EN SÛRETÉ DE L'AVIATION ET AUTRES ACTIVITÉS CONNEXES DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT MENÉES SOUS LA DIRECTION DE LA RÉPUBLIQUE DE CORÉE (11/09/2013)
A38-WP/313 EX/107	PROGRAMME DES AUDITS/INSPECTIONS DE L'UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST-AFRICAINE (UEMOA) (11/09/2013)
A38-WP/313 Révision EX/107	PROGRAMME DES AUDITS/INSPECTIONS DE L'UNION ÉCONOMIQUE ET MONÉTAIRE OUEST-AFRICAINE (UEMOA) (20/09/2013)
A38-WP/320 EX/111	DECISIONES AVSEC/FAL PROMULGADAS POR LA CLAC (11/09/2013)
A38-WP/320 Révision EX/111	DÉCISIONS DE L'AVSEC/FAL ÉLABORÉES PAR LA CLAC (19/09/2013)
A38-WP/396 EX/135	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)

Point 16 : Facilitation et documents de voyage lisibles à la machine

A38-WP/3 EX/1	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 – <i>FACILITATION</i> ET PROPOSITION DE PROGRAMME DE TRAVAIL POUR LE PROCHAIN TRIENNAT (26/02/2013)
A38-WP/4 EX/2	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LE PROGRAMME DES DOCUMENTS DE VOYAGE LISIBLES À LA MACHINE (DVLM) ET LE RÉPERTOIRE DE CLÉS PUBLIQUES (PKD) (06/05/2013)
A38-WP/11 EX/6	PROPOSITION DE STRATÉGIE DU PROGRAMME OACI D'IDENTIFICATION DES VOYAGEURS (TRIP DE L'OACI) (17/05/2013)
A38-WP/23 EX/18	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA FACILITATION (20/06/2013)
A38-WP/94 EX/39	DONNÉES PASSAGERS ET CONTRÔLE FRONTALIER (07/08/2013)

A38-WP/94 Révision n° 1, EX/39	DONNÉES PASSAGERS ET CONTRÔLE FRONTALIER (03/09/2013)
A38-WP/105 EX/41	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LE PROGRAMME DES DOCUMENTS DE VOYAGE LISIBLES À LA MACHINE (DVLM) ET LE RÉPERTOIRE DE CLÉS PUBLIQUES (PKD) (21/08/2013)
A38-WP/161 EX/59	PROGRAMME DES VOYAGEURS DIGNES DE CONFIANCE (20/08/2013)
A38-WP/180 EX/71	MISE À JOUR DES PROGRÈS EN MATIÈRE DE FACILITATION ET DES PASSEPORTS ÉLECTRONIQUES EN CHINE (20/08/2013)
A38-WP/246 EX/82	FACILITATION DES VISAS COMME MOYEN DE STIMULER LA CROISSANCE DU TOURISME (09/09/2013)
A38-WP/254 EX/84	CADRE MONDIAL DE COLLECTE ET D'UTILISATION DES DONNÉES DES DOSSIERS PASSAGERS (PNR) (17/09/2013)
A38-WP/267 EX/87	PROPOSITION DE NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES OACI SUR LE SYSTÈME AUTOMATISÉ DE FORMALITÉS D'IMMIGRATION (17/09/2013)
A38-WP/269 EX/89	EFFET DU SERVICE AUTOMATISÉ DE FORMALITÉS D'IMMIGRATION (11/09/2013)
A38-WP/322 EX/112	RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS RÉALISÉES PAR LE CHILI EN LIEN AVEC LES DOCUMENTS DE VOYAGE LISIBLES À LA MACHINE (11/09/2013)
A38-WP/397 EX/136	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)

Point 17 : Protection de l'environnement

A38-WP/25 EX/20	FAITS NOUVEAUX EN MATIÈRE D'AVIATION CIVILE ET D'ENVIRONNEMENT (18/07/2013)
A38-WP/26 EX/21	TENDANCES ACTUELLES ET FUTURES DU BRUIT ET DES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS (18/07/2013)
A38-WP/27 EX/22	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCAL (18/07/2013)
A38-WP/28 EX/23	CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES POUR L'AVIATION (18/07/2013)
A38-WP/29 EX/24	MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (MBM) (04/09/2013)
A38-WP/30 EX/25	PLANS D'ACTION DES ÉTATS POUR LES ACTIVITÉS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ (23/07/2013)

A38-WP/31 EX/26	ASSISTANCE AUX ÉTATS — AVIATION ET CHANGEMENT CLIMATIQUE (18/07/2013)
A38-WP/32 EX/27	PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — FAITS NOUVEAUX DANS D'AUTRES ORGANISMES DE L'ONU ET ORGANISATIONS INTERNATIONALES (18/07/2013)
A38-WP/33 EX/28	INITIATIVE POUR UNE ONU CLIMATIQUEMENT NEUTRE (02/07/2013)
A38-WP/34 EX/29	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENT CLIMATIQUE (04/09/2013)
A38-WP/68 EX/33	RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L'AVIATION (24/07/2013)
A38-WP/68 Révision n° 1 EX/33	RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L'AVIATION (20/08/2013)
A38-WP/68 Révision n° 2 EX/33	RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L'AVIATION (03/09/2013)
A38-WP/68 Révision n° 3 EX/33	RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L'AVIATION (17/09/2013)
A38-WP/70 EX/34	POINTS DE VUE EUROPÉENS SUR LES INCIDENCES ENVIRONNEMENTALES DE L'AVIATION À L'ÉCHELLE LOCALE (25/07/2013)
A38-WP/83 EX/38	APPROCHE GLOBALE DE LA RÉDUCTION DES EFFETS DE L'AVIATION INTERNATIONALE SUR LE CLIMAT (31/07/2013)
A38-WP/83 Révision n° 1 EX/38	APPROCHE GLOBALE DE LA RÉDUCTION DES EFFETS DE L'AVIATION INTERNATIONALE SUR LE CLIMAT (25/09/2013)
A38-WP/106 EX/42	RÉSOLUTION DU PROBLÈME DU BRUIT DES AÉRONEFS ET DES EFFETS SUR LA QUALITÉ DE L'AIR LOCAL (20/08/2013)
A38-WP/108 EX/44	CARBURÉACTEURS DE RECHANGE DURABLES (20/08/2013)
A38-WP/131 EX/49	RÉPUBLIQUE DOMINICAINE — PLAN D'ACTION POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (20/08/2013)
A38-WP/163 EX/60	POLITIQUES DE L'OACI SUR LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LIÉES AU BRUIT (20/08/2013)

A38-WP/163 Révision n° 1, EX/60	POLITIQUES DE L'OACI SUR LES RESTRICTIONS D'EXPLOITATION LIÉES AU BRUIT (03/09/2013)
A38-WP/164 EX/61	INITIATIVES DE L'INDONÉSIE EN FAVEUR DE L'AVIATION VERTE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE : CARBURANTS ALTERNATIFS POUR L'EXPLOITATION DES AÉRONEFS (20/08/2013)
A38-WP/165 EX/62	INITIATIVES DE L'INDONÉSIE EN FAVEUR DE L'AVIATION VERTE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE : ÉNERGIES RENOUVELABLES POUR LES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES (20/08/2013)
A38-WP/165 Révision EX/62	INITIATIVES DE L'INDONÉSIE EN FAVEUR DE L'AVIATION VERTE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE : ÉNERGIES RENOUVELABLES POUR LES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES (25/09/2013)
A38-WP/166 EX/63	INITIATIVES EN FAVEUR DE L'AVIATION VERTE POUR UN DÉVELOPPEMENT DURABLE : CONFÉRENCE INTERNATIONALE SUR L'AVIATION VERTE DE 2013 (IGAC-2013) (20/08/2013)
A38-WP/176 EX/67	ATTENTES ET OBJECTIFS SOUHAITABLES DE LA 38 ^E SESSION DE L'ASSEMBLÉE AYANT TRAIT À L'AVIATION INTERNATIONALE ET AU CHANGEMENT CLIMATIQUE — PERSPECTIVE DU ROYAUME D'ARABIE SAOUDITE (20/08/2013)
A38-WP/183 EX/72	RÉALISER LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS GRÂCE À DES MESURES TECHNIQUES ET OPÉRATIONNELLES — CE QU'A FAIT LA CHINE (20/08/2013)
A38-WP/222 EX/75	GESTION DU BRUIT EN INDE ET FEUILLE DE ROUTE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (20/08/2013)
A38-WP/234 EX/79	FAIRE FACE AUX INCIDENCES DE L'AVIATION SUR LE CLIMAT (20/08/2013)
A38-WP/240 EX/81	APPROCHE ET RECOMMANDATIONS DE L'AFRIQUE DU SUD EN MATIÈRE DE COUVRE-FEU LIÉ AU BRUIT DES AÉRONEFS (29/08/2013)
A38-WP/250 EX/83	MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ COMME FACTEUR D'ACCROISSEMENT DES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (20/08/2013)
A38-WP/258 EX/85	POINTS DE VUE DES E.A.U. SUR L'AVIATION ET LE CHANGEMENT CLIMATIQUE (09/09/2013)
A38-WP/268 EX/88	ACCORD RELATIF AUX ACTIVITÉS VOLONTAIRES POUR LA RÉDUCTION DES GES EN RÉPUBLIQUE DE CORÉE (11/09/2013)
A38-WP/270 EX/90	ÉLABORATION DU PROGRAMME DE SENSIBILISATION ENVIRONNEMENTALE DE L'AVIATION (11/09/2013)

A38-WP/271 EX/91	GESTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE DES AÉROPORTS (10/09/2013)
A38-WP/272 EX/92	POSITION DES ÉTATS AFRICAINS SUR LE CHANGEMENT CLIMATIQUE (11/09/2013)
A38-WP/275 EX/94	PROPOSITIONS D'AMÉLIORATION DU PROJET D'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENT CLIMATIQUE (10/09/2013)
A38-WP/279 EX/97	PLAN D'ACTION DE L'AMÉRIQUE CENTRALE POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (CAAPER) (10/09/2013)
A38-WP/288 EX/100	MESURES EFFICACES BASÉES SUR LE MARCHÉ POUR RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE GAZ À EFFET DE SERRE DE L'AVIATION INTERNATIONALE (12/09/2013)
A38-WP/289 EX/101	TRANSPARENCE ET PROCESSUS DES QUESTIONS ENVIRONNEMENTALES (12/09/2013)
A38-WP/297 EX/99	NORME DE L'OACI SUR LE CO ₂ DANS LE CADRE D'UN ENSEMBLE DE MESURES VISANT À ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS (19/09/2013)
A38-WP/305 EX/105	PLAN D'ACTION DU BRÉSIL POUR LES ÉMISSIONS DE CO ₂ (13/09/2013)
A38-WP/317 EX/109	FAITS NOUVEAUX DE L'AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE À L'APPUI À LA DURABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LA RÉGION (10/09/2013)
A38-WP/317 Rectificatif n° 1 EX/109	FAITS NOUVEAUX DE L'AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE À L'APPUI À LA DURABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LA RÉGION (24/09/2013)
A38-WP/318 EX/110	PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT, CAEP ET BUREAUX RÉGIONAUX DE L'OACI (20/08/2013)
A38-WP/327 EX/113	L'AIR POTENTIELLEMENT NOCIF DES AÉROPORTS PEUT AVOIR UNE INCIDENCE NÉGATIVE SUR DES MILLIONS DE PERSONNES QUI Y TRAVAILLENT (16/09/2013)
A38-WP/327 Révision n° 1, EX/113	EFFETS PRÉJUDICIALES DE L'EXPOSITION AUX PARTICULES FINES (20/09/2013)
A38-WP/328 EX/114 ; TE/145	RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS ET LES PROGRÈS DU CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) DEPUIS LA 37 ^e ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (17/09/2013)

A38-WP/346 Révision n° 1 EX/123 ; TE/154	INITIATIVES VERTES — INDE (23/09/2013)
A38-WP/348 EX/119	MESURES DE PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE (17/09/2013)
A38-WP/350 EX/120	RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO ₂ DE L'AVIATION (17/09/2013)
A38-WP/371 EX/124	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)
A38-WP/378 EX/127	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (01/10/2013)
A38-WP/378 Rév. n° 1, EX/127	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (02/10/2013)
A38-WP/424 EX/139	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENT CLIMATIQUE (01/10/2013)
A38-WP/425 EX/140	PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU PROJET D'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENT CLIMATIQUE (01/10/2013)
A38-WP/426 EX/141	PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU PROJET D'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENT CLIMATIQUE (01/10/2013)
A38-WP/427 EX/142	PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU PROJET D'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENT CLIMATIQUE (02/10/2013)
A38-WP/432 EX/144	PROPOSITIONS D'AMENDEMENTS AU PROJET D'EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENT CLIMATIQUE (01/10/2013)

Point 18 : Coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile

A38-WP/9 EX/5	COOPÉRATION AVEC LES ORGANISATIONS RÉGIONALES ET LES ORGANISMES RÉGIONAUX DE L'AVIATION CIVILE (30/05/2013)
A38-WP/157 EX/55	COOPÉRATION AVEC LES ORGANISATIONS RÉGIONALES (20/08/2013)

A38-WP/286 EX/98	IMPORTANCIA DE LA PARTICIPACIÓN DE LOS ORGANISMOS REGIONALES EN EL PROGRAMA DE TRABAJO DE TRANSPORTE AÉREO EN EL SENO DE LA OACI (11/09/2013)
A38-WP/286 Révision n° 1 EX/98	IMPORTANCE DE LA PARTICIPATION DES ORGANISATIONS RÉGIONALES AU PROGRAMME DE TRAVAIL DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LE CADRE DE L'OACI (18/09/2013)
A38-WP/373 EX/126	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 11, 18 ET 19 DE L'ORDRE DU JOUR (26/09/2013)

Point 19 : Durée des mandats du Secrétaire général

A38-WP/5 EX/3	DURÉE DES MANDATS DES SECRÉTAIRES GÉNÉRAUX (22/03/2013)
A38-WP/373 EX/126	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 11, 18 ET 19 DE L'ORDRE DU JOUR (26/09/2013)

Point 20 : Proposition visant à tenir les Assemblées tous les deux ans

A38-WP/18 EX/13	PROPOSITION VISANT À TENIR LES ASSEMBLÉES TOUS LES DEUX ANS (05/06/2013)
A38-WP/381 EX/128	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 20 ET 21 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)

Point 21 : Proposition d'amendement de l'article 50 (a) de la Convention de Chicago de façon à porter le nombre de membres du Conseil à 39

A38-WP/17 EX/12	PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ARTICLE 50 (A) DE LA CONVENTION DE CHICAGO DE FAÇON À PORTER LE NOMBRE DE MEMBRES DU CONSEIL À 39 (28/05/2013)
A38-WP/381 EX/128	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 20 ET 21 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)

Point 22 : Gestion des ressources humaines

A38-WP/75 EX/36	GESTION DES RESSOURCES HUMAINES (31/07/2013)
A38-WP/386 EX/132	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 22 ET 23 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)
A38-WP/386 Révision, EX/132	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 22 ET 23 DE L'ORDRE DU JOUR (28/09/2013)

Point 23 : Situation du personnel de l'OACI

A38-WP/76 EX/37	SITUATION DU PERSONNEL DE L'OACI (30/07/2013)
--------------------	-----------------------------------------------

A38-WP/76 Révision, EX/37	SITUATION DU PERSONNEL DE L'OACI (23/08/2013)
A38-WP/226 EX/76	RENSEIGNEMENTS SUR LE DÉTACHEMENT OFFERT PAR L'ADMINISTRATION DE L'AVIATION CIVILE DE LA CHINE À L'APPUI DES OPÉRATIONS DE L'OACI (09/09/2013)
A38-WP/386 EX/132	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 22 ET 23 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)
A38-WP/386 Révision, EX/132	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LES POINTS 22 ET 23 DE L'ORDRE DU JOUR (28/09/2013)

Point 24 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacité de l'OACI

A38-WP/6 EX/4	AMENDEMENT DE LA RÈGLE 63 DU RÈGLEMENT INTÉRIEUR PERMANENT DE L'ASSEMBLÉE DE L'ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE POUR INCLURE L'UTILISATION DE LA LANGUE CHINOISE (15/05/2013)
A38-WP/74 EX/35	AMÉLIORATION DE L'EFFICACITÉ ET DE L'EFFICACITÉ DE L'OACI — AMÉLIORATION DE LA GESTION DE L'INFORMATION (30/07/2013)
A38-WP/227 EX/77	DISPONIBILITÉ DES DOCUMENTS DE L'OACI DANS LES LANGUES OFFICIELLES DE L'ORGANISATION (23/09/2013)
A38-WP/307 EX/106	MULTILINGUALISME COMME UN DES PRINCIPES FONDAMENTAUX À RESPECTER POUR ATTEINDRE LES OBJECTIFS DE L'OACI EN TANT QU'ORGANISME SPÉCIALISÉ DE L'ONU (17/09/2013)
A38-WP/362 EX/122	PRÉSERVATION DU MULTILINGUISME À L'OACI (23/09/2013)
A38-WP/403 EX/137	PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 24 DE L'ORDRE DU JOUR (29/09/2013)

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

A38-WP/22 EX/17	POLITIQUE DE L'OACI SUR L'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (31/05/2013)
A38-WP/24 EX/19	MISE À JOUR DE LA RÉOLUTION A22-4 DE L'ASSEMBLÉE, COMPOSITION DE LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE ET PARTICIPATION À SES TRAVAUX (11/06/2013)
A38-WP/48 EX/31	ÉLABORATION ET MISE À JOUR DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES (SARP) ET DES PROCÉDURES POUR LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE (PANS) ET NOTIFICATION DES DIFFÉRENCES (31/07/2013)
A38-WP/260 EX/86	ÉLABORATION D'ÉLÉMENTS D'ORIENTATION POUR L'IDENTIFICATION ET LA NOTIFICATION DES DIFFÉRENCES (11/09/2013)

A38-WP/300
EX/103 MISE EN ŒUVRE DE LA POLITIQUE VISANT À RÉPONDRE AUX BESOINS DES VICTIMES D'ACCIDENTS DU TRANSPORT AÉRIEN ET LEURS FAMILLES (12/09/2013)

A38-WP/301
EX/104 ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET LEURS FAMILLES (12/09/2013)

A38-WP/301
Rectificatif n° 1
EX/104 ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET LEURS FAMILLES (18/09/2013)

A38-WP/335
EX/116 ALIGNEMENT DES OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE L'OACI SUR CEUX DES ÉTATS MEMBRES ET MÉCANISME DE COMPTE RENDU DES PROGRÈS (09/09/2013)

A38-WP/338
EX/117 POLITIQUE SUR L'AGRÈMENT DE TIERCES PARTIES ET LES PROTOCOLES D'ACCORD (17/09/2013)

A38-WP/387
EX/133 PROJET DE TEXTE POUR LE RAPPORT SUR LE POINT 25 DE L'ORDRE DU JOUR (27/09/2013)

Point 26 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

Point 27 : Sécurité de l'aviation — Politique

Point 28 : Sécurité de l'aviation — Normalisation

Point 29 : Sécurité de l'aviation — Suivi et analyse

Point 30 : Sécurité de l'aviation — Appui à la mise en œuvre

A38-WP/328
EX/114 ; TE/145 RAPPORT SUR LES ACTIVITÉS ET LES PROGRÈS DU CARIBBEAN AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT SYSTEM (CASSOS) DEPUIS LA 37^e ASSEMBLÉE GÉNÉRALE (17/09/2013)

Point 31 : Sécurité de l'aviation — Nouvelles questions

Point 32 : Navigation aérienne — Politique

Point 33 : Navigation aérienne — Normalisation

Point 34 : Navigation aérienne — Suivi et analyse

Point 35 : Navigation aérienne — Appui à la mise en œuvre

Point 36 : Navigation aérienne — Nouvelles questions

Point 37 : Avancement de la mise en œuvre du Plan régional complet de mise en œuvre de la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)

Point 38 : Autres questions à examiner par la Commission technique

A38-WP/346
Rév. n° 1, EX/123 ; TE/154 INITIATIVES VERTES — INDE (23/09/2013)

Point 39 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012

Point 40 : Développement économique du transport aérien — Politique	
Point 41 : Réglementation économique du transport aérien international	
Point 42 : Économie des aéroports et des services de navigation aérienne	
Point 43 : Données aéronautiques — Suivi et analyse	
Point 44 : Autres questions à examiner par la Commission économique	
Point 45 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012	
Point 46 : Actes ou infractions qui préoccupent la communauté de l'aviation internationale et ne sont pas couverts par les instruments existants du droit international	
Point 47 : Programme de travail de l'Organisation dans le domaine juridique	
Point 48 : Autres questions à examiner par la Commission juridique	
Point 49 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2010, 2011 et 2012	
Point 50 : Budgets de 2014, 2015 et 2016	
Point 51 : Confirmation des mesures du Conseil fixant les contributions au Fonds général et déterminant les avances au Fonds de roulement des États qui se sont conformés à la Convention	
Point 52 : Arriérés de contributions de l'ex-République fédérale socialiste de Yougoslavie	
Point 53 : Arriérés de contributions	
A38-WP/43 EX/30 ; AD/4	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (14/08/2013)
A38-WP/43 Rév. n° 1 EX/30 ; AD/4	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (20/09/2013)
A38-WP/43 Rév. n° 1, Add. n° 1 EX/30 ; AD/4	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (24/09/2013)
Point 54 : Contributions au Fonds général pour 2014, 2015 et 2016	
Point 55 : Rapport sur le Fonds de roulement	
Point 56 : Emploi de l'excédent/du déficit de caisse	
Point 57 : Amendement des règlements financiers	
Point 58 : Examen des dépenses, approbation des comptes et examen des rapports d'audit pour les exercices 2010, 2011 et 2012	
Point 59 : Désignation de l'auditeur externe	
Point 60 : Autres questions à examiner par la Commission administrative	

ISBN 978-92-9249-636-4



9

789292

496364