

# ASSEMBLÉE 39<sup>e</sup> SESSION

Montréal, 27 septembre – 6 octobre 2016

## RÉUNIONS PLÉNIÈRES

Procès-verbaux



Approuvé par l'Assemblée  
et publié sous l'autorité de la Secrétaire générale

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE



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) H3C 5H7 Canada

Les formalités de commande et la liste complète des distributeurs officiels et des librairies dépositaires sont affichées sur le site web de l'OACI ([www.icao.int](http://www.icao.int)).

**Doc 10080, *Procès-verbaux des séances plénières***

N° de commande : 10080  
ISBN 978-92-9258-203-6

© OACI 2017

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.



## TABLE DES MATIÈRES

Page

<b>Procès-verbal de la première séance</b> , mardi 27 septembre 2016 à 11 heures.....	1
Ouverture de la session par le Président du Conseil .....	2
Allocution de M. Denis Coderre, Maire de la Ville de Montréal .....	7
Allocution de l'Honorable Philippe Couillard, Premier ministre du Québec .....	9
Allocution de l'Honorable Marc Garneau, Ministre des Transports, représentant le Gouvernement du Canada .....	12
Message vidéo préenregistré de M. Ban Ki-moon, Secrétaire général des Nations Unies (ONU).....	14
Présentation des <i>Certificats du Président du Conseil (CPC)</i> .....	14
Approbation de l'ordre du jour .....	15
Institution des comités et des commissions .....	15
— Institution d'un Comité de vérification des pouvoirs, d'un Comité exécutif, d'un Comité de coordination et des Commissions technique, économique, juridique et administrative .....	15
Renvoi des points de l'ordre du jour aux comités et commissions .....	16
Élection des États membres qui seront représentés au Conseil .....	16
— Délai fixé pour la présentation des candidatures aux première et deuxième parties de l'élection au Conseil .....	16
— Nombre maximal d'États membres à élire dans chaque partie de l'élection du Conseil .....	16
 <b>Procès-verbal de la deuxième séance</b> , mardi 27 septembre 2016 à 15 heures.....	 17
Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner .....	17
— Rapport verbal provisoire du Comité de vérification des pouvoirs .....	17
Élection du Président de l'Assemblée .....	18
Élection des quatre vice-présidents de l'Assemblée et des présidents des commissions .....	18
Déclarations des délégations des États membres .....	19
 <b>Procès-verbal de la troisième séance</b> , mercredi 28 septembre 2016 à 9 h 20.....	 21
Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner .....	21
— Approbation du rapport verbal du Comité exécutif sur le point 10 de l'ordre du jour .....	21
Déclarations des délégations des États membres .....	22
 <b>Procès-verbal de la quatrième séance</b> , samedi 1 <sup>er</sup> octobre 2016 à 9 heures.....	 23
Élection des États membres qui seront représentés au Conseil .....	23
— Première et deuxième parties de l'élection .....	23
— Délai fixé pour la présentation des candidatures à la troisième partie de l'élection .....	27
Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner .....	27
— Approbation des rapports du Comité exécutif sur les points 11, 12, 13, 20 et 21 de l'ordre du jour.....	27

	<i>Page</i>
Déclarations des délégations des États membres .....	27
<b>Procès-verbal de la cinquième séance</b> , mardi 4 octobre 2016 à 14 heures .....	29
Élection des États membres qui seront représentés au Conseil .....	29
— Troisième partie de l'élection .....	29
Déclarations des délégations des États membres .....	31
<b>Procès-verbal de la sixième séance</b> , mercredi 5 octobre 2016 à 9 heures .....	33
Rapports des commissions et des comités de l'Assemblée et suite à leur donner .....	33
— Approbation des rapports de la Commission administrative sur la partie « Généralités » et sur les points 48 à 58 de l'ordre du jour .....	33
— Approbation du rapport de la Commission juridique sur la partie « Généralités » et sur les points 44 à 47 de l'ordre du jour .....	36
— Approbation des rapports de la Commission économique sur la partie « Généralités » et sur les points 38 à 43 de l'ordre du jour .....	37
— Approbation des rapports du Comité exécutif sur la partie « Généralités » et sur les points 14, 16 à 19, 23 à 27 et 29 à 31 de l'ordre du jour .....	39
— Approbation des rapports de la Commission technique sur la partie « Généralités » et sur les points 32 à 37 de l'ordre du jour .....	40
— Approbation du Rapport final du Comité de vérification des pouvoirs .....	43
<b>Procès-verbal de la septième séance</b> , mardi 6 octobre 2016 à 11 heures.....	45
Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner .....	45
— Approbation des rapports du Comité exécutif sur les points 15, 16 et 28 de l'ordre du jour .....	45
— Approbation des rapports Comité exécutif sur le point 22 de l'ordre du jour .....	46
Délégation au Président de l'Assemblée du pouvoir d'approuver les procès-verbaux de la Plénière .....	69
Cérémonie de signature des Protocoles d'amendement de la <i>Convention relative à l'aviation civile internationale</i> en ce qui concerne l'article 50, alinéa a), et l'article 56 .....	69
Discours de remerciements .....	69

CALENDRIER DES DÉBATS DE L'ASSEMBLÉE PLÉNIÈRE

Item	Septembre			Octobre			
	27 AM	27 PM	28 AM	1 AM	4 PM	5 AM	6 AM
	1, 2, 3, 4, 5	R3, 6, 7, 8	R10, 8	5, R11, R12, R13, R20, R21, 8	5, 8	9	9
1. Ouverture de la session par le Président du Conseil	X						
2. Présentation des Certificats du Président du Conseil (CPC)	X						
3. Approbation de l'ordre du jour	X						
4. Institution des comités et commissions	X						
5. Renvoi des points de l'ordre du jour aux comités et commissions	X			X			
6. Élection des États membres qui seront représentés au Conseil	X			X	X		
7. Élection du Président de l'Assemblée		X					
8. Élection des quatre vice-présidents de l'Assemblée et des présidents des commissions		X					
9. Déclarations des délégations des États membres		X	X	X	X		
10. Rapports des comités et des commissions l'Assemblée et suite à leur donner - Comité de vérification des pouvoirs - Comité exécutif - Commission technique - Commission économique - Commission juridique - Commission administrative		X	X	X		X	X
Délégation au Président de l'Assemblée du pouvoir d'approuver les procès-verbaux de la Plénière							X
Cérémonie de signature des Protocoles d'amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'article 50, alinéa a), et l'article 56							X





## Procès-verbal de la première séance

(Mardi 27 septembre 2016, 11 heures)

### QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 1 : Ouverture de la session par le Président du Conseil
  - Allocution de M. Denis Coderre, Maire de la Ville de Montréal
  - Allocution de l'Honorable Philippe Couillard, Premier ministre du Québec
  - Allocution de l'Honorable Marc Garneau, Ministre des Transports, représentant le Gouvernement du Canada
  - Message vidéo préenregistré de M. Ban Ki-moon, Secrétaire général des Nations Unies (ONU)
2. Présentation des *pouvoirs du Président du Conseil* (CPC)
3. Point 2 : Approbation de l'ordre du jour
4. Point 3 : Institution des comités et des commissions
  - Institution d'un Comité de vérification des pouvoirs, d'un Comité exécutif, d'un Comité de coordination et des Commissions technique, économique, juridique et administrative
5. Point 4 : Renvoi des points de l'ordre du jour aux comités et commissions
6. Point 5 : Élection des États membres qui seront représentés au Conseil
  - Délai fixé pour la présentation des candidatures aux première et deuxième parties de l'élection au Conseil
  - Nombre maximum d'États membres à élire dans chaque partie de l'élection du Conseil

## RÉSUMÉ DES DÉBATS

### Point 1 : Ouverture de la session par le Président du Conseil

1. Le Président du Conseil, M. Olumuyiwa Benard Aliu, en sa qualité de Président par intérim de l'Assemblée, déclare ouverte la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée et prononce l'allocution suivante :

« J'ai l'honneur de déclarer ouverte la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Au nom du Conseil de l'OACI, de la Secrétaire générale, Mme Fang Liu, et des membres de cette Assemblée, je souhaite la plus cordiale bienvenue à nos trois éminents invités :

- Son Excellence Marc Garneau, Ministre des Transports du Canada ;
- Son Excellence Philippe Couillard, Premier ministre du Québec ;
- Son Excellence Denis Coderre, Maire de la Ville de Montréal.

J'ai également le plaisir de souhaiter la bienvenue aux nombreux représentants d'organisations internationales et aux autres participants venus du monde entier qui sont avec nous ici, et qui œuvrent en collaboration étroite avec nous pour assurer le développement sûr, sécurisé, efficace et écologiquement durable de l'aviation civile internationale.

La présente Assemblée pourrait marquer une étape historique, établissant de nouveaux records par son niveau de participation et la somme considérable de travaux que les gouvernements du monde vont y entreprendre. Elle devrait également entériner la détermination de la communauté internationale d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre, ainsi que des mesures sectorielles à l'échelle mondiale.

Mais avant de nous tourner vers l'avenir, apprécions également le chemin parcouru par l'OACI durant ces trois courtes dernières années depuis notre 38<sup>e</sup> Assemblée.

En premier lieu, nous avons renforcé nos activités principales liées à l'interopérabilité mondiale du transport aérien à travers l'élaboration consensuelle de normes et pratiques recommandées de l'aviation civile internationale.

Nos processus consultatifs ont été rendus plus efficaces et nous nous sommes attachés à faire en sorte que les États soient mieux préparés pour mettre en œuvre les nouvelles dispositions de l'OACI. Des évaluations plus efficaces des incidences sont en cours et nous veillons à ce que suffisamment d'éléments indicatifs sur toute nouvelle mesure soient mis longtemps à l'avance à la disposition de nos États.

Nos programmes d'audit de sécurité et de sûreté, dans le cadre de l'approche de surveillance continue, sont en cours d'amélioration afin de garantir la validation en temps voulu des mesures correctives des États pour résoudre les lacunes détectées. Cela permet d'assurer une rétroaction énergique qui renforce davantage l'ensemble du processus normatif.

Mesdames et messieurs, il est maintenant universellement reconnu que le transport aérien est un moteur essentiel du développement et de la prospérité socioéconomique des nations et des peuples du monde entier.

L'article 44 de la Convention de Chicago expose l'objectif de l'OACI de favoriser la planification et le développement de l'aviation civile internationale afin d'en assurer la croissance sûre et ordonnée à travers le monde ; de satisfaire la nécessité à l'échelle de la planète d'un transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ; et de veiller à ce que chaque État contractant ait une opportunité équitable de participer au transport aérien international.

Cela dit, la mise en œuvre effective des normes de l'OACI est capitale pour que les États profitent pleinement, selon leurs aspirations, des avantages que les citoyens et les entreprises peuvent tirer du transport aérien international.

Et nos citoyens méritent des voyages aériens sûrs, sécurisés, efficaces et fiables de n'importe quel point du globe à un autre.

Compte tenu de ces faits, l'OACI, au cours de ces trois dernières années, s'est attachée à renforcer le niveau de mise en œuvre effective (EI) de ses normes à travers le monde. Notre initiative *Aucun pays laissé de côté* a guidé ce changement transformateur et à l'échelle de l'Organisation.

Nos bureaux régionaux sont devenus des partenaires très actifs dans ce processus, nécessitant des ajustements de leurs programmes de travaux et de leurs ressources pour mieux évaluer les nécessités locales et y répondre.

Cela a conduit à l'exécution de plans d'action nationaux et régionaux plus ciblés, avec des objectifs, des délais et des obligations bien définis, et à un soutien plus résolu de la part du siège de l'OACI.

Nos activités de coopération technique et d'assistance ont également été renforcées, principalement à travers l'élaboration de nouveaux outils. Nous avons aussi mis en place le nouveau Programme OACI des volontaires de l'aviation, afin de tirer profit des connaissances, de l'expérience et de la passion de nos professionnels de l'aviation, que j'invite à participer à cette initiative pour aider les États qui le nécessitent.

Au plan de la formation mondiale en aviation et du renforcement des capacités liées au développement des ressources humaines, l'OACI a fait de grands progrès au cours des trois dernières années.

Nous avons également formalisé sous la forme d'un programme OACI officiel nos activités concernant la nouvelle génération de professionnels de l'aviation, et nous encourageons les meilleurs et les plus brillants dans le cadre du Programme des jeunes professionnels de l'aviation, que nous administrons en collaboration avec l'IATA et l'ACI.

Le nouveau musée de l'OACI, qui a été inauguré en 2014, contribue également à inspirer les futures générations d'aviateurs. Je vous invite toutes et tous à visiter le musée pour redécouvrir la remarquable histoire de notre industrie et de l'OACI.

Dans la logique de notre initiative *Aucun pays laissé de côté*, l'OACI s'est tournée vers les décideurs de plus haut niveau au sein des États, les incitant à prendre leurs engagements et reconnaissant leurs réalisations.

C'est ainsi que plus tard dans la matinée j'aurai l'honneur de présenter les premiers *Certificats de reconnaissance du Président du Conseil* à 14 États pour leurs réalisations dans le cadre de l'amélioration de leurs niveaux de mise en œuvre effective des normes de sécurité de l'OACI.

Mesdames et messieurs, notre secteur est un secteur très dynamique, et la confiance de la population est d'une importance capitale pour la durabilité de notre industrie. Je suis donc d'avis que l'OACI doit être prête à répondre globalement et efficacement à toutes les questions émergentes, conformément à sa mission.

Ce dernier triennat s'est avéré déterminant à cet égard, l'OACI saisissant l'occasion de coordonner la réaction de notre communauté face aux défis posés par le vol MH370 de Malaysia Airlines et le suivi des aéronefs, les mesures d'atténuation des risques dans les zones de conflit, la lutte contre la pandémie du virus Ebola et l'appui d'urgence à l'Équateur suite à son grave séisme.

Ces priorités expliquent pourquoi il vous sera demandé d'approuver les nouvelles stratégies d'intervention d'urgence de l'OACI, qui nous permettront d'agir avec encore plus de célérité et d'efficacité dans les années à venir.

Nous avons également su anticiper, beaucoup mieux que par le passé, les nouveaux besoins, qu'il s'agisse des systèmes d'aéronef télépiloté, des vols suborbitaux commerciaux, des nouvelles menaces contre la cybersûreté et d'autres défis émergents.

Il est essentiel que nous continuions à renforcer et approfondir le rôle de l'OACI comme agent de coordination pour les États et l'industrie, car nous assurons ensemble le développement de l'aviation civile mondiale tout en relevant les défis que pose la croissance sectorielle.

Le Conseil de l'Organisation a joué un rôle déterminant de chef de file dans ce processus, organisant des réunions stratégiques hors-siège annuelles, effectuant des missions de collecte d'information dans les Régions OACI et avec, à l'appui, des séances d'information de l'industrie régulières et circonstanciées.

Le Conseil a également œuvré en collaboration étroite avec le Secrétariat au renforcement de l'efficacité et de l'efficacités de l'Organisation à travers la gestion et l'évaluation des performances, notamment en élaborant un cadre d'assurance des performances et de gestion des risques, ainsi que des régimes d'éthique et d'audit interne robustes.

En outre, l'Organisation a travaillé sans relâche à montrer l'importance de l'aviation civile pour le développement socioéconomique, ainsi que sa priorisation dans la planification des investissements et du développement à l'échelle nationale et à l'échelle régionale.

Nos efforts pour coordonner et optimiser les partenariats mondiaux aux fins du développement de l'aviation, notamment entre les parties prenantes extérieures à l'aviation comme les agences sœurs de l'ONU, les institutions de développement financier et économique, les organes de l'industrie et les donateurs, ont constitué un volet très important de ce travail.

Prendre conscience de l'importance de ces partenariats est au cœur des nouveaux Forums mondiaux de l'aviation de l'OACI, et vous voir si nombreux à participer hier au deuxième événement de ce genre nous est apparu très prometteur.

Mesdames et messieurs, cela est manifeste, notre Organisation a connu beaucoup de changements et s'est lancée dans un grand nombre de nouveaux programmes ces dernières années. Et il est à noter que tous ces efforts ont été entrepris sans préjudice de la nécessité de respecter les directives et attentes des États, qui ont été exposées en détail à notre dernière Assemblée, en 2013.

Concernant ces attentes, les Commissions et le Comité exécutif pour la réunion de cette année examineront plusieurs notes de travail traitant de nos réalisations au titre des objectifs stratégiques de l'Organisation, ainsi que des propositions de développement futur.

Les plans mondiaux de l'OACI de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne guident maintenant les activités des États et les investissements à l'échelle du secteur à un niveau sans précédent. Il vous sera demandé durant la présente réunion d'adopter plusieurs nouvelles révisions pour rendre ces plans encore plus efficaces, en particulier en ce qui concerne nos stratégies de gestion de la sécurité et de mise à niveau par blocs du système de l'aviation.

Et le succès de ces documents a été tel que nous envisageons maintenant des plans stratégiques mondiaux similaires pour la sûreté de l'aviation et la facilitation et le développement économique du transport aérien, qu'il vous sera également demandé d'approuver.

Nous rendons compte de nos efforts pour promouvoir des mesures fondées sur les risques, axées sur les résultats et durables face aux menaces contre la sûreté et pour concilier les mesures de contrôle effectif avec la connectivité et l'efficacité du système dans son ensemble.

Nous rendons également compte des faits nouveaux concernant nos travaux sur les documents de voyage et la gestion de l'identité au titre du programme TRIP de l'OACI, de la libéralisation du transport aérien international et de la protection des consommateurs.

Afin de mettre en œuvre toutes les activités prévues, un budget fondé sur les résultats pour le triennat à venir a été soumis à votre approbation. Nous y avons souligné les efforts réalisés pour mobiliser et attirer des ressources supplémentaires par le biais de nouvelles synergies et de nouveaux partenariats.

Le dernier point que j'aimerais mettre en lumière à votre intention est le travail environnemental très approfondi que nous avons effectué, en particulier en ce qui concerne l'ensemble des mesures visant à réduire les émissions produites par l'aviation. Ces mesures comprennent des innovations technologiques, des améliorations opérationnelles, l'utilisation de carburants alternatifs et, bien sûr, des mesures basées sur le marché.

Je suis très heureux que la toute première norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> pour les aéronefs ait été recommandée par le Comité de la protection de l'environnement en aviation pour adoption par le Conseil de l'OACI.

Et peut-être plus important encore, suite à un processus consultatif long et détaillé, le Conseil soumet à la présente Assemblée un projet de résolution sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) afin d'atténuer les émissions des vols internationaux.

Il va de soi que l'adoption de la résolution n'est qu'un début. Il y aura beaucoup à faire d'ici à la 40<sup>e</sup> Assemblée, pour l'OACI et nos gouvernements, et de concert avec l'industrie, pour que le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale soit pleinement et efficacement opérationnel à compter de 2020.

Nous devons terminer nos travaux concernant l'élaboration et l'établissement du cadre du Registre, le processus de suivi, compte rendu et vérification, et les critères des unités d'émissions, mais je dois dire que je trouve très encourageant que les États représentant plus de 80 pour cent du trafic international aient décidé de participer volontairement à la phase pilote en 2021.

Mesdames et messieurs, le réseau du transport aérien mondial achemine aujourd'hui quelque 10 millions de passagers sur environ 100 000 vols commerciaux quotidiens. En 2015, cela représentait un total de 3,5 milliards de passagers sur plus de 34 millions de vols ; et d'ici 2030, ces chiffres devraient doubler et passer à plus de 6 milliards de passagers et 60 millions de vols par an.

Le transport aérien est de loin de mode transport le plus sûr et nos résultats en matière de sécurité s'améliorent constamment, avec de nouveau en 2015 le taux d'accident le plus bas jamais enregistré.

Les aéronefs sont aujourd'hui 70 pour cent plus silencieux et 80 pour cent plus économes en combustible qu'il y a des dizaines d'années. Et nous dépassons actuellement notre objectif de deux pour cent annuel d'amélioration du rendement du carburant.

Ces réalisations remarquables sont le résultat des efforts de nos États membres, des compagnies aériennes, des aéroports, des fournisseurs de services de navigation aérienne, des fabricants et des autres parties prenantes, et bien entendu de la conscience professionnelle de la communauté travailleuse de l'aviation civile, dans le monde entier.

Notre Organisation, l'OACI, est investie d'un rôle de chef de file unique pour fixer les politiques, programmes et normes à l'échelle mondiale, et servir de plateforme de coordination aux gouvernements et à l'industrie afin de collaborer et de parvenir à des résultats.

La présente Assemblée est vouée à prendre des décisions audacieuses, et elle sera le moment d'affiner notre vision d'un transport aérien encore plus utile aux États et aux régions, au commerce et aux voyageurs, au cours des années prometteuses à venir.

Le monde a maintenant les yeux tournés vers l'OACI en vue de mesures concrètes qui rendent notre industrie encore plus écologique et efficace, pour le bénéfice des générations futures.

Je vous invite toutes et tous à démontrer à nouveau vos capacités de coopération, de conciliation et de consensus.

Je suis convaincu que nous serons à la hauteur des attentes de la communauté mondiale.

Excellences, honorables ministres, délégués, chers collègues, je me sens grandement honoré d'avoir l'occasion unique de diriger notre grande Organisation à ce moment précis. Et je vous suis très reconnaissant de votre appui et pour tout ce nous avons été à même d'accomplir, en œuvrant ensemble.

Avançons dans nos travaux dans l'esprit du préambule de la Convention de Chicago, afin que l'aviation civile internationale continue de contribuer à créer et à préserver entre les nations et les peuples du monde l'amitié et la compréhension, et afin de promouvoir la sûreté, la paix et la prospérité dans le monde.

Je suis très enthousiaste à la perspective de ce voyage et je nous souhaite à toutes et à tous une 39<sup>e</sup> session fructueuse et couronnée de succès. »

***Allocution de M. Denis Coderre, Maire de la Ville de Montréal***

2. « Chers amis,

Mes premiers mots s'adressent à la Secrétaire générale de l'OACI et à son Président du Conseil. Votre présence nous honore, de même que celle des nombreux ministres canadiens et étrangers et dignitaires présents aujourd'hui.

Je suis très heureux d'être à cette tribune pour vous adresser quelques mots à l'occasion de l'ouverture de la 39<sup>e</sup> session triennale de l'Assemblée de l'OACI.

Le travail que vous accomplirez ici est déterminant pour l'avenir du transport aérien. Depuis sa création, l'OACI a établi plus de 10 000 normes et dispositions pour améliorer la sécurité, l'efficacité et la sûreté de la navigation aérienne, tout en favorisant, évidemment, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement. Montréal est privilégiée d'être aux premières loges des réalisations de votre organisation.

M. Aliu, j'aimerais vous remercier infiniment de votre discours inspirateur. Je pense que nous pouvons tous œuvrer de concert. Le fait que tous les niveaux de Gouvernement du Canada soient ici présents montre l'importance de cette relation entre l'OACI et le Canada.

La décision d'établir ici le siège permanent de l'OACI en 1947 a créé un effet domino qui a incité d'autres organisations internationales à s'installer dans notre ville, ce qui a largement contribué à faire de Montréal une capitale de l'aviation civile internationale. Ces organisations sont notamment les suivantes : l'Association du transport aérien international (IATA) ; le Conseil international des aéroports (ACI), qui a déjà tenu une convention majeure cette semaine ; et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), pour n'en citer que quelques-unes.

Avec ses 500 employés, sa stature internationale et son pouvoir d'attraction auprès d'organisations du domaine de l'aviation, l'OACI est certainement la plus grande et la plus influente des quelque 60 organisations internationales établies à Montréal.

Notre ville est une ville cosmopolite. C'est une ville de diversité, une ville onusienne, qui héberge non seulement le siège social de l'OACI, mais aussi d'autres organismes prestigieux liés aux Nations Unies, comme le Secrétariat de la Convention sur la biodiversité ; le Fonds multilatéral du Protocole de Montréal ; ainsi que l'Institut statistique de l'UNESCO. Montréal est une ville qui innove et qui exerce un leadership sur la scène internationale – dans des domaines comme le vivre ensemble, la lutte à la radicalisation et le développement durable. Une expertise reconnue par nul autre que le Secrétaire général des Nations Unies, M. Ban Ki-moon, qui nous a rendu visite deux fois cette année et qui a salué certaines de nos initiatives, notamment notre Centre de prévention du radicalisme menant à la violence.

Montréal est sans contredit une ville internationale, dynamique et ouverte sur le monde. Une porte d'entrée incontournable en Amérique du Nord, un carrefour commercial entre l'Europe et le continent américain, une tête de pont extraordinaire, tant pour l'Asie que pour l'Afrique et l'Océanie.

Voilà pourquoi le transport – et le transport aérien, de surcroît – est une composante économique essentielle à la vitalité de notre métropole.

C'est aussi pourquoi Montréal milite en faveur de l'accroissement du nombre de liaisons aériennes directes à partir de notre aéroport vers les métropoles du monde entier. Pas plus tard que vendredi dernier, j'étais en compagnie du Premier Ministre de la République populaire de Chine, pour annoncer une nouvelle liaison aérienne sans escale entre Montréal et Shanghai.

L'accès à un nombre toujours croissant de liaisons aériennes directes rend compte non seulement de notre diversité et de notre statut de ville internationale, mais également des avantages économiques tangibles pour la ville et ses entreprises, notamment : les économies de temps et d'argent pour les voyageurs, bien évidemment ; un incitatif à l'internationalisation des entreprises basées à Montréal – et à Québec ; un accès plus aisé aux nouveaux marchés ; et un atout qui peut être utilisé pour attirer des entreprises ayant des activités internationales ainsi que leur siège social à Montréal.

Chaque nouvelle liaison directe représente en conséquence une opportunité pour Montréal d'attirer des entreprises étrangères de premier plan et d'augmenter notre potentiel de développement économique. Mais plus encore. Montréal est une formidable plaque tournante : en tant que ville onusienne, elle rassemble le monde afin que nous puissions toutes et tous rendre compte de la nécessité, de nation à nation, de construire un meilleur avenir et de renforcer la qualité de vie en général.

Toute cette dynamique liée à l'aviation, cet écosystème pour prendre un terme à la mode, se traduit également par une industrie montréalaise de l'aéronautique qui s'est développée à un rythme accéléré et dont le savoir-faire est reconnu mondialement. L'industrie montréalaise de l'aéronautique est une des seules au monde qui couvre toutes les phases du cycle de vie d'un avion : de la conception jusqu'à l'entretien et le service après-vente, en passant par la fabrication et l'assemblage final.

Grâce à des leaders comme Bombardier, Pratt et Whitney, CAE, Mecachrome ou Heroux Devtek, Montréal est, avec Seattle et Toulouse, l'un des trois grands pôles mondiaux de l'aéronautique. Mais on ne peut rester contemplatifs devant ce beau portrait. L'industrie évolue et elle doit faire face aux nouveaux défis du XXI<sup>e</sup> siècle, comme celui, essentiel, du développement durable.

Je salue d'ailleurs la volonté de l'OACI d'adresser la question de la protection de l'environnement durant cette 39<sup>e</sup> session de son Assemblée, notamment en ce qui concerne les émissions des moteurs d'avions et la gestion du bruit. Tout comme l'OACI, Montréal partage ces grandes préoccupations environnementales. Je vous rappelle ces sages paroles de Ban Ki-moon : « Il n'y a pas de plan B pour la planète ! »

En tant que Maire de Montréal et Président de la Communauté métropolitaine de Montréal, je travaille avec mes collègues à réduire l'empreinte écologique du transport dans la grande région métropolitaine. En tant que porte-parole et Président de Metropolis lors de la COP21 à Paris, l'automne dernier, j'ai eu la chance de faire valoir la position de Montréal et de parler des actions mises de l'avant dans la lutte contre les changements climatiques, notamment en matière d'électrification des transports. À titre d'exemple, d'ici quatre ans, notre aéroport sera desservi par un magnifique train léger moderne, entièrement électrique et automatisé. Je remercie, je salue le leadership du Gouvernement du Québec, avec M. Couillard, ainsi que ce magnifique partenariat en termes d'infrastructure avec le Ministre des transports canadiens, M. Garneau.



Nous avons tous un rôle à jouer pour protéger notre planète et je suis fier de voir que l'industrie de l'aviation prend ce rôle au sérieux. D'ailleurs, le domaine de l'aviation est destiné à de grands changements. Considérons seulement l'exploit récent accompli par Bertrand Piccard. Son voyage de 16 mois autour du monde à bord de l'avion solaire, *Solar Impulse*, montre bien l'importance d'élargir nos horizons et d'investir dans la recherche et le développement d'énergies alternatives.

La conférence de M. Piccard sera certainement un événement très couru durant cette *Semaine internationale de l'aviation civile de Montréal 2016*, que nous avons officiellement lancée hier matin. D'ailleurs, je tiens à remercier les organisateurs et les partenaires de cette *Semaine internationale de l'aviation civile* pour la qualité de la programmation offerte aux délégués de l'Assemblée de l'OACI et au grand public montréalais.

En terminant, permettez-moi de vous inviter à nous rendre visite l'an prochain parce que Montréal célébrera son 375<sup>e</sup> anniversaire. Les fêtes vont coïncider également avec le 70<sup>e</sup> anniversaire de l'ouverture du siège social de l'OACI à Montréal et les 150 ans de la confédération canadienne. Trois bonnes raisons pour célébrer !

D'ici là, je vous souhaite une assemblée fructueuse et une bonne *Semaine internationale de l'aviation civile*. Longue vie à l'OACI !

De plus en plus, nous disons que nous ne définissons plus le monde en pays et continents et que nous avons besoin d'une stratégie urbaine. J'avais pour habitude de dire « Seul, on va plus vite », je pense maintenant que lorsque l'on a une large vision et un leadership commun, comme la vision des membres ici présents et le leadership de l'OACI, on va plus loin. »

3. Au nom des délégués et des participants à l'Assemblée, le Président du Conseil remercie très sincèrement le Maire de Montréal pour l'hospitalité dont sa ville a fait preuve envers eux depuis leur arrivée. Il saisit également cette occasion d'exprimer combien l'OACI apprécie le soutien constant de l'administration du maire et de la communauté locale pour que les nombreux représentants au Conseil et l'OACI se sentent chez eux durant leur séjour à Montréal.

#### ***Allocution de l'Honorable Philippe Couillard, Premier Ministre du Québec***

4. « C'est bien sûr un honneur et un plaisir que de prendre part à l'ouverture de cette 39<sup>e</sup> session de cette Assemblée, le seul forum mondial en mesure de réunir tous les acteurs de l'aviation civile – l'industrie, les gouvernements et, bien sûr, les experts –, qui contribue, on vient de l'entendre, à rendre le transport aérien international plus sûr, plus ordonné et plus efficace et, oui, maintenant, aussi plus respectueux de l'environnement et des principes du développement durable.

C'est aussi une grande fierté d'être l'hôte au Québec, à Montréal, de cette grande institution onusienne.

L'aviation est une industrie essentielle à une foule de secteurs économiques, une source de dizaines de millions d'emplois à travers le monde. Nos aéroports sont de véritables villes qui contribuent au développement économique métropolitain.

Mais l'aviation civile est certes maintenant dans un tout autre monde qu'à la création de l'OACI en 1944. C'est une industrie qui est grandement touchée par la révolution industrielle du

XXI<sup>e</sup> siècle. Pour qu'elle soit à la hauteur des changements que cette révolution amène, pour poursuivre sa croissance, elle doit voir :

- Au développement de la main-d'œuvre ;
- Au virage vers l'industrie 4.0 ;
- À innover constamment pour développer de nouveaux produits ;
- À tenir compte des enjeux environnementaux et, notamment, la lutte contre les changements climatiques.

Au Québec, nous avons compris ces enjeux et notre gouvernement a agi rapidement et fortement pour soutenir nos entreprises dans cette importante transition, parce que :

- Montréal, on vient de le dire et on veut le répéter, c'est la 3<sup>e</sup> capitale mondiale de l'aérospatiale ;
- 15,5 milliards de ventes ;
- 80 pour cent exportés ;
- 70 pour cent des investissements canadiens en recherche et développement en aérospatiale sont ici ;
- Presque 200 entreprises – des grands maîtres d'œuvre aux équipementiers, aux intégrateurs et aux fournisseurs ;
- Dix centres de recherche en aérospatiale, comme l'*Institute of Air and Aerospace Law* de McGill. Une communauté intellectuelle, au sein des organisations internationales, des universités, des centres de recherche et des entreprises, qui représente une expertise unique en aviation. Une grande capacité de recherche et mise en commun de programmes qui fait de Montréal un milieu innovant par nature même. J'aime toujours rappeler à nos visiteurs que Montréal, après Boston, a le deuxième plus grand nombre d'étudiants universitaires en Amérique du Nord. Quelle richesse incroyable, quelle accumulation de talent que toutes les industries peuvent, bien sûr, utiliser.

Nous avons donc notamment lancé une nouvelle stratégie québécoise de l'aérospatiale 2016-2026, qui comporte plusieurs axes dont le renforcement et la diversification de la structure de l'industrie ; la croissance de cette industrie : appuyer les projets et toujours investir dans la main-d'œuvre ; accompagner les petites et moyennes entreprises dans leur développement ; et, bien sûr, miser sur l'innovation.

À cet effet, nous avons toujours soutenu le projet SA2GE d'avion écologique comme partenaire de la phase 1 – avec 150 millions de dollars d'investissement privé-public, puis de la phase 2 – 80 millions de dollars toujours à la fois du gouvernement et l'industrie privée.

Nous avons récemment investi 1 milliard de dollars dans la C Series, un avion du XXI<sup>e</sup> siècle pour une économie du XXI<sup>e</sup> siècle, sobre en carbone, silencieux ; déjà en vol avec des passagers avec la compagnie Swiss. Et récemment, nous avons appris que Bombardier est la première entreprise aéronautique au monde à publier une déclaration environnementale de produit (DEP) pour cet avion de la C Series.

Comme vous pouvez le constater, le secteur de l'aviation est aussi important pour vous qu'il l'est pour nous.

Notre industrie, comme notre gouvernement, est mobilisée pour rendre le secteur aérospatial québécois plus compétitif, plus innovant et, oui, plus sobre en carbone.

C'est pourquoi, je le répète, nous sommes fiers que depuis la Convention de Chicago, dont nous avons souligné le 70<sup>e</sup> anniversaire en 2014, à l'Assemblée nationale du Québec, les normes, programmes et réglementations qui régissent, améliorent et adaptent l'aviation civile ont été conçus, débattus et édictés ici même.

L'OACI aura, à partir de Montréal, accompagné la croissance exponentielle de cette industrie, mais aura aussi attiré ici les organisations qui gèrent l'une ou l'autre des nombreuses facettes, commerciales, technique et légales de l'aviation.

Comme vous avez pu le constater lors de mon allocution, déjà cette forte présence coïncide avec une importante industrie aérospatiale Québécoise qui clairement est dans l'ADN des Québécois.

Et nous sommes d'autant plus conscients de nos responsabilités dans l'optimisation du cadre dans lequel œuvrent le personnel de l'OACI et celui des représentations permanentes.

Aussi, je veux assurer sa haute direction de l'engagement de mon gouvernement à procurer ce qu'il faudra de soutien pour que la communauté de l'OACI œuvre à l'essor de l'aviation civile internationale dans un environnement qui restera des plus favorables. D'ailleurs, nous souhaitons continuer de bâtir sur ce partenariat qui nous unit depuis des décennies.

Nous travaillons actuellement, vous le savez, au texte d'une nouvelle entente visant à moderniser celle de 1994. Je veux vous dire que les conversations se déroulent très bien et j'ai très bon espoir que nous aurons complété ces conversations cet automne.

Nous aimerions également – c'est un appel que j'ai déjà lancé à la Secrétaire générale – explorer un possible partenariat avec l'OACI autour de la création d'une chaire de recherche en aviation et en environnement. Cette chaire s'inscrirait parfaitement dans la claire volonté de l'OACI de contribuer à la mise en œuvre de l'Accord de Paris concernant la lutte contre les changements climatiques. Déjà, l'industrie s'est donné des cibles de développement durable et affiche des réalisations substantielles.

Vous trouverez toujours à Montréal toute l'inspiration, l'environnement intellectuel et l'appui logistique dont vous aurez besoin. D'autant que l'OACI est maintenant une partie intrinsèque de notre métropole. C'est pourquoi nous avons voulu l'inscrire dans notre toponymie, lui donner même le nom d'une importante station de métro à quelques pas d'ici. Pour en consacrer chez nous l'adoption. Pour envoyer un signal fort et clair : vous êtes essentiels à cette ville, essentiels au Québec, vous en faites partie et nous en sommes fiers.

Je vous remercie et vous souhaite une très bonne 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée générale. »

5. Le Président du Conseil présente au Gouvernement et au peuple du Québec les très sincères remerciements de l'OACI pour le soutien financier et administratif qu'ils ont apporté à l'Organisation au fil des années, notamment en mettant à sa disposition des bureaux précieux pour son programme de coopération technique. Il offre l'assurance que cette expression tangible d'appui, jointe aux relations cordiales dont l'OACI continue de jouir avec les fonctionnaires du Gouvernement du Québec, renforcent la capacité de l'Organisation à mieux servir la communauté de l'aviation internationale.

***Allocution de l'Honorable Marc Garneau, Ministre des Transports,  
représentant le Gouvernement du Canada***

6. « Je suis heureux d'être avec vous aujourd'hui pour l'ouverture de la 39<sup>e</sup> réunion de l'Assemblée de l'OACI.

De la même façon que mes honorables collègues l'ont fait avant moi, permettez-moi de vous souhaiter à tous la bienvenue au Canada et à Montréal, cette ville magnifique où je réside. Cette réunion de l'Assemblée s'ouvre pendant l'une des plus belles saisons de l'année alors que nos forêts sont agrémentées de couleurs changeantes. J'espère que vous pourrez profiter de votre séjour pour admirer ces beaux paysages, sans oublier les attraits qu'offre cette merveilleuse ville.

Aux côtés de la Province du Québec et de la ville de Montréal, le Canada est fier d'accueillir l'OACI ainsi que sa communauté diplomatique et d'experts et il continuera d'appuyer pleinement cette organisation afin qu'elle puisse continuer de s'épanouir.

Historiquement, le Canada a toujours favorisé la coopération entre les États, surtout au sein de l'Organisation des Nations Unies et cette rencontre ne fait pas exception. Au cours de notre assemblée, notre mission collective sera de travailler ensemble afin de faire avancer les normes ambitieuses qui transformeront notre monde en un endroit meilleur pour nos générations futures. Le travail qu'accomplit l'OACI en tant qu'agence spécialisée s'inscrit directement dans cet objectif.

Au cours des prochains jours, un travail important nous attend, Nous établirons le plan de travail de l'Organisation pour les trois prochaines années, qui porte sur plusieurs dossiers d'une grande importance.

Certains d'entre vous savent peut-être que j'ai eu le privilège de voyager dans l'espace dans ma précédente carrière. Lorsque je suis devenu Ministre des Transports, il a été suggéré avec humour que le Canada propulsait les préoccupations liées au transport à un tout autre niveau. Je pense que c'est l'inverse : mon expérience me donne une perspective unique, tout à fait exceptionnelle sur ce que nous faisons ici sur Terre. Depuis l'espace, c'est l'unité et la beauté extraordinaire de la Terre que vous contemplez. Il n'y a pas de frontières, les lignes géopolitiques qui nous divisent si souvent ont toutes disparues. Tout ce que vous voyez, c'est notre belle planète bleue.

Nous toutes et tous ici présents aujourd'hui, de toutes nos diverses nations, nous comprenons la fragilité de cette belle planète. Nos nations, individuellement et collectivement, ont dit que nous devons suivre une nouvelle voie vers l'avant, une voie grâce à laquelle la science et la technologie feront progresser l'économie sans mettre en danger la fragile planète où nous habitons. Et c'est là notre défi et notre opportunité dans les prochains jours : faire notre part pour garantir la santé de notre planète pour les générations à venir.

Le monde et l'industrie aéronautique nous regardent. Nous adopterons ici même différentes mesures qui permettront de rendre le transport aérien plus sûr, plus sécuritaire, économiquement plus fort et résilient et, finalement, plus responsable en matière de protection de l'environnement.

La tâche n'est certes pas toujours facile. Nos gouvernements doivent rester à l'affût des nouveaux défis et menaces qui nous guettent, des nouvelles technologies ou des soubresauts économiques auxquels nos nations et nos entreprises peuvent être confrontées.

À la *Conférence de l'aviation internationale* à Chicago, en 1944, nos prédécesseurs ont souhaité créer une organisation qui établirait des normes communes aux fins de l'exploitation sûre de l'aviation civile et qui réglementerait le côté économique et commercial de l'aviation. Le Président de la Conférence à l'époque a qualifié cela de *rêve ambitieux*.

Un travail considérable a été accompli au cours des 70 dernières années, dont bien des choses qu'il n'était alors pas possible de prévoir. Depuis, le transport aérien commercial est passé de l'activité marginale d'une élite à la quantité extraordinaire de 3,3 milliards de passagers par an, tout en maintenant les niveaux les plus élevés possibles de sécurité et de sûreté. Et cela est surtout grâce à l'OACI.

Mais même avec tous ces accomplissements, il faut faire davantage et les deux prochaines semaines nous en donnerons, encore une fois, l'opportunité. Il nous revient de définir et modeler le secteur de l'aviation internationale pour l'améliorer encore et le responsabiliser encore plus à l'avenir dans l'intérêt de l'humanité toute entière.

Cette année est sans aucun doute essentielle dans le cadre de l'ordre du jour de l'OACI en matière d'environnement, car notre communauté internationale s'efforce de conserver l'élan créé par l'Accord historique de Paris en 2015. Le secteur de l'aviation internationale s'applique à réduire l'empreinte carbone et nous sommes en train de fixer un objectif ambitieux de croissance neutre en carbone (CNG) d'ici 2020. L'occasion s'offre à nous d'appuyer le secteur de l'aviation pour atteindre cet objectif. De fait, le succès de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, et même le rôle de l'OACI dans l'avenir du système multilatéral, dépendra en partie de la capacité de la communauté de l'aviation internationale de s'entendre et de s'accorder sur la mise en œuvre d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) afin de réduire les émissions de gaz à effet de serre dans notre secteur.

Le Canada, avec d'autres États, a fait part dès le début de son intention de participer au régime mondial de MBM proposé. J'invite tous les États membres de l'OACI à se joindre à nous pour appuyer une mesure forte et s'engager à y participer dès que possible.

Et ce n'est là que l'une des nombreuses questions essentielles que nous aurons à examiner, alors que nous œuvrons à faire en sorte que le transport aérien continue de contribuer à un avenir meilleur, toujours à la recherche de l'excellence en matière de sécurité, de sûreté, d'efficacité et de protection de l'environnement. Les deux prochaines semaines nous donnent à tous l'opportunité de faire avancer l'œuvre visionnaire de cette grande organisation.

Je suis enchanté d'être ici avec vous, en tant que Ministre canadien des Transports, alors que nous entamons cette importante Assemblée. Soyons audacieux et visionnaires dans nos débats et dans les décisions que nous prenons.

Je vous remercie à l'avance pour votre appui à cette assemblée, et je vous souhaite un séjour productif et agréable à Montréal. »

7. Rappelant que depuis près de 73 ans le Canada est l'hôte accueillant de l'OACI, le Président du Conseil souligne que c'est là quelque chose d'unique dans l'histoire du système des Nations Unies, que bien des pays dans le monde envient le Canada. Il assure le Ministre des Transports que l'engagement indéfectible du Canada envers l'OACI et sa mission aux fins du développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale est très apprécié.

**Message vidéo préenregistré de M. Ban Ki-moon, Secrétaire général des Nations Unies (ONU)**

8. Le Président du Conseil note que bien que la Secrétaire générale et lui-même aient invité le Secrétaire général des Nations Unies (ONU), M. Ban Ki-moon, à participer à l'ouverture de cette session de l'Assemblée, ce dernier n'a pu venir en raison d'autres engagements. Toutefois, M. Ban Ki-moon a fait parvenir le message vidéo préenregistré suivant :

« J'ai le plaisir de transmettre mes salutations à cette importante réunion.

La sécurité, la sûreté et l'efficacité des activités de l'aviation civile sont à la base de la connectivité et de la prospérité dans le monde. Elles favorisent le développement du transport aérien et l'investissement dans le transport aérien dans le cadre de nos efforts pour atteindre les 17 objectifs de développement durables (SDG) de l'ONU. Afin d'aider les États à réaliser leurs objectifs, les activités de l'aviation doivent, d'elles-mêmes, être durables. L'OACI a progressé dans cette voie grâce à son panier de mesures, mais les émissions de l'aviation augmentent rapidement elles aussi, et les vols devraient doubler d'ici 2030. Cela souligne l'importance de la résolution dont vous êtes saisis, relative au régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) afin d'atténuer les émissions de gaz à effet de serre produits par les vols internationaux. Ces émissions n'ont pas été couvertes par l'Accord de Paris compte tenu des travaux en cours de l'OACI.

Le monde entier va suivre de près vos délibérations. Le temps n'est plus aux demi-mesures. Je prie instamment les États de prendre leurs responsabilités à cette réunion et de se porter volontaires pour participer sans tarder au régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM).

L'OACI occupe une place spéciale au sein de la famille internationale. Vos normes et règles nous permettent de voyager librement en toute confiance et toute commodité. Vous avez fait vos preuves pour ce qui est d'aider les pays en développement à renforcer leurs capacités, notamment dans le cadre de votre stratégie *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), couronnée de succès, et vous forgez de nouveaux partenariats à travers les Forum aéronautiques mondiaux (IWAF) de l'OACI. Votre mission est plus importante que jamais. Je compte que cette Assemblée tire avantage des réalisations de l'OACI pour garantir la sécurité, la sûreté d'un système d'aviation internationale économiquement viable et écologique, et un forum futur durable à long terme. »

**Présentation des Certificats du Président du Conseil**

9. Le Président du Conseil rappelle que le Conseil de l'OACI a créé les *Certificats du Président du Conseil* (CPC) à l'appui de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), aux fins d'une plus grande diffusion publique des activités et des engagements internationaux axés sur la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI. Les CPC, qui seront publiés annuellement, reconnaissent les États de chaque région OACI qui ont fait des progrès notoires pour résoudre leurs lacunes en matière de supervision de la sécurité, et pour renforcer la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI. Les critères d'éligibilité à cette reconnaissance sont objectifs et transparents et fondés sur les résultats des activités de contrôle permanent du Programme universel de supervision de la sécurité (USOAP).

10. Le Président du Conseil a le plaisir de présenter les premiers CPC aux 14 États sélectionnés suivants, avec au moins un de chaque région, sur la base de leurs réalisations en 2015 (par ordre alphabétique) : Autriche, Botswana, Cameroun, Émirats arabes unis, Équateur, El Salvador, Israël, Italie, Lettonie, Madagascar, Mali, Niger, République démocratique populaire lao et Saint-Marin.

11. Remerciant tous les États récipiendaires, le Président du Conseil exprime l'espoir que les CPCP encourageront d'autres États à démontrer leur détermination à mettre en œuvre les SARP de l'OACI. Il note qu'il y aura l'année prochaine une autre opportunité de donner acte des efforts de ceux qui font la preuve de leur engagement durant 2016.

## **Point 2 : Adoption de l'ordre du jour**

12. Conformément à la Règle 12 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (Doc 7600), la Plénière adopte l'ordre du jour figurant dans la note WP/1.

13. Le délégué de l'Inde fait observer que parmi les nombreuses questions à l'ordre du jour pour discussion, celle du régime mondial des MBM proposée par le Conseil de l'OACI se distingue en raison de son importance. Comme cette question a des conséquences considérables pour le secteur de l'aviation, en particulier dans les États en développement, les États membres doivent l'aborder et l'examiner soigneusement. Il comprend que plusieurs États dans le monde ont pu participer à des délibérations antérieures à ce sujet, à l'OACI et ailleurs, et il aimerait donc que l'Assemblée débatte du régime mondial des MBM proposé, bilatéralement et multilatéralement, pour en saisir l'importance et pour que chacun formule ses vues. Cela nécessitera du temps, cependant. Par bonheur, l'Assemblée dure presque deux semaines, mais l'examen par le Comité exécutif des points 20, 21 et 22 de l'ordre du jour relatifs aux changements climatiques et au régime mondial des MBM, initialement prévu selon le calendrier provisoire (WP/10) a été avancé, passant du jeudi matin 29 septembre 2016 au mercredi après-midi 28 septembre 2016 (cf. WP/10 Révision). De même, l'examen par le Comité exécutif du projet de rapport de la Plénière sur ces points à l'ordre du jour est passé du mercredi matin 5 octobre 2016 au jeudi après-midi 30 septembre 2016. Soulignant que les délégués du monde entier ont planifié leur séjour à Montréal en fonction du calendrier provisoire (WP/10) publié sur la page de la 39<sup>e</sup> Assemblée du site web de l'OACI, le délégué de l'Inde se dit préoccupé que le calendrier des points 20, 21 et 22 à examiner par le Comité exécutif ait été modifié sans notification préalable et il demande que le calendrier original soit conservé.

14. En appuyant cette demande, le délégué de la Fédération de Russie souligne que sa délégation a planifié ses travaux en fonction du calendrier provisoire original figurant dans la note WP/10.

15. Le Président du Conseil, agissant en tant de Président par intérim de l'Assemblée, note que, comme il l'a indiqué à la réunion informelle des Chefs de délégation qui a précédé la présente séance Plénière, ledit calendrier provisoire servait à des fins de planification uniquement, pour faciliter les délibérations de la Plénière, du Comité exécutif et des Commissions sur les divers points à l'ordre du jour. En fonction du déroulement du processus, de légers ajustements peuvent y être apportés. Les changements au calendrier mentionnés par le délégué de l'Inde ont été faits pour permettre au Comité exécutif de commencer à examiner plus tôt les points 20, 21 et 22 de l'ordre du jour afin de gérer plus efficacement son temps. Néanmoins, il est pris bonne note des observations formulées et elles seront prises en compte, le cas échéant, lorsque le Comité exécutif entamera ses délibérations.

## **Point 3 : Institution des comités et des commissions**

16. Conformément aux Règles 6, alinéa b), 14 et 18 de son *Règlement intérieur permanent* (Doc 7600), l'Assemblée approuve l'institution du Comité de vérification des pouvoirs, du Comité exécutif et du Comité de coordination ainsi que des Commissions technique, économique, juridique et

administrative. Le Comité de vérification des pouvoirs se réunira immédiatement après la première séance de la Plénière.

**Point 4 : Renvoi des points de l'ordre du jour aux comités et aux commissions**

17. La Plénière répartit les différents points à l'ordre du jour présentés dans la note WP/1 au Comité exécutif et aux diverses commissions comme suit : au Comité exécutif, les points 10 à 31 ; à la Commission technique, les points 32 à 37 ; à la Commission économique, les points 38 à 43, à la Commission juridique, les points 44 à 47 ; et à la Commission administrative, les points 48 à 58.

**Point 5 : Élection des États membres qui seront représentés au Conseil**

***Délai fixé pour la présentation des candidatures aux première et deuxième parties de l'élection au Conseil***

18. Le Président du Conseil, agissant en tant que Président par intérim de l'Assemblée annonce que l'élection au Conseil pour les première et deuxième parties se tiendra le 1<sup>er</sup> octobre 2016, à 9 heures. Le délai fixé pour la notification des candidatures, qui doivent être présentées par écrit à la Secrétaire générale, est fixé à 12 h 15, le jeudi 29 septembre 2016. Les notifications des candidatures à l'élection au Conseil pour la troisième partie, qui ne seront recevables qu'après la fin de l'élection pour les première et deuxième parties, doivent être présentées à la Secrétaire générale dans les 48 heures à partir de la clôture de la réunion du samedi 1<sup>er</sup> octobre 2016 et se terminer le lundi 3 octobre 2016. L'élection au Conseil pour la troisième partie aura lieu dans l'après-midi du mardi 4 octobre 2016, à 14 heures.

***Nombre maximal d'États membres à élire dans chaque partie de l'élection du Conseil***

19. Tel que recommandé par le Conseil dans la note de travail WP/2, l'Assemblée établit le nombre maximal d'États membres qui seront représentés au Conseil comme suit : première partie – 11 États membres ; deuxième partie – 12 États membres ; troisième partie – 13 États membres.

20. La séance est levée à 12 h 15.



## Procès-verbal de la deuxième séance

(Mardi 27 septembre 2016, 15 heures)

### QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 9 : Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner
  - Rapport verbal provisoire du Comité de vérification des pouvoirs
2. Point 6 : Élection du Président de l'Assemblée
3. Point 7 : Élection des quatre vice-présidents de l'Assemblée et des présidents des commissions
4. Point 8 : Déclarations des délégations des États membres

### RÉSUMÉ DES DÉBATS

#### **Point 9 : Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner**

##### ***Rapport verbal provisoire du Comité de vérification des pouvoirs***

1. Le Président du Comité de vérification des pouvoirs, M. Souliman Eid (Liban), présente le rapport verbal provisoire du Comité, qui est composé de membres provenant, outre le Liban, des Bahamas, du Bangladesh, du Congo et du Luxembourg. Il indique qu'au moment de la première réunion du Comité, des originaux des lettres de créance en bonne et due forme ont été reçus de 170 États membres, et que des délégués de 164 États membres sont inscrits. Des originaux des lettres de créance en bonne et due forme ont également été reçus de 43 délégations d'observateurs, dont 39 sont inscrites.
2. Le Comité de vérification des pouvoirs prie instamment tous les États et toutes les organisations qui n'ont pas encore présenté de lettres de créance en bonne et due forme de le faire dès que possible. Dans l'intervalle, vu la Règle 7 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée* (Doc 9600), il est recommandé que l'Assemblée leur permette de participer aux délibérations.
3. En l'absence d'observations, la Plénière prend acte du rapport verbal provisoire du Comité de vérification des pouvoirs. Le Président par intérim de l'Assemblée, M. Olumuyiwa Benard Aliu, Président du Conseil, demande à tous les délégués qui n'ont pas encore présenté de lettres de créance en bonne et due forme de prendre les mesures nécessaires pour le faire. Il encourage ceux qui se heurtent à des difficultés à consulter le Secrétaire du Comité de vérification des pouvoirs, M. Benoît Verhaegen, de la Direction des affaires juridiques (LEB).

### Point 6 : Élection du Président de l'Assemblée

4. Le délégué du Mexique, appuyé par les délégués de la Colombie, de l'Égypte, du Nigéria du Portugal et du Soudan, propose la candidature de M. Azharuddin Abdul Rahman (Malaisie) à la présidence de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

5. Cette candidature est approuvée par acclamation. Le Président par intérim de l'Assemblée déclare M. Azharuddin Abdul Rahman élu et l'invite à prendre la présidence.

6. Faisant savoir qu'il est profondément honoré de la confiance ainsi placée en lui, le Président exprime sa gratitude pour sa nomination. Tout en estimant qu'il a un rôle de facilitateur, de conciliateur, de créateur de consensus et de guide, il souligne que, sans le soutien des délégués, ses efforts seraient voués à l'échec. Notant que l'Assemblée pourrait avoir à prendre des décisions difficiles et parfois déplaisantes, le Président souligne que tous les délégués devront faire preuve d'un esprit de dialogue et de coopération. Affirmant qu'il fera tout son possible pour présider l'Assemblée d'une manière efficace, il insiste sur le fait qu'il ne s'attend pas à des solutions rapides. Le Président fait observer à cet égard que ce sont souvent les petites questions pratiques qui comptent et qui finissent par mener aux solutions.

7. Signalant qu'il a le fervent espoir que tous les délégués travailleront de concert durant l'Assemblée, le Président insiste sur le fait qu'ils ne doivent pas appréhender les difficultés ou les incertitudes qui pourraient les attendre. Il encourage l'Assemblée à aller de l'avant grâce à la coopération, la compréhension mutuelle et la confiance.

### Point 7 : Élection des quatre vice-présidents de l'Assemblée et des présidents des commissions

8. Le Président invite à proposer des candidatures aux postes de vice-président et le délégué de Singapour, appuyé par le délégué de la Fédération de Russie, propose les candidatures suivantes :

Premier Vice-Président	Mme Ingrid Cherfils (Suède)
Deuxième Vice-Président	M. Habib Mekki (Tunisie)
Troisième Vice-Président	M. Carlos Velasquez (Guatemala)
Quatrième Vice-Président	Mme Sara Wiebe (Canada)

9. Ces propositions de candidatures sont acceptées par acclamation.

10. En outre, comme le propose le délégué des Émirats arabes unis, avec l'appui du délégué de la République dominicaine, l'Assemblée approuve par acclamation les propositions de candidatures suivantes à la présidence des commissions :

Commission technique	M. Graeme Harris (Nouvelle Zélande)
Commission économique	M. Geoffrey Puseletso Moshabesha (Botswana)
Commission juridique	M. Alessio Quaranta (Italie)
Commission administrative	M. Jorge Félix Castillo de la Paz (Cuba)

11. Le Président félicite chaleureusement les vice-présidents et les présidents nouvellement élus des commissions et assure à toutes les personnes présentes qu'aucun effort ne sera épargné pour que la 39<sup>e</sup> Assemblée réponde aux attentes de la fraternité de l'aviation.

**Point 8 : Déclarations des délégations des États membres**

12. Le reste de la séance est consacré au point 8 de l'ordre du jour et aux déclarations générales prononcées par les délégations de l'Afrique du Sud, de l'Arabie saoudite, de l'Argentine, de la Chine, de l'Égypte, de l'Équateur, de l'Espagne, des États-Unis, de la Fédération de Russie, de la Finlande, de l'Inde, du Kenya, de la Malaisie, du Mexique, du Niger, du Nigéria et de la Slovaquie (au nom des États de l'Union européenne). Une déclaration est aussi prononcée par l'observateur de l'Union européenne (UE).

13. La séance est levée à 17 h 45.



## Procès-verbal de la troisième séance

(Mercredi 28 septembre 2016, 9 h 20)

### QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 9 : Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner
  - Approbation du rapport verbal du Comité exécutif sur le point 10 de l'ordre du jour
2. Point 8 : Déclarations des délégations des États membres

### RÉSUMÉ DES DÉBATS

#### **Point 9 : Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner**

##### *Approbation du rapport verbal du Comité exécutif sur le point 10 de l'ordre du jour*

1. Le Président, en sa qualité de Président du Comité exécutif, présente le rapport verbal du Comité sur son examen de la note WP/61, Révision n° 1 (et additif n° 1), qui traite des aspects financiers de la question des arriérés de contributions. L'additif n° 1 comporte une mise à jour de l'Appendice C à la note en ce qui concerne les États membres dont le droit de vote est réputé suspendu à compter du 26 septembre 2016.
2. Le Comité exécutif prend note, sans commentaires, des informations fournies dans la note concernant la situation des arriérés de contributions et des États membres dont les droits de vote sont réputés suspendus, l'incidence des retards dans la réception des contributions, les mesures prises pour le traitement des contributions tardives et le plan d'incitation pour le règlement des arriérés de longue date.
3. Le Comité exécutif examine et approuve, en outre, le projet de résolution A10/1 (Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations) figurant à l'Appendice D de la note, qui propose les amendements suivants à la Résolution A38-24 de l'Assemblée :
  - un amendement au deuxième paragraphe des considérants, par lequel la référence faite à l'article 6.5 du *Règlement financier* de l'OACI serait révisée pour se lire « article 6.5, alinéa a) », et une référence à l'article 6.5, alinéa b), serait insérée à la fin, en introduisant la phrase « et l'article 6.5, alinéa b), qui stipule qu'au 1<sup>er</sup> janvier de l'exercice financier suivant, tout solde impayé sera considéré comme une année de retard » ;
  - un amendement au texte introductif des dispositifs, par lequel la phrase « avec effet le 1<sup>er</sup> janvier 2017 » serait insérée à la fin ;

- un amendement au dispositif 6, par lequel la phrase « et les sommes dues au titre des accords » serait insérée à la fin ;
- un amendement au dispositif 10, alinéa c), « inadmissibilité des ressortissants ou des représentants à une candidature aux fonctions électives », afin de se lire « inadmissibilité des candidats ou des représentants à une élection à quelque fonction que ce soit » ;
- un amendement au dispositif 12, par lequel la phrase « ainsi que de toute non-admissibilité aux élections du Conseil, des Comités et des organes au titre du § 11 » serait insérée après la phrase « au titre des § 6 et 7. »

4. En l'absence d'observations, la Plénière approuve le rapport verbal du Comité exécutif et, comme recommandé par ce dernier, donne la suite proposée dans le résumé analytique de la note WP/61, Révision n° 1, et :

- a) prend note des progrès réalisés dans le règlement des arriérés de contributions de longue date ;
- b) adopte le projet de Résolution 10/1 (Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations) énoncé à l'Appendice D de ladite note.

#### **Point 8 : Déclarations des délégations des États membres**

5. Le reste de la séance est consacré aux déclarations générales prévues au point 8 de l'ordre du jour et prononcées par les délégations de l'Algérie, du Brunéi Darussalam, du Cap Vert, de la Colombie, du Congo, de Cuba, des Émirats arabes unis, de l'Indonésie, d'Israël, du Japon, du Portugal, du Népal, des Pays-Bas, de la République unie de Tanzanie, de Samoa, du Sénégal, du Soudan du Sud, de la Suède, de la Thaïlande, de l'Ukraine et du Zimbabwe.

6. La séance est levée à 12 h 35.

## **Procès-verbal de la quatrième séance**

(Samedi 1<sup>er</sup> octobre 2016, 9 heures)

### **QUESTIONS EXAMINÉES**

1. Point 5 : Élection des États membres qui seront représentés au Conseil
  - Première et deuxième parties de l'élection
  - Délai fixé pour la présentation des candidatures à la troisième partie de l'élection
2. Point 9 : Rapport des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner
  - Approbation des rapports du Comité exécutif sur les points 11, 12, 13, 20 et 21 de l'ordre du jour
3. Point 8 : Déclarations des délégations des États membres

### **RÉSUMÉ DES DÉBATS**

#### **Point 5 : Élection des États membres qui seront représentés au Conseil**

##### *Première et deuxième parties de l'élection*

1. Le Président annonce que la séance a été convoquée pour procéder aux deux premières parties de l'élection du Conseil. Attirant l'attention sur la note WP/2, qui donne des informations contextuelles détaillées sur cette élection, il fait observer que l'Appendice B de ladite note reproduit les Règles 54 à 61 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée* (Doc 7600) décrivant la procédure suivant laquelle se déroulera l'élection. Le Président souligne qu'à sa première séance plénière, le 27 septembre 2016, l'Assemblée a approuvé la recommandation du Conseil concernant le nombre maximal de sièges à pourvoir dans les trois parties de l'élection comme il est exposé dans le résumé analytique de la note, en particulier que 11 États membres seraient élus dans la première partie et 12 États membres, dans la deuxième.

2. Le Président rappelle qu'à la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée, les règles 59 et 60 dudit *Règlement intérieur* ont été amendées afin de pouvoir utiliser le système de vote électronique pour les élections au Conseil, étant entendu que les votes manuels resteraient en place comme une option de dernier recours. Il souligne que la préparation des enveloppes du code PIN qui sera demandé aux délégués pour voter s'est faite en présence d'un représentant du Bureau de l'évaluation et de la vérification interne (EAO) afin d'apporter une garantie supplémentaire à l'Assemblée quant à la confidentialité et l'anonymat du processus électoral.

3. Le Président note que les noms des États membres qui se sont portés candidats pour les deux premières parties de l'élection au Conseil sont énumérés dans le mémorandum de la Secrétaire générale en date du 29 septembre 2016, dont une copie a été déposée sur le bureau de chaque délégation, ainsi qu'un aide-mémoire sur ledit système de vote électronique. Il indique en outre que plusieurs notes d'information relatives aux candidatures ont été communiquées : la note WP/291 présentée par Singapour, la note WP/360 présentée par la Commission arabe de l'aviation civile (ACAC), la note WP/147 Révision présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (AFCAC) au nom des 54 États africains et la note WP/230 Révision présentée par le Guatemala, représentant les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)

4. Après une brève présentation vidéo du système de vote électronique par le Secrétariat, les 170 États membres ci-après ayant le droit de participer au vote au cours des première et deuxième parties de l'élection reçoivent le matériel leur permettant de participer au vote électronique :



Afghanistan	Émirats arabes unis	Liban	République
Afrique du Sud	Équateur	Libéria	démocratique
Albanie	Espagne	Libye	populaire lao
Algérie	Estonie	Lituanie	République de Moldova
Allemagne	États-Unis	Luxembourg	République dominicaine
Andorre	Éthiopie	Madagascar	République-Unie
Angola	Fédération de Russie	Malaisie	de Tanzanie
Arabie saoudite	Fidji	Maldives	Roumanie
Argentine	Finlande	Mali	Royaume-Uni
Arménie	France	Malte	Rwanda
Australie	Gabon	Maroc	Saint-Marin
Autriche	Géorgie	Maurice	Saint-Kitts-et-Nevis
Azerbaïdjan	Ghana	Mauritanie	Saint-Vincent-et-
Bahamas	Grèce	Mexique	les Grenadines
Bahreïn	Guatemala	Monaco	Sainte-Lucie
Bangladesh	Guinée	Mongolie	Samoa
Barbade	Guinée-Bissau	Monténégro	Sénégal
Belgique	Guinée équatoriale	Mozambique	Serbie
Belize	Guyana	Myanmar	Seychelles
Bénin	Haïti	Namibie	Sierra Leone
Bhoutan	Honduras	Népal	Singapour
Bolivie (État	Hongrie	Nicaragua	Slovaquie
plurinational de)	Îles Cook	Niger	Slovénie
Bosnie-Herzégovine	Îles Marshall	Nigéria	Somalie
Botswana	Îles Salomon	Norvège	Soudan
Brésil	Inde	Nouvelle-Zélande	Soudan du Sud
Brunéi Darussalam	Indonésie	Oman	Sri Lanka
Bulgarie	Iraq	Ouganda	Suède
Burkina Faso	Irlande	Ouzbékistan	Suisse
Burundi	Islande	Pakistan	Swaziland
Cabo Verde	Israël	Panama	Tchad
Cambodge	Italie	Paraguay	Tchéquie
Cameroun	Jamaïque	Pays-Bas	Thaïlande
Canada	Japon	Pérou	Timor-Leste
Chili	Jordanie	Philippines	Togo
Chine	Kazakhstan	Pologne	Tonga
Chypre	Kenya	Portugal	Trinité-et-Tobago
Colombie	Kiribati	Qatar	Tunisie
Congo	Koweït	République	Turquie
Costa Rica	Lesotho	centrafricaine	Ukraine
Côte d'Ivoire	Lettonie	République de Corée	Uruguay
Croatie	L'ex-République	République	Vanuatu
Cuba	yougoslave de	démocratique du	Venezuela (République
Danemark	Macédoine	Congo	bolivarienne du)
Djibouti			Viet Nam
Égypte			Zimbabwe
El Salvador			

5. À la clôture du vote sur la première partie, 170 États membres ont soumis un bulletin de vote électronique. Conformément à la Règle 60 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée* (Doc 7600), il faut donc, pour être élu, obtenir un minimum de 86 votes. Le Président annonce le résultat du scrutin électronique :

Allemagne	162 votes
Australie	149 votes
Brésil	167 votes
Canada	142 votes
Chine	154 votes
États-Unis	151 votes
Fédération de Russie	145 votes
France	152 votes
Italie	166 votes
Japon	155 votes
Royaume-Uni	156 votes

et déclare élus ces 11 États membres.

6. L'Assemblée procède ensuite à la deuxième partie de l'élection. À la clôture du vote, 170 États membres ont soumis un bulletin de vote électronique. Pour être élu, il faut donc obtenir un minimum de 86 votes.

7. Le Président annonce le résultat du scrutin :

Afrique du Sud	157 votes
Arabie saoudite	151 votes
Argentine	156 votes
Égypte	153 votes
Colombie	154 votes
Espagne	160 votes
Inde	151 votes
Irlande	153 votes
Mexique	160 votes
Nigéria	152 votes
Singapour	164 votes
Suède	154 votes

8. Le Président déclare élus ces 12 États membres.

9. Au nom de l'Assemblée, le Président félicite les États membres nouvellement élus au Conseil et se dit certain qu'ils travailleront dans le meilleur intérêt de l'OACI et du secteur de l'aviation mondiale. En outre, il remercie les membres du Secrétariat de leur concours dans la conduite et la facilitation de ces élections.

10. Il est noté que les rapports d'audit produits par le système de vote électronique pour les deux premières parties de l'élection du Conseil ci-dessus seront envoyés directement aux vérificateurs.

***Délai fixé pour la présentation des candidatures  
à la troisième partie de l'élection du Conseil***

11. Le Président annonce que la troisième partie de l'élection du Conseil aura lieu au cours de la cinquième séance plénière, le mardi 4 octobre 2016 à 14 heures. Conformément à la Règle 58 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée* (Doc 7600), les candidatures à la troisième partie de l'élection doivent être présentées par écrit à la Secrétaire générale au plus tard le lundi 3 octobre 2016 à 10 h 30.

**Point 9 : Rapports des comités et des Commissions de l'Assemblée et suite à leur donner**

***Approbation des rapports du Comité exécutif  
sur les points 11, 12, 13, 20 et 21 de l'ordre du jour***

12. Le Président, en sa qualité de Président du Comité exécutif, présente plusieurs rapports pour approbation par la Plénière.

13. En l'absence d'observations, le Président déclare que les rapports suivants du Comité exécutif sont approuvés et que les résolutions sont adoptées telles qu'indiquées :

- WP/489 — Point 11 de l'ordre du jour : *Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015*
- WP/490 — Point 12 de l'ordre du jour : *Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil*  
(Résolutions 12/1 et 12/2)
- Point 13 de l'ordre du jour : *Proposition d'amendement de l'article 56 de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne*  
(Résolutions 13/1 et 13/2)
- WP/488 — Point 20 de l'ordre du jour : *Protection de l'environnement – Bruit des aéronefs – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre*  
(Résolution 20/1)
- Point 21 de l'ordre du jour : *Protection de l'environnement – Émissions des moteurs d'aviation qui influent sur la qualité de l'air locale – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre*

**Point 8 : Déclarations des délégations des États membres**

14. Le reste de la séance est consacré aux déclarations générales prononcées par les délégations du Cameroun, du Liban, de l'Ouganda, du Maroc, du Nicaragua, de la République de Corée, du Sri Lanka et de la Turquie.

15. La séance est levée à 12 h 10.



## **Procès-verbal de la cinquième séance**

(Mardi 4 octobre 2016, 14 heures)

### **QUESTIONS EXAMINÉES**

1. Point 5 : Élection des États membres qui seront représentés au Conseil  
— Troisième partie de l'élection
2. Point 8 : Déclarations des délégations des États membres

### **RÉSUMÉ DES DÉBATS**

#### **Point 5 : Élection des États membres qui seront représentés au Conseil**

##### *Troisième partie de l'élection*

1. Le Président annonce que la séance a été convoquée aux fins de procéder à la troisième partie de l'élection du Conseil. Il attire l'attention sur la note WP/2, qui donne des informations contextuelles détaillées en ce qui concerne l'élection, et sur les notes suivantes relatives aux candidatures : note WP/103 présentée par l'Indonésie, note WP/38 présentée par la Malaisie, note WP/112 présentée par l'Azerbaïdjan, la Géorgie, la Turquie et l'Ukraine, note WP/360 présentée par la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), note WP/147 Révision présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des 54 États africains, et note WP/230 Révision présentée par le Guatemala, représentant les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) Le Président rappelle qu'à sa première séance plénière en date du 27 septembre 2016, l'Assemblée a approuvé la recommandation du Conseil que 13 États membres soient élus dans la troisième partie. Toutefois, prenant note qu'il ressort du mémorandum de la Secrétaire générale, en date du 3 octobre 2016, que 14 États membres ont présenté leur candidature, il souligne que les délégués peuvent voter pour autant de candidats qu'ils le souhaitent jusqu'à concurrence du nombre de vacances à pourvoir, à savoir 13.
2. Une brève présentation vidéo du système de vote électronique est ensuite donnée par le Secrétariat, réitérant que les enveloppes du code PIN ont été préparées en présence d'un représentant du Bureau de l'évaluation et de la vérification interne (EAO) afin d'apporter une garantie supplémentaire à l'Assemblée en ce qui concerne la confidentialité et l'anonymat du processus électoral.
3. Puis les 172 États membres suivants ayant le droit de participer au vote dans la troisième partie, reçoivent le matériel leur permettant de participer au vote électronique :

Afghanistan	Émirats arabes unis	Libye	République de
Afrique du Sud	Équateur	Lituanie	Moldova
Albanie	Érythrée	Luxembourg	République populaire
Algérie	Espagne	Madagascar	démocratique de Corée
Allemagne	Estonie	Malaisie	République-Unie de
Andorre	États-Unis	Maldives	Tanzanie
Angola	Éthiopie	Mali	Roumanie
Arabie saoudite	Fédération de Russie	Malte	Royaume-Uni
Argentine	Fidji	Maroc	Rwanda
Arménie	Finlande	Maurice	Saint-Kitts-et-Nevis
Australie	France	Mauritanie	Saint-Marin
Autriche	Gabon	Mexique	Saint-Vincent-et-
Azerbaïdjan	Gambie	Micronésie (États	les Grenadines
Bahamas	Géorgie	fédérés de)	Samoa
Bahreïn	Ghana	Monaco	Sénégal
Bangladesh	Grèce	Mongolie	Serbie
Barbade	Guatemala	Mozambique	Seychelles
Bélarus	Guinée	Myanmar	Sierra Leone
Belgique	Guinée-Bissau	Namibie	Singapour
Belize	Guinée équatoriale	Népal	Slovaquie
Bénin	Guyana	Nicaragua	Slovénie
Bhoutan	Haïti	Niger	Somalie
Bolivie (État	Honduras	Nigéria	Soudan
plurinational de)	Hongrie	Norvège	Soudan du Sud
Bosnie- Herzégovine	Îles Cook	Nouvelle-Zélande	Sri Lanka
Botswana	Îles Salomon	Oman	Suède
Brésil	Inde	Ouganda	Suisse
Brunéi Darussalam	Indonésie	Ouzbékistan	Swaziland
Bulgarie	Iran (République islamique d')	Pakistan	Tchad
Burkina Faso	Iraq	Panama	Tchéquie
Burundi	Irlande	Papouasie-Nouvelle-guinée	Thaïlande
Cabo Verde	Islande	Paraguay	Togo
Cambodge	Israël	Pays-Bas	Tonga
Cameroun	Italie	Pérou	Trinité-et-Tobago
Canada	Jamaïque	Philippines	Tunisie
Chili	Japon	Pologne	Turkménistan
Chine	Jordanie	Portugal	Turquie
Chypre	Kazakhstan	Qatar	Ukraine
Colombie	Kenya	République de Corée	Uruguay
Comores	Kiribati	République	Vanuatu
Congo	Kirghizistan	centrafricaine	Venezuela (République
Costa Rica	Koweït	République	bolivarienne du)
Côte d'Ivoire	Lesotho	démocratique du	Viet Nam
Croatie	Lettonie	Congo	Yémen
Cuba	L'ex-République	République	Zambie
Danemark	yugoslave de Macédoine	démocratique	Zimbabwe
Égypte	Liban	populaire lao	
El Salvador	Libéria	République dominicaine	

4. À la clôture du vote sur la troisième partie, 172 États membres ont soumis un bulletin de vote électronique. Conformément à la Règle 60 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée* (Doc 7600), il faut donc, pour être élu, obtenir un minimum de 87 votes. Le Président annonce le résultat du scrutin électronique comme suit :

Algérie	151 votes
Cabo Verde	136 votes
Congo	135 votes
Cuba	160 votes
Émirats arabes unis	156 votes
Équateur	133 votes
Indonésie	96 votes
Kenya	159 votes
Malaisie	129 votes
Panama	130 votes
République de Corée	146 votes
République-Unie de Tanzanie	150 votes
Turquie	156 votes
Uruguay	133 votes

Et il déclare élu les 13 États membres suivants : Algérie, Cabo Verde, Congo, Cuba, Équateur, Émirats arabes unies, Kenya, Malaisie, Panama, République de Corée, Turquie, République-Unie de Tanzanie et Uruguay.

5. Le Président, au nom de l'Assemblée, félicite les États membres pour leur élection et se dit certain qu'ils travailleront dans le meilleur intérêt de l'OACI et du secteur de l'aviation mondiale. Il remercie également le Secrétariat de son concours durant le processus électoral.

6. Il est noté que les rapports d'audit générés par le système de vote électronique pour la troisième partie de l'élection du Conseil seront envoyés directement aux vérificateurs.

#### **Point 8 : Déclarations des délégations des États membres**

7. Le reste de la séance est consacré aux déclarations générales prononcées par les délégations du Qatar, du Burkina Faso, d'Oman, de la République de Moldavie, de la Sierra Leone, des Philippines, de l'Uruguay, du Liberia, du Pakistan, de Saint-Kitts-et-Nevis et d'El Salvador.

8. La séance est levée à 16 h 15.





## **Procès-verbal de la sixième séance**

(Mercredi 5 octobre 2016, 9 heures)

### **QUESTIONS EXAMINÉES**

1. Point 9 : Rapports des commissions et des comités de l'Assemblée et suite à leur donner
  - Approbation du rapport de la Commission administrative sur la partie « Généralités » et sur les points 48 à 58 de l'ordre du jour
  - Approbation du rapport de la Commission juridique sur la partie « Généralités » et sur les points 44 à 47 de l'ordre du jour
  - Approbation des rapports de la Commission économique sur la partie « Généralités » et sur les points 38 à 43 de l'ordre du jour
  - Approbation des rapports du Comité exécutif sur la partie « Généralités » et sur les points 14, 16 à 19, 23 à 27 et 29 à 31 de l'ordre du jour
  - Approbation des rapports de la Commission technique sur la partie « Généralités » et sur les points 32 à 37 de l'ordre du jour
  - Approbation du Rapport final du Comité de vérification des pouvoirs

### **RÉSUMÉ DES DÉBATS**

#### **Point 9 : Rapports des commissions et des comités de l'Assemblée et suite à leur donner**

##### ***Approbation du rapport de la Commission administrative sur la partie « Généralités » et sur les points 48 à 58 de l'ordre du jour***

1. Le Président de la Commission administrative, M. Jorge Félix Castillo de la Paz (Cuba), présente le rapport de la Commission (notes WP/506) pour approbation par la Plénière. Il fait observer que la Commission administrative a terminé ses travaux en deux réunions et présente à la Plénière un seul rapport de ses délibérations, qui rend compte du volume considérable de travail préparatoire réalisé par le Conseil et le Secrétariat avant la tenue l'Assemblée. Il tient à exprimer sa gratitude envers tous les membres de la Commission administrative et du Secrétariat pour la conduite efficace et efficiente de leurs activités.

2. Au titre du point 48 de l'ordre du jour, la Commission administrative a pris note du contenu et de la présentation de la section intitulée « Finances » des rapports annuels du Conseil pour les

années 2013, 2014 et 2015 et du Supplément sur le premier semestre de 2016 et elle en recommande l'approbation par la Plénière.

3. Concernant le point 50 de l'ordre du jour : *Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention*, la Commission administrative a noté que, d'après le rapport verbal de situation, aucun nouvel État n'a adhéré à la Convention de Chicago ni n'est devenu membre depuis la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée et que, par conséquent, ce point ne nécessite pas la présentation d'une note de travail de l'Assemblée pour examen par la Commission administrative. Elle a également noté qu'à l'avenir il ne sera pas nécessaire de présenter pour examen le point 50 de l'ordre du jour lorsqu'il n'y a pas de nouvel État membre.

4. Au titre du point 51 : *Arriérés de contributions*, la Commission administrative a examiné la note WP/61 Révision n° 1 et les additifs n° 1 et n° 2 concernant les aspects financiers des arriérés, notamment les États membres dont le droit de vote est réputé suspendu, et la note WP/68 relative à l'application des fonds provenant des mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date. Le Président de la Commission administrative rappelle que la Résolution 10/1 : *Règlement par les États membres de leurs obligations financières envers l'Organisation et mesures à prendre dans le cas des États qui ne s'acquittent pas de ces obligations*, a précédemment été adoptée par la Plénière à sa troisième séance, le 28 septembre 2016.

5. En ce qui concerne le rapport sur le point 52 de l'ordre du jour : *Détermination des contributions au Fonds général pour 2017, 2018 et 2019*, la Commission, en recommandant l'adoption de la Résolution 52/1 correspondante, informe la Plénière qu'aucun changement dans la méthode n'a été proposé et que les principes en matière de détermination des contributions de l'actuel triennat seront maintenus dans le prochain.

6. Au titre du point 53 de l'ordre du jour : *Rapport sur le Fonds de roulement*, la Commission administrative informe la Plénière que le niveau du Fond de roulement (WCF) est maintenu à 8,0 millions USD et elle recommande l'adoption de la Résolution 53/1 correspondante.

7. Pour ce qui est du point 54 de l'ordre du jour : *Utilisation de l'excédent de trésorerie et financement du déficit de trésorerie*, la Commission administrative a noté les résultats financiers et confirmé qu'il n'était pas nécessaire présentement d'imputer le financement du déficit aux États membres.

8. Au titre du point 55 de l'ordre du jour : *Modification du Règlement financier*, la Commission administrative a examiné les modifications à apporter aux paragraphes 5.9, 7.3 et 11.4 du *Règlement financier* et elle recommande l'adoption de la Résolution 55/1 correspondante.

9. Concernant le point 56 de l'ordre du jour : *Examen des dépenses, approbation des comptes et examen des rapports de vérification des comptes des exercices financiers 2013, 2014 et 2015*, la Commission administrative a noté que les avis d'audit exceptionnels pour 2013 donnés par le Commissaire aux comptes de l'OACI à ce moment-là, le Premier Président de la Cour des Comptes de France M. Didier Migaud, et les avis d'audit exceptionnels pour 2014 et 2015 donnés par l'actuel Commissaire aux comptes de l'OACI, le Président de la Corte dei Conti d'Italie, M. Raffaele Squitieri, et elle recommande l'adoption de la Résolution 56/1 correspondante. Le Président de la Commission administrative note que cette dernière a remercié sincèrement la Cour des Comptes pour ses travaux antérieurs en sa qualité de Commissaire aux comptes de l'OACI.

10. En ce qui concerne le point 57 de l'ordre du jour : *Nomination du Commissaire aux comptes*, la Commission administrative recommande à la Plénière de confirmer la nomination de M. Raffaele Squitieri, Président de la Corte dei Conti d'Italie comme Commissaire aux comptes de l'OACI pour les exercices financiers 2017, 2018 et 2019 en adoptant la Résolution 57/1.

11. Pour ce qui est du point 49 de l'ordre du jour : *Budgets pour 2017, 2018 et 2019*, la Commission administrative appuie le projet de budget et recommande l'adoption de la Résolution 49/1 relative aux prévisions budgétaires indicatives des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) du Programme de coopération technique et au budget du Programme ordinaire de l'Organisation pour les exercices financiers 2017, 2018 et 2019.

12. Appuyant le rapport (note WP/506), le délégué du Royaume-Uni félicite le Président de la Commission administrative et le Secrétariat pour leur efficacité dans la conduite des travaux de la Commission administrative.

13. En l'absence d'autres observations, le Président de l'Assemblée déclare que le rapport ci-après de la Commission administrative est approuvé et que les résolutions indiquées sont adoptées :

- WP/506 — Partie « Généralités »
- Point 48 de l'ordre du jour : *Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015*
  - Point 50 de l'ordre du jour : *Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention*
  - Point 51 de l'ordre du jour : *Arriérés de contributions*  
(la Résolution 10/1 ayant été adoptée précédemment à la troisième séance plénière)
  - Point 52 de l'ordre du jour : *Contributions au Fonds général pour 2017, 2018 et 2019*  
(Résolution 52/1)
  - Point 53 de l'ordre du jour : *Rapport sur le Fonds de roulement*  
(Résolution 53/1)
  - Point 54 de l'ordre du jour : *Utilisation de l'excédent de trésorerie et financement du déficit de trésorerie*
  - Point 55 de l'ordre du jour : *Modification du Règlement financier*  
(Résolution 55/1)
  - Point 56 de l'ordre du jour : *Examen des dépenses, approbation des comptes et examen des rapports de vérification des comptes des exercices financiers 2013, 2014 et 2015*  
(Résolution 56/1)

- Point 57 de l'ordre du jour : *Nomination du Commissaire aux comptes* (Résolution 57/1)
- Point 58 de l'ordre du jour : *Autres questions à examiner par la Commission administrative*
- Point 49 de l'ordre du jour : *Budgets pour 2017, 2018 et 2019* (Résolution 49/1)

***Approbation du rapport de la Commission juridique sur la partie « Généralités » et sur les points 44 à 47 de l'ordre du jour***

14. En présentant le rapport de la Commission juridique (note WP/507) pour approbation par la Plénière, son Président, M. Alessio Quaranta (Italie) fait observer que la Commission a tenu trois réunions et qu'à la première elle a élu M. Abdulrahman Hassan Shiekh (Arabie saoudite) et M. Chukwuma Dubem (Nigéria) en qualité de Premier Vice-Président et de Deuxième Vice-Président, respectivement.

15. Au titre du point 44 de l'ordre du jour, la Commission juridique a pris acte des chapitres sur les *Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015*, ainsi que du Supplément pour le premier semestre de 2016, qui lui ont été renvoyés par la Plénière.

16. Concernant le point 45 de l'ordre du jour, la Commission juridique a examiné le Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique et elle recommande pour adoption par la Plénière trois résolutions de l'Assemblée : a) la Résolution 45/1 : *Conflits d'intérêts en aviation civile*, qui favorise la sensibilisation aux possibilités de conflits, ainsi que la nécessité de prendre des mesures pour éviter ou atténuer les risques de conflits d'intérêts tout en tenant compte du niveau de développement et des ressources disponibles pour les fonctions de réglementation et de supervision ; b) la Résolution 45/2 : *Promotion de la Convention de Montréal de 1999*, relative à la responsabilité des transporteurs aériens, qui prie instamment tous les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir Parties à la Convention de Montréal de 1999, largement acceptée, dès que possible ; et c) la Résolution 45/3 : *Promotion de la Convention de Beijing et du Protocole de Beijing Protocol de 2010*, qui prie instamment tous les États membres de signer et de ratifier la Convention de Beijing et le Protocole de Beijing de 2010 dans les meilleurs délais.

17. Pour ce qui est du point 46 de l'ordre du jour : la Commission juridique recommande l'adoption de la Résolution 46/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique*, qui rend compte des mises à jour de la Résolution A37-22 de l'Assemblée afin de tenir compte de l'adoption du Protocole de Montréal de 2014, ainsi que des propositions d'amendements de l'article 50, alinéa a), et de l'article 56 de la Convention de Chicago pour accroître la taille du Conseil et de la Commission de navigation aérienne (ANC), respectivement.

18. Au titre du point 47 de l'ordre du jour : *Autres questions à examiner par la Commission juridique*, la Commission juridique est convenue, entre autres, d'ajouter un nouveau point intitulé « Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago » au programme général des travaux du Comité juridique. Elle a également pris note de l'intention de la note WP/229 (Définition juridique des systèmes d'aéronefs télépilotés) (avec Rectificatif n° 1 – en anglais uniquement), qui pourrait enrichir les débats en cours au sujet du premier point sur ledit programme général des travaux, « Étude des questions juridiques relatives aux aéronefs télépilotés », qui renferme toutes les questions de définition juridique.

19. En concluant sa présentation, le Président de la Commission juridique remercie le Secrétariat pour le soutien et l'aide qu'il a apportés.

20. En l'absence d'observations, le Président de l'Assemblée déclare que le rapport ci-après de la Commission juridique est approuvé et que les résolutions indiquées sont adoptées :

- WP/597 — Partie « Généralités »
- Point 44 de l'ordre du jour : *Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2030, 2014 et 2015*
  - Point 45 de l'ordre du jour : *Programme des travaux de l'Organisation dans le domaine juridique* (Résolutions 45/1, 45/2 et 45/3)
  - Point 46 de l'ordre du jour : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique*
  - Point 47 de l'ordre du jour : *Autres questions à examiner par la Commission juridique*

***Approbation du rapport de la Commission économique sur la partie « Généralités » et sur les points 38 à 43 de l'ordre du jour***

21. Le Président de la Commission économique, M. Geoffrey Puseletso Moshabesha (Botswana), présente les six rapports de la Commission (notes WP/517 à WP/522) pour approbation par la Plénière. Il remercie les membres de leur coopération tout au long des trois réunions de la Commission et exprime sa gratitude au Secrétariat pour l'appui qu'il a fourni.

22. La note WP/517 traite de la partie « Généralités » du rapport, ainsi que du rapport sur le point 38 de l'ordre du jour : *Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015*, qui rendent également compte du Supplément pour le premier semestre de 2016.

23. Au titre du point 39 de l'ordre du jour : *Réglementation économique du transport aérien international — Politique* (note WP/518), la Commission économique a débattu, entre autres, de la mise en œuvre des recommandations de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6) concernant une vision à long terme en matière de libéralisation, les principes de base pour la protection des consommateurs, les progrès accomplis en matière d'élaboration d'accords internationaux aux fins de la libéralisation de l'accès au marché, le fret aérien et la propriété et le contrôle des transporteurs aériens, ainsi que l'attribution des créneaux. Elle a également appuyé le futur programme des travaux de l'Organisation en matière de politique et de réglementation dans le domaine du transport aérien, proposé par le Conseil.

24. Concernant le point 40 de l'ordre du jour (note WP/519), la Commission économique a approuvé le plan des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat dans le domaine de l'économie des aéroports et des services de navigation aérienne, qui aidera les États à remédier au financement des infrastructures, facilitera le financement public et privé, permettra d'avoir accès au financement des besoins à long terme et fera avancer l'initiative de l'OACI *Aucun pays laissé de côté* (NCLB).

25. Pour ce qui est du rapport sur le point 41 de l'ordre du jour : *Données sur l'aviation — Surveillance et analyse* (note WP/520), la Commission économique a examiné les travaux sur la restructuration du Programme statistique de l'OACI, l'élaboration d'un seul ensemble de prévisions harmonisées de trafic à long terme conformément à la Résolutions A38-14 de l'Assemblée, les activités en matière de données sur l'aviation et d'analyse menées conjointement avec l'Organisation des Nations Unies (ONU), ses institutions et d'autres organisations internationales et régionales, afin de traiter de questions problématiques d'intérêt mutuel. La Commission a approuvé le plan des travaux de l'Organisation pour le prochain triennat dans le domaine des données sur l'aviation, notamment les statistiques, les prévisions et les analyses économiques.

26. Au titre du point 42 de l'ordre du jour : *Développement économique du transport aérien* (note WP/521), la Commission économique a pris acte des travaux futurs de l'OACI concernant l'élaboration d'un Plan mondial de transport aérien. Elle a également recommandé l'adoption par la Plénière de la Résolution 42/1: *Exposé récapitulatif de la politique permanente dans le domaine du transport aérien*, tel qu'amendé durant l'examen qu'en a fait la Commission.

27. En concluant sa présentation, le Président fait observer que le rapport sur le point 43 de l'ordre du jour (note WP/522) rend compte des débats portant sur d'autres questions examinées par la Commission économique.

28. En l'absence d'observations, le Président de l'Assemblée déclare que les rapports ci-après de la Commission économique sont approuvés et que la résolution indiquée est adoptée :

WP/517	—	Partie « Généralités »
	—	Point 38 de l'ordre du jour : <i>Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015</i>
WP/518	—	Point 39 de l'ordre du jour : <i>Réglementation économique du transport aérien international — Politique</i>
WP/519	—	Point 40 de l'ordre du jour : <i>Économie des aéroports et des services de navigation aérienne — Politique</i>
WP/520	—	Point 41 de l'ordre du jour : <i>Données sur l'aviation — Surveillance et analyse</i>
WP/521	—	Point 42 de l'ordre du jour : <i>Développement économique du transport aérien</i> (Résolution 42/1)
WP/522	—	Point 43 de l'ordre du jour : <i>Autres questions à examiner par la Commission économique</i>

***Approbation des rapports du Comité exécutif sur la partie « Généralités » et sur les points 14, 16 à 19, 23 à 27 et 29 à 31 de l'ordre du jour***

29. Le Président de l'Assemblée, s'exprimant en sa qualité de Président du Comité exécutif, présente une série de quatorze rapports (notes WP/493, WP/497 à WP/499, WP/502 à WP/504 et WP/524 à WP/529) pour approbation par la Plénière.

30. En l'absence d'observations, le Président de l'Assemblée déclare que les rapports ci-après du Comité exécutif sont approuvés et que les résolutions indiquées sont adoptées :

- WP/527 — Partie “Généralités”
- WP/502 — Point 14 de l'ordre du jour : *Programme d'assistance technique*
- WP/493 — Point 16 de l'ordre du jour : *Sûreté de l'aviation— Politique* (Résolution 16/1)
- WP/497 — Point 17 de l'ordre du jour : *Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audit de sûreté (USAP-CMA)*
- WP/498 — Point 18 de l'ordre du jour : *Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)*
- WP/499 — Point 19 de l'ordre du jour : *Facilitation et stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)* (Résolution 19/1)
- WP/503 — Point 23 de l'ordre du jour : *Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation*
- WP/525 — Point 24 de l'ordre du jour : *Gestion des ressources humaines*  
— Point 25 de l'ordre du jour : *Situation du personnel de l'OACI*
- WP/524 — Point 26 de l'ordre du jour : *Multilinguisme à l'OACI*
- WP/526 — Point 27 de l'ordre du jour : *Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI* (Résolutions 27/1 et 27/2)
- WP/504 — Point 29 de l'ordre du jour : *Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)* (Résolution 29/1)  
— Point 30 de l'ordre du jour : *Mobilisation des ressources* (Résolution 30/1)

WP/528 — Point 31 de l'ordre du jour : *Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif*  
(Résolutions 31/1, 31/2, 31/3 et 31/4)

31. Il est entendu que les rapports du Comité exécutif sur le point 15 de l'ordre du jour : *Coopération technique — Politique et activités de coopération et d'assistance techniques* (note WP/500) et sur le point 28 de l'ordre du jour : *Initiative Aucun pays laissé de côté* (note WP/501) seront présentés pour approbation à la prochaine séance de la Plénière.

32. Après la clôture de l'Assemblée, le 6 octobre 2016, il est noté que, en dépit du fait que le Comité exécutif, à sa 6<sup>e</sup> réunion, le 30 septembre 2016, est convenu de recommander à la Plénière d'adopter le projet de Résolution 18/1: *Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique* proposé par le Conseil dans la note WP/21 Révision, le texte de la Résolution a été omis par inadvertance du rapport ci-dessus mentionné du Comité exécutif sur le point 18 de l'ordre du jour : *Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)* (note/498). Ce rapport fait référence, § 18.9, à l'approbation par le Comité exécutif de toutes les mesures de la note WP/21 Révision, notamment ladite Résolution 18/1 relative au Plan AFI SECFAL, mais il ne contient pas le texte de cette Résolution. Néanmoins, à la lumière de l'approbation qui y figure du Comité exécutif, et en l'absence de toute observation durant l'examen par la Plénière, durant la présente séance, des quatorze rapports du Comité exécutif, le Président de l'Assemblée estime que la Résolution 18/1 a été adoptée par l'Assemblée.

***Approbation des rapports de la Commission technique  
sur la partie « Généralités » et les points 32 à 37 de l'ordre du jour***

33. Le Président de la Commission technique, M. Graeme Harris (Nouvelle-Zélande), présente cinq rapports (notes WP/512 à WP/516) pour approbation par la Plénière. Il souligne qu'il a été possible de s'acquitter d'une très lourde charge de travail grâce à un travail d'équipe avec le Premier Vice-Président, M. P. Henttu (Finlande), et le Deuxième Vice-Président, Mme P. Assoumou Koki (Cameroun).

34. Le Président remercie les membres de la Commission technique, dont l'esprit de coopération et l'amitié ont permis d'achever les travaux de cette dernière. Il fait observer que six réunions se sont tenues, avec des représentants de quelque 180 États membres et 50 délégations d'observateurs qui ont assisté à une ou plusieurs réunions. Au total, la Commission a traité 201 notes de travail et 7 projets de rapport.

35. Le Président de la Commission technique félicite le Président de l'Assemblée pour son excellente conduite de la 39<sup>e</sup> séance de l'Assemblée, ainsi que le Président du Conseil pour le travail du Conseil dans la préparation de la documentation de l'Assemblée et dans la présentation du budget de l'Organisation pour le prochain triennat. Il remercie également la Secrétaire générale et le Secrétariat pour leur appui et leur organisation exemplaires de l'Assemblée.

36. Au titre du point 32 de l'ordre du jour (note WP/512), la Commission technique a examiné les parties des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015 et le Supplément portant sur le premier semestre de 2016 qui relèvent de son domaine de compétence, et elle a pris note, sans observations, des travaux réalisés dans le domaine de la navigation aérienne, dont il est fait état au titre des Objectifs stratégiques Sécurité et Capacité et efficacité de la navigation aérienne.



37. En ce qui concerne le point 33 de l'ordre du jour : *Sûreté de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne* (note WP/512), la Commission technique a pris acte de la situation actuelle relative aux objectifs, aux priorités et aux catalyseurs de l'édition 2014-2016 du *Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde* (GASP, Doc 10004), ainsi qu'aux priorités du *Plan mondial de navigation aérienne 2013-2028* (GANP, Doc 9750), et de l'état d'avancement et des résultats de la méthode de surveillance continue du programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP-CMA). Les États sont encouragés à prendre des mesures pour atteindre les objectifs du GASP et s'aligner sur les priorités du GANP, aider les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) et les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) à mettre en œuvre les priorités régionales ; à fournir des données sur leurs progrès et sur l'état d'avancement de la mise en œuvre ; à rendre compte en temps utile de leurs progrès en matière d'exécution des plans d'actions correctives de l'USOAP-CMA et à procéder à des auto-évaluations en se servant du cadre en ligne (OLF). La Commission a également examiné les progrès accomplis relativement aux résultats de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sécurité (HLSC 2015) et fait le point sur certaines questions supplémentaires qui se font jour. Reconnaisant qu'il est avantageux d'organiser des réunions à l'échelon division comme moyen formel de recommander des contributions pour des travaux techniques supplémentaires à effectuer par l'OACI, de manière que les résultats des réunions puissent être pris en compte dans le contexte de l'ensemble des autres exigences qui se posent dans le cadre du processus d'approbation du budget du prochain triennat, il a été convenu que le Conseil devrait envisager la mise en place de cette pratique.

38. Concernant la question du suivi des aéronefs, la Commission technique a pris acte des progrès accomplis à ce jour, elle est convenue que l'OACI devrait promouvoir le renforcement des capacités requises pour assurer l'efficacité des services de recherche et de sauvetage (SAR) dans la région Afrique-océan Indien (AFI), et elle appuyé les initiatives déjà en cours. Les États sont encouragés à appuyer la position de l'OACI sur le Système mondial de détresse et de sécurité aéronautique (GADSS) à la prochaine réunion de l'Union internationale des télécommunications (UIT).

39. La Commission technique a longuement débattu des systèmes d'aéronefs télépilotes (RPAS) et des systèmes d'aéronefs non habités (UAS) et noté que beaucoup de progrès ont été faits à travers le monde concernant ces questions. Prenant note du large soutien dont jouissent les travaux de l'OACI sur les RPAS, elle est convenue que l'élaboration d'une base de référence mondiale des dispositions et des éléments indicatifs destinés à harmoniser convenablement les règlements régissant les UAS qui restent en dehors du cadre des règles internationales de vol aux instruments (IFR) était justifiée. Pour faciliter cette extension du programme des travaux de l'OACI, la Commission est convenue qu'une approche novatrice et souple devrait être adoptée, en tenant compte des faits nouveaux aux niveaux national, régional et international,

40. Concernant la question des zones de conflit, la Commission technique a examiné les propositions : achever le programme de travail recommandé par l'Équipe spéciale sur les risques encourus par l'aviation civile en zone de conflit (TF RCZ) ; compléter le programme de travail existant sur les zones de conflit en procédant à l'examen de toutes les dispositions d'Annexe pertinentes ; une fois le programme de travail sur les zones de conflit achevé, inviter le Conseil à envisager à nouveau d'inclure les zones de conflit dans le programme de travail du Comité juridique. La Commission est convenue que le Conseil devrait donner la priorité aux mesures proposées dans les notes WP/108, Révision n° 1 et WP/200, à la lumière du budget 2017-2019 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires. En outre, la Commission a souligné qu'il était important de partager les informations et que les États devaient participer à ces efforts.

41. La Commission technique a ensuite pris note des aménagements et des progrès en matière de gestion de la sécurité réalisés par l'OACI et de nombreux États, et elle a formulé des observations favorables à ce sujet.

42. En ce qui concerne la surveillance et l'analyse, la Commission technique a noté que le Secrétariat continuerait de renforcer l'OLF, qu'il examinerait cette fonctionnalité proposée à laquelle sera attribuée la priorité sur toutes les autres améliorations de conception planifiées. La Commission est convenue que l'OACI devrait continuer d'informer les États quant à l'avantage d'utiliser l'auto-évaluation à partir des questions de protocole de l'OLF dans le cadre de leur Programme national de sécurité (PNS) et promouvoir la valeur de l'information figurant dans l'auto-évaluation. En outre, la Commission est convenue de recommander que l'OACI envisage d'amender le nombre minimum d'heures de vol exigées pour les inspecteurs des opérations aériennes. Elle est également convenue que l'OACI devrait utiliser les ressources disponibles, réaliser un examen structuré pour identifier les ajustements à apporter à l'USOAP-CMA aux fins de la poursuite de l'évolution et du renforcement du programme, en tenant compte de l'évolution de la stratégie de sécurité de l'Organisation et du progrès des États dans la mise en œuvre de l'Annexe 19 – *Gestion de la sécurité*, en particulier les dispositions concernant le PNS. En outre, la Commission est convenue que, afin de garantir suffisamment d'indépendance et d'éviter une transition possible vers une fonction de supervision permanente, l'examen devrait être mené par un groupe temporaire composé d'experts choisis, provenant notamment d'États membres et du Secrétariat, sous la direction de la Commission de navigation aérienne (ANC), et les résultats de ce groupe feraient l'objet d'un rapport au Conseil de l'OACI.

43. Pour ce qui des questions d'harmonisation, la Commission technique a examiné la nécessité de réduire le fardeau en matière de réglementation et de supervision concernant les organismes de maintenance agréés (AMO) et elle a approuvé les organismes de formation agréés (ATO). Elle a noté et appuyé les travaux en cours de l'OACI pour faciliter une approche harmonisée à l'échelle mondiale aux fins de l'approbation et la reconnaissance ou l'acceptation réciproque des AMO et elle a en outre recommandé que les États soient instamment priés d'harmoniser leurs réglementations concernant les AMO et les ATO. La Commission a également reconnu les avantages de l'utilisation du régime de certificat d'examen de l'organisme de maintenance (MORC).

44. Concernant les autres questions, la Commission technique a pris acte d'une étude de cas sur la mise en œuvre des spécifications de la navigation basée sur les performances et elle a recommandé que l'OACI soit invitée à continuer ses travaux sur l'élaboration d'approches sous guidage visuel qui pourraient être utilisées pour faciliter l'accès aux aéroports. Elle a également examiné un rapport d'avancement sur la réalisation des objectifs de sécurité et de navigation aérienne pour 2016 énoncés dans la Déclaration de Bogota. Consciente des besoins des États d'Amérique latine, la Commission a recommandé que le Conseil envisage l'élaboration d'un système pour la validation des données et la classification des accidents et incidents sur une base nationale ou régionale.

45. En concluant sa présentation de la note WP/512, le Président de la Commission technique fait observer que ce rapport sur le point 33 de l'ordre du jour rend compte de la diversité et du caractère approfondi des délibérations de la Commission technique. Il propose que les rapports sur les points 34 à 37 (notes WP/513 à 516) soient approuvés par la Plénière tels que présentés.

46. En l'absence d'observations, le Président de l'Assemblée déclare que les rapports ci-après de la Commission technique sont approuvés et que les résolutions indiquées sont adoptées :

- Point 32 de l'ordre du jour : *Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015*
- Point 33 de l'ordre du jour : *Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne*
- WP/513 — Point 34 de l'ordre du jour : *Sécurité de l'aviation et politique de navigation aérienne*  
(Résolution 34/1)
- WP/514 — Point 35 de l'ordre du jour : *Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne*  
(Résolution 35/1)
- WP/515 — Point 36 de l'ordre du jour : *Sécurité de l'aviation et soutien à la mise en œuvre de la navigation aérienne*  
(Résolution 36/1)
- WP/516 — Point 37 de l'ordre du jour : *Autres questions à examiner par la Commission technique*

***Approbation du rapport final  
du Comité de vérification des pouvoirs***

47. Présentant le rapport final du Comité de vérification des pouvoirs (note WP/463), le Président, M. Souleiman Eid (Liban), rappelle qu'à sa première séance plénière, tenue le 27 septembre 2016, l'Assemblée est convenue de la création du Comité de vérification des pouvoirs, et que les délégations des Bahamas, du Bangladesh, du Congo, du Liban et du Luxembourg avaient été invitées à désigner des membres.

48. Le Comité de vérification des pouvoirs, composé de Mme Juliea Brathwaite-Rolle (Bahamas), M. S.M. Lutful Kabir (Bangladesh), M. Roméo Boris Makaya Batchi (Congo), M. Souleiman Eid (Liban) et Mme Linda Mazzola (Luxembourg), a tenu sa première réunion plus tard ce même jour et il a élu à l'unanimité M. Eid en qualité de Président. À la deuxième séance plénière, le Président du Comité de vérification des pouvoirs a présenté un rapport intérimaire et informé l'Assemblée que le 27 septembre 2016, à 15 heures, 164 États membres et 39 délégations d'observateurs étaient inscrits. Des lettres de créances en bonne et due forme ont été reçues de 170 États membres et 43 observateurs. L'Assemblée est convenue, sur recommandation du Comité de vérification des pouvoirs, de prier instamment tous les États et toutes les organisations qui n'ont pas encore présenté de lettres de créance en bonne et due forme de le faire dès que possible et, entre-temps, en vertu de la Règle 7 du Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), de leur permettre de participer aux délibérations.

49. À sa cinquième séance, le 4 octobre 2016, le Comité de vérification des pouvoirs a constaté que les lettres de créance reçues de 184 États membres et de 57 observateurs avaient été présentées en bonne et due forme.

50. Le Président du Comité de vérification des pouvoirs remercie tous les membres pour l'esprit de collaboration qui a prévalu tout au long des réunions du Comité. Il remercie ensuite le Secrétariat, dont les travaux diligents ont garanti que les lettres de créance présentées par les États et les

observateurs étaient en bonne et due forme. En concluant, il remercie l'Assemblée de la confiance qu'elle a placée dans le Comité de vérification des pouvoirs et il fait observer que le nombre élevé d'États participant aux délibérations de l'Assemblée est révélateur du rôle de chef de file de l'OACI.

51. En l'absence d'observations, la Plénière approuve le rapport final du Comité de vérification des pouvoirs présenté dans la note WP/463.

52. La séance est levée à 9 h 45.

## Procès-verbal de la septième séance

(Jeudi 6 octobre 2016, 11 heures)

### QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 9 : Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner
  - Approbation des rapports du Comité exécutif sur les points 15, 16 (Résolution 16/2 traitant de la cybersûreté en aviation civile), 28 et 22 de l'ordre du jour
2. Délégation du pouvoir au Président de l'Assemblée d'approuver les procès-verbaux de la Plénière
3. Cérémonie de signature des Protocoles d'amendement de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* en ce qui concerne l'article 50, alinéa a), et l'article 56
4. Discours de remerciements

### RÉSUMÉ DES DÉBATS

#### **Point 9 : Rapports des comités et des commissions de l'Assemblée et suite à leur donner**

##### *Approbation des rapports du Comité exécutif sur les points 15, 16 et 28 de l'ordre du jour*

1. Le Président de l'Assemblée, en qualité de Président du Comité exécutif, présente plusieurs rapports (notes WP/500, WP/493 Révision n° 1, WP/501 Révision n° 1, WP/461 et WP/462) pour approbation par la Plénière. Il est noté qu'en dépit du fait que le Comité exécutif, à sa sixième réunion le 30 septembre 2016 (EX/6) a appuyé à l'unanimité la nouvelle Résolution 16/2 relative à la cybersûreté de l'aviation civile, proposée par le Conseil dans la note WP/17, le texte de cette résolution a été omis par inadvertance de son rapport (note WP/493), que la Plénière a approuvé à sa sixième séance le 5 octobre 2016 (P/6). La Résolution 16/2 est par conséquent présentée maintenant pour adoption par la Plénière dans la note WP/493 Révision n° 1.
2. Se référant au rapport de la Commission sur le point 28 de l'ordre du jour : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (WP/501 Révision n° 1), le délégué du Royaume-Uni propose, ce qui est convenu, d'amender la deuxième phrase du § 28.5 en insérant le mot « partiellement » après les mots « WP/23 couvre » afin de se lire « Il est noté que la résolution de l'Assemblée proposée dans la note A39-WP/23 couvre partiellement les mesures proposées dans la note A39-WP/105 ».

3. Sous réserve de l'amendement susmentionné, le Président déclare que les rapports ci-après du Comité exécutif sont approuvés et que les résolutions indiquées sont adoptées :

- |                         |   |                                                                                                                                                          |
|-------------------------|---|----------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| WP/500                  | — | Point 15 de l'ordre du jour : <i>Coopération technique – Activités et politique de coopération et d'assistance techniques</i> (Résolutions 15/1 et 15/2) |
| WP/493<br>Révision n° 1 | — | Point 16 de l'ordre du jour : <i>Sûreté de l'aviation – Politique</i> [(Résolution 16/2, uniquement ; rappel du rapport précédemment approuvé (P/6)]     |
| WP/501<br>Révision n° 1 | — | Point 28 de l'ordre du jour : <i>Initiative Aucun pays laissé de côté</i> (Résolutions 28/1 et 28/2)                                                     |

***Approbation du rapport du Comité exécutif sur le point 22 de l'ordre du jour***

***Note WP/461 relative aux changements climatiques***

4. L'attention se porte ensuite sur la note WP/461 qui expose le rapport du Comité exécutif sur le point 22 de l'ordre du jour : *Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre* [Section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)]. Le Président rappelle que le Comité exécutif, à sa onzième réunion (EX/11), qui a eu lieu immédiatement avant la présente séance, est convenu que le § 22.2.34 correspondant devait être amendé pour se lire : « Quelques États réitèrent leur préoccupation quant à l'objectif mondial ambitieux de l'OACI concernant une croissance neutre en carbone à partir de 2020, car de leur point de vue, ce n'est pas un objectif réaliste ». En outre, il est convenu de recommander à la Plénière d'adopter la Résolution 22/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*.

5. En fournissant des informations sur la procédure de notification d'une réserve concernant une résolution de l'Assemblée, le Secrétaire du Comité exécutif signale que, sur la base d'une pratique antérieure, une réserve devrait d'abord être formulée à la Plénière, en indiquant si elle s'applique à la résolution dans son ensemble ou à certaines dispositions qui sont dument précisées. Ensuite, la réserve doit être confirmée par écrit à la Secrétaire générale dans un délai d'un mois après la clôture de l'Assemblée. Dans le cas présent, une confirmation écrite de toute réserve, qu'elle concerne la Résolution 22/1, la Résolution 22/2 ou tout autre résolution, doit parvenir à la Secrétaire générale d'ici le 7 novembre 2016.

6. En l'absence d'objections, le Président de l'Assemblée déclare approuvé le rapport du Comité exécutif figurant dans la note WP/461, amendé en vertu du § 4 ci-dessus, et la Résolution 22/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques adoptée*, sans préjudice des réserves formulées par (dans l'ordre alphabétique) les délégués de l'Arabie saoudite, l'Argentine, la Chine, l'Inde, la Fédération de Russie, les États-Unis et le Venezuela (République bolivarienne du) décrites aux § 7 à 13 ci-après. Beaucoup de ces réserves ont été ensuite confirmées par écrit à la demande du Président de l'Assemblée. Le texte des réserves est également affiché sur le site web de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée sous *Documentation, Résolutions*.

***Réserves à l'égard de la Résolution 22/1 sur les changements climatiques***

7. Le délégué de l'Argentine énonce la réserve de son État à l'égard du § 6 du dispositif de la Résolution 22/1 sur l'objectif ambitieux d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020 (CNG2020), sur lequel l'Argentine a déjà donné sa position de principe à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée concernant le § 7 du dispositif de la Résolution A38-18 de l'Assemblée: *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*.

8. Le délégué de la Chine énonce également la réserve de son État à l'égard du § 6 du dispositif de la Résolution 22/1 concernant une CNG2020. Il fait observer que l'aviation internationale continue de croître rapidement et que dans le futur la croissance de l'aviation internationale sera principalement le fait des pays en développement. La CNG2020 ne repose pas sur des données factuelles, elle n'est pas équitable ni rationnelle. Sans clairement reconnaître dans la Résolution que les pays développés prennent l'initiative en réduisant les émissions de l'aviation internationale de manière significative ou en apportant une assistance technique aux pays en développement, la Chine juge irréalisable l'objectif de la CNG2020. En tant qu'objectif ambitieux mondial, il devrait être lié aux impératifs des États membres de l'OACI en matière de réductions des émissions. Compte tenu de ce qui précède, la Chine souhaite formuler une réserve à l'égard du § 6 du dispositif de la Résolution 22/1. La déclaration de réserve suivante concernant les Résolutions 22/1 et 22/2 est par la suite transmise par écrit à la Secrétaire générale :

« La Chine se félicite des efforts faits par l'OACI pour limiter et réduire les émissions provenant de l'aviation internationale et est prête à apporter à cette fin la contribution qui lui incombe compte tenu de ses circonstances et de ses capacités nationales. Pour ce qui a trait à *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et à *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, adoptés à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, la délégation chinoise souhaite présenter la déclaration qui suit :

« L'objectif d'une croissance carboneutre d'ici 2020 est déficient du point de vue de la justification scientifique, de l'équité et de la faisabilité. Étant donné que les pays développés ont soit globalement atteint le maximum des émissions de leur aviation internationale soit disposent de peu de marge de croissance future dans ce domaine, tandis que les pays en développement n'ont pas pleinement développé leur transport aérien international, l'objectif, qui a été établi sur la base des émissions cumulatives de l'aviation internationale, n'exige pas explicitement que les pays développés prennent les devants pour réduire leurs émissions de façon significative et ne laisse pas suffisamment d'espace au développement et aux émissions des pays en développement, portant ainsi, *de facto*, préjudice aux pays en développement en ce qui concerne la croissance future de leur transport aérien international.

Bien que ses buts et objectifs concernent l'élaboration des principes et des techniques de la navigation aérienne internationale et la planification et le développement du transport aérien international, l'OACI n'a pas pour mandat d'élaborer des normes ou des principes obligatoires concernant les unités d'émissions. De plus, la pratique consistant à restreindre artificiellement la quantité d'unités d'émissions disponibles pour l'aviation

internationale risque fort de pousser à la hausse le coût de la réduction des émissions et de provoquer une concurrence déloyale dans l'industrie aéronautique internationale. En outre, le Conseil n'a pas encore mené à bien le processus d'élaboration et d'approbation des critères des unités d'émissions. Il est par conséquent irrationnel et peu réaliste d'exiger des États qu'ils s'engagent à s'y conformer avant d'avoir examiné les critères définitivement approuvés.

Compte tenu de ce qui précède, la délégation chinoise tient à enregistrer des réserves formelles à l'égard du § 6 du dispositif de *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* figurant dans la note A39-WP/529 et à insister sur le fait qu'aucune politique ou mesure de l'OACI concernant la réduction des émissions formulée sur la base de ce paragraphe ne devrait avoir force obligatoire. De même, la délégation chinoise souhaite enregistrer officiellement ses réserves à l'égard de la disposition du § 23 du dispositif de *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)* figurant dans la note A39-WP/530, ainsi libellée : « *Décide que le CORSIA utilisera des unités d'émissions répondant aux critères des unités d'émissions (EUC)...* ». Par la même occasion, la délégation chinoise demande que les réserves énoncées ci-dessus soient consignées au rapport de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée. »

9. Le délégué de l'Inde signale que son État souhaiterait formuler une réserve spécifique à l'égard du § 6 du dispositif de la Résolution 22/1 sur la CNG2020 car ce dernier va à l'encontre de l'Accord de Paris et risque de freiner la croissance des pays en développement. Il rappelle que l'Inde a précédemment formulé une réserve à l'égard du § 7 du dispositif de la Résolution A38-18 de l'Assemblée relative à la CNG2020. La déclaration de réserve suivante est par la suite communiquée par écrit à la Secrétaire générale :

« La République de l'Inde est résolument engagée à lutter contre les changements climatiques et, comme membre responsable de la communauté mondiale, elle salue les politiques et pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement et elle entend faire sa part pour les appuyer.

Les principes établis dans l'Accord de Paris conclu dans le cadre de la CCNUCC au cours de la COP21, en 2015, reconnaissent clairement que les émissions n'ont pas atteint leur plafond dans les pays en développement et qu'il faudra encore du temps pour y parvenir. La COP21 n'impose pas la croissance neutre en carbone (CNG) à un secteur en particulier, et certainement pas à l'horizon 2020. Ainsi, la CNG en 2020 serait difficile à réaliser et causerait un préjudice au secteur de l'aviation, surtout dans les pays en développement où il n'a pas atteint sa pleine maturité et où sa croissance demeure soutenue.

En conséquence, la République de l'Inde se déclare préoccupée par l'objectif ambitieux de croissance neutre en carbone à partir de 2020 et émet des réserves à l'égard du préambule et du § 6 de la Résolution A39-21/1 de l'Assemblée. »

10. Le délégué de la Fédération de Russie signale que son État appuie la Résolution 22/1 mais souhaite formuler une réserve à l'égard de l'objectif ambitieux mondial de la CNG2020 cité au § 10



des considérants et au § 6 du dispositif de ladite résolution. Le texte détaillé de cette réserve est par la suite communiqué par écrit à la Secrétaire générale, comme suit :

« Entre autres questions, la Fédération de Russie réitère par la présente ses réserves concernant l'objectif ambitieux mondial de « maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020 » (CNG 2020), mentionné au § 10 des considérants et au § 6 du dispositif de la Résolution 22/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques.* »

11. Le délégué de l'Arabie saoudite énonce la réserve de son État à l'égard du § 6 du dispositif de la Résolution 22/1, dont le texte détaillé est par la suite transmis par écrit à la Secrétaire générale, comme suit :

« La présente concerne la Résolution A39-2 de l'Assemblée de l'OACI, intitulée *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques.* À cet égard, je souhaite confirmer par écrit la réserve formulée par le Gouvernement de l'Arabie saoudite en ce qui concerne le § 6 du dispositif de la résolution, concernant l'objectif ambitieux mondial qui vise à maintenir les émissions mondiales nettes de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020. Cette réserve a été exprimée verbalement à la clôture des séances plénières.

En 2010, dans la résolution A37-19 de l'Assemblée, l'OACI a adopté l'objectif ambitieux mentionné ci-dessus sans évaluer sa faisabilité ni ses incidences ; de nombreux États s'en sont inquiétés en présentant des réserves. En conséquence, les § 9 et 10 de la Résolution A38-18 ont demandé au Conseil d'examiner l'objectif ambitieux mentionné ci-dessus ainsi que la possibilité de le mettre en œuvre et de le réaliser, et aussi de mener des études détaillées pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que l'incidence économique dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI.

Le Royaume d'Arabie saoudite regrette que ces études n'aient pas été réalisées, et que les § 9 et 10 mentionnés ci-dessus soient devenus les § 8 et 9 de la Résolution A39-2. L'Arabie saoudite réitère donc que le § 6 de la Résolution A39-2 n'énonce pas l'objectif ambitieux sur la base d'études scientifiques et pratiques, et n'évalue pas non plus la possibilité de le mettre en œuvre et de le réaliser. En outre, elle ne tient pas compte du droit des pays en développement à la croissance et à la maturité du marché.

Sur la base de ce qui précède, je vous saurais gré de bien vouloir enregistrer officiellement la présente réserve. »

12. Le délégué des États-Unis réitère la réserve formulé par son État en 2013 à l'égard du principe directeur 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. »] figurant à l'Annexe 10 de la Résolution A38-18 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de*

*l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*. La déclaration de réserve suivante est ensuite transmise par écrit à la Secrétaire générale :

« Les États-Unis sont engagés à promouvoir la croissance durable du secteur de l'aviation, notamment en remédiant aux incidences de l'aviation civile sur le climat et l'environnement. Nous soutenons l'approche de l'OACI visant à atteindre une croissance carboneutre à partir de 2020 au moyen d'un « panier de mesures » comprenant des améliorations techniques ainsi qu'au niveau de l'exploitation et des infrastructures ; des carburants alternatifs durables, une norme sur les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs et la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), comme palliatif.

Tout en continuant de faire des investissements et des progrès importants relativement à l'ensemble du panier de mesures, comme nous l'avons fait en 2013, les États-Unis émettent des réserves sur le principe directeur p) de l'Annexe à la Résolution. Les États-Unis font objection à l'inclusion de l'alinéa p) car ils ne considèrent pas que le principe du régime international sur les changements climatiques s'applique à l'OACI, qui est régie par son propre régime juridique. Il est noté aussi que, en tout état de cause, l'Accord de Paris reconnaît le principe cité comme exprimant des « responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, à la lumière des différentes circonstances nationales ».

13. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) énonce la réserve de son État à l'égard de l'objectif ambitieux mondial de CNG2020 exposé au § 6 du dispositif de la Résolution 22/1, dont le texte détaillé est par la suite transmis et confirmé par écrit à la Secrétaire générale, comme suit :

« J'ai l'honneur de vous soumettre une réserve formelle concernant le § 6 du dispositif de la Résolution 22/1, *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 § 3, 4, et 5 du dispositif de la Résolution 22/2, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*. Les deux résolutions ont été réalisées dans le cadre de la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui a eu lieu à Montréal (Canada), du 26 septembre au 7 octobre de l'année en cours, et à laquelle l'Institut national de l'aviation civile de la République bolivarienne du Venezuela a participé. Ladite réserve est exposée ci-dessous :

La République bolivarienne du Venezuela, à travers son modèle de production économique écosocialiste, est déterminée à protéger l'environnement et se joint à la lutte mondiale contre les menaces des changements climatiques en élaborant des mesures et des programmes qui sont inscrits dans le Plan de la Patrie, Deuxième plan socialiste de développement économique et social de la Nation 2013-2019, et qui se fondent sur les droits environnementaux énoncés dans la Constitution de la République bolivarienne du Venezuela, où il est stipulé que « c'est le droit et le devoir de chaque génération de protéger et maintenir l'environnement pour son propre bénéfice et celui du monde futur.

Les mesures mises en œuvre incluent l'élaboration du Plan national d'atténuation et du Plan national d'adaptation face aux effets des changements climatiques, qui visent, entre

autres, à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> d'au moins 20 pour cent d'ici l'année 2030. Au nombre des mesures élaborées figurent les suivantes : établissement et entretien de forêts compensatoires dans le cadre du système agroforestier ; utilisation du gaz naturel ; création de compagnies de recyclage ; efficacité énergétique et utilisation rationnelle de l'énergie ; réduction des besoins d'extraction de matières premières ; diminution des émissions liées aux processus industriels ; politiques éducatives ; participation communautaire ; et formation socio-environnementale pour faire face aux menaces des changements climatiques.

Cela étant dit, nous présentons la position de l'État vénézuélien en ce qui concerne le point 22 de l'ordre du jour, *Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques*, en formulant ci-dessous les réserves annoncées au regard des instruments ci-dessus mentionnés, en commençant par la Résolution 22/1, figurant dans la note A39-WP/461 (Comité exécutif [EX]), *Projets d'éléments de rapport sur le point 22 de l'ordre du jour* [Section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché]. Notre position est exposée en détail ci-après.

« 6. *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 particulières 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 mis au point et en place. »

La République bolivarienne du Venezuela, comme indiqué précédemment, se caractérise par le maintien d'une gestion et d'une politique de protection environnementale diversifiée et elle partage la détermination mondiale de réaliser les stratégies de croissance de l'aviation civile sans augmenter les émissions de carbone. Néanmoins, elle estime que le délai établi, à savoir, quatre ans, est insuffisant pour l'instauration de politiques durables et pour la mise en œuvre de plans et de stratégies appropriées visant à atténuer de manière efficace les émissions de CO<sub>2</sub>, en vue d'atteindre l'objectif de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de carbone de l'industrie de l'aviation internationale.

Cela étant dit, l'État vénézuélien réitère son adhésion aux principes de la Convention sur les changements climatiques, au mandat spécifique sur la réduction des émissions et la reconnaissance de l'existence d'une différenciation entre les responsabilités des pays développés et celles des pays en développement, avec des obligations différentes en ce qui a trait à la limitation et la réduction des émissions. Il est important de prendre en compte les répercussions possibles des mesures basées sur le marché (MBM) pour les pays en développement et leur commerce. L'objectif mondial de réduction des émissions ou du maintien des niveaux d'ici 2020 n'implique pas d'ignorer le principe des responsabilités communes mais différenciées. Pour ces raisons, la République bolivarienne du Venezuela présente sa réserve à ce sujet.

Notre réserve concernant la Résolution 22/2, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, figurant dans la note A39-WP/462 *Projets d'éléments de rapport sur le point 22 de l'ordre du jour* (Comité exécutif [EX]), [Section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché], se rapporte à ce qui suit :

« 3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants alternatifs durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale à partir de 2020 ;

« 4. *Souligne* le rôle d'un régime GMBM pour compléter un plus large panier de mesures, d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

« 5. *Décide* de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États. »

Les mesures basées sur le marché (MBM) équivalent à des mécanismes complémentaires conçus pour parvenir à la réduction établie des émissions et, en conséquence, leur application au secteur de l'aviation internationale est facultative pour les États. Ces mesures ne garantissent pas la durabilité de l'aviation civile internationale ; elles n'auront un effet que sur la création de mesures assujetties à la volatilité des finances internationales. Nous ne sommes pas d'avis que la mise en œuvre des MBM, quoique leur objectif original soit de limiter les émissions, réduiront les émissions des États ; ces mises en œuvre légitimeront au contraire l'achat de droits pour polluer l'atmosphère en autorisant des régimes de marché internationaux de CO<sub>2</sub> en fonction de la capacité économique des États, ce qui aura une incidence directe sur la planète.

En raison de ce qui précède, nous rejetons l'application de ces mesures, qui sont établies dans le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), car cette approche basée sur le marché dénature l'objet et l'intention qui ont été appuyés d'éviter le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre (GES) produits par l'aviation internationale, et va ainsi à l'encontre de l'engagement et des politiques assumées par l'État vénézuélien et inscrites, comme il a été expliqué précédemment, dans le Plan de la Patrie, Deuxième plan socialiste de développement économique et social de la Nation 2013-2019, qui est axé sur la préservation de notre planète. En effet. La pollution présente des dommages irréparables à l'échelle mondiale et doit être traitée comme il convient et de manière responsable par tous les États signataires de l'Accord de Paris aux termes de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements

climatiques, raison pour laquelle nous demandons instamment l'élaboration de mesures alternatives exprimant la nécessité impérieuse d'atténuer la pollution à l'échelle mondiale.

C'est en ce sens que la République bolivarienne du Venezuela, reconnaissant son engagement et sa responsabilité en matière de préservation de la planète au bénéfice des générations futures, mise sur l'adoption de stratégies qui rendent possibles les objectifs souhaités de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation internationale, et qui sont basées sur l'application de mesures technologiques, sur des améliorations du carburant, des améliorations du trafic aérien, sur les infrastructures et des carburants complémentaires qui améliorent la qualité du carburant, afin de parvenir à une réduction réelle du volume des émissions de GES prévenant dans un avenir proche les conséquences irréparables des changements climatiques. »

**Note WP/462 relative au régime mondial de MBM**

14. L'attention se porte ensuite sur la note WP/462 qui expose le rapport du Comité exécutif sur le point 22 de l'ordre du jour : *Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques – Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre* [Section sur un régime mondial de MBM]. Le Président de l'Assemblée rappelle qu'à sa dernière réunion (EX/11) le Comité exécutif est convenu que ce § 22.3.31 serait amendé afin d'inclure un troisième sous-paragraphe se lisant comme suit :

« – un nouveau paragraphe 17bis du projet de texte de résolution de l'Assemblée sera ajouté : « *Décide* que les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et la période de référence et les échéanciers admissibles ; »

15. En conséquence, le Comité exécutif convient également de supprimer le § 22.3.33 [« Le Comité note qu'en ce qui concerne les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, le Conseil étudiera la question de leur admissibilité aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, concernant la période de référence et les échéanciers admissibles. »]

16. En outre, le Comité exécutif convient de recommander la proposition de Résolution 22/2 à la Plénière pour adoption, sous réserve : d'un amendement de pure forme au § 14 des considérants, où les mots « nouveaux mécanismes de marché » seront remplacés par les mots « nouveau mécanisme de marché » ; l'insertion d'un nouveau § 21 du dispositif se lisant comme suit :

« 21. *Décide* que les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et la période de référence et les échéanciers admissibles ; »

et la renumérotation qui s'ensuit des actuels § 21 à 24 du dispositif.

17. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) commence son intervention en remerciant le Président pour la conduite des travaux de cette auguste Assemblée, et le Président du

Conseil, les États ainsi que le Secrétariat des efforts qu'ils ont déployés en vue d'avancer sur cette question fort délicate et lourde de conséquences. Elle salue leurs efforts et leur engagement.

18. La déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) a écouté les débats nourris, les points de convergence et de divergences, ainsi que les préoccupations et les propositions à examiner. Les arguments exposés étaient valables et rationnels et après avoir entendu plus de 100 interventions, elle souhaite formuler les réflexions suivantes.

19. Le Venezuela (République bolivarienne du) est résolument engagé à prendre les mesures qui auront une incidence décisive et concrète sur les changements climatiques. À la séance de la veille de la onzième réunion du Comité exécutif (EX/11), les délégués ont entendu de nombreux États dire qu'ils subissaient déjà les effets des changements climatiques et qu'il leur fallait des réponses opportunes et efficaces.

20. Le Venezuela (République bolivarienne du) estime que cette question représente un défi auquel tous doivent faire face. La preuve en est que la protection de l'environnement est l'un des objectifs de son plan stratégique national.

21. En effet, durant la 21<sup>e</sup> session de la Conférence des Parties à la CCNUCC (COP21), le Venezuela (République bolivarienne du) a soumis son plan d'action environnemental et signé l'Accord de Paris.

22. Le Venezuela (République bolivarienne du) a également soumis à l'OACI son plan d'action visant à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> provenant de l'aviation, conformément au panier de mesures approuvé par la 37<sup>e</sup> session de l'Assemblée, et il a adopté une série de mesures telles que : 1) l'amélioration du parc aérien ; 2) l'amélioration de la gestion du trafic aérien (ATM) ; 3) des améliorations en matière de carburants aéronautiques. Cela montre son engagement au regard de l'environnement et sa contribution à un objectif commun, selon ses circonstances, ses responsabilités et ses capacités.

23. Le Venezuela (République bolivarienne du) est préoccupé concernant la Résolution 22/2 et il est d'avis que la phase pilote du régime mondial de MBM pourrait mettre davantage en lumière les avantages réels et tangibles découlant de ce dernier.

24. Par ailleurs, le Venezuela (République bolivarienne du) souhaite mettre de l'avant les Objectifs stratégiques de l'OACI, à savoir la sécurité, la sûreté, le transport aérien, la navigation aérienne et l'environnement. Il est préoccupé de ce que l'environnement, et tout particulièrement le régime mondial de MBM, absorbe une grande partie des activités de l'Organisation. Durant les trois dernières années, se sont tenues, entre autres : des réunions du Groupe consultatif du Conseil sur l'environnement (EAG) ; deux Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD) sur le thème des MBM ; plus de trois réunions spéciales du Conseil ; des séances d'information informelles ; une conférence de haut niveau sur un régime mondial de MBM et une réunion informelle du groupe des « Amis du Président ».

25. À cet égard, il convient de faire ressortir que l'OACI a été créée pour faire respecter les principes inscrits dans la Convention de Chicago, raison pour laquelle le Venezuela (République bolivarienne du) a le sentiment que certaines questions de transport aérien sont reléguées au second plan. La note de travail WP/149 présentée par les 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), mentionne spécifiquement la nécessité d'atteindre un équilibre entre tous les Objectifs stratégiques de l'OACI.

26. C'est pourquoi, et pour conclure, la déléguée du Venezuela (République bolivarienne du) tient à rappeler les paroles de l'Ambassadeur de bonne volonté de l'OACI, M. Roberto Kobeh González, ancien Président du Conseil, qui a dit qu'aux futures sessions de l'Assemblée le temps nécessaire devait être consacré aux sujets qui appelaient l'attention de l'OACI en raison de leur lien direct avec l'aviation et, tout particulièrement, aux activités de transport aérien qui permettront d'atteindre les objectifs de développement durable des Nations Unies pour 2030, notamment pour les pays en développement qui ont absolument besoin de renforcer leurs systèmes de transport aérien et de faire de ces derniers un outil de développement.

27. Soulignant que les États-Unis appuient vigoureusement la Résolution 22/2 qui met en place un régime mondial de MBM pour s'attaquer aux émissions de carbone de l'aviation internationale, la déléguée des États-Unis fait observer que son État souhaite sincèrement remercier tous leurs partenaires qui ont œuvré sans relâche au cours des derniers mois, des dernières années en fait, pour arriver à un accord sur cette entente historique. Cette entente est témoin de la volonté remarquable de s'accorder et de composer pour trouver une véritable solution globale dans le secteur mondial unique qu'est l'aviation, et la déléguée tient donc à remercier spécialement les parties intéressées qui se sont investies cœurs et âmes dans la Résolution 22/2. La déléguée des États-Unis fait observer qu'elle est honorée d'être en ce jour en compagnie de Michael Huerta, Administrateur de la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, qui a été particulièrement impressionné que l'industrie se soit entendue dans l'intérêt du climat, pour demander d'être réglemée.

28. Les États Unis souhaitent également remercier : le Président de l'Assemblée pour son travail admirable à cette 39<sup>e</sup> session ; la Secrétaire générale de l'OACI et le Secrétariat, dont le dévouement et l'enthousiasme pour parvenir à un accord fructueux sur un régime mondial de MBM n'ont jamais vacillé ; et, bien sûr, le Président du Conseil, sans la direction duquel l'Assemblée n'aurait pas atteint ce niveau. Le Président du Conseil a été un véritable leader, sagace et tourné vers les résultats, l'inclusivité et la transparence. Les États-Unis souhaitent aussi saluer les 65 États qui se sont déjà portés volontaires pour participer aux phases initiales du régime mondial de MBM avant même qu'il soit adopté. Les États-Unis ont été subjugués par leur dynamisme, c'est le moins qu'on puisse dire. Leur engagement avant l'heure a envoyé au monde un signal puissant : les États sont prêts à faire le nécessaire pour assurer le développement durable du secteur crucial de l'aviation ; à faire le nécessaire aux fins d'une solution mondiale aux émissions provenant de l'aviation internationale ; et à faire le nécessaire pour s'attaquer à l'un des plus grands défis mondiaux de leur époque. Les États-Unis s'attendent à voir d'autres États se porter volontaires dans les prochaines semaines et les prochains mois, et ils travailleront sans relâche avec les États après ce jour pour garantir qu'ils ont les moyens et l'appui technique pour mettre en œuvre le régime mondial de MBM.

29. Soulignant que c'est là un grand moment de fierté pour l'OACI, la déléguée des États-Unis fait observer que l'Organisation a toujours su résoudre habilement les problèmes difficiles en fixant des objectifs élevés et dans une perspective à long terme. Lorsque l'Assemblée a adopté la Résolution 22/2, l'OACI a démontré, une fois de plus, qu'elle est véritablement un modèle de coopération et d'organisation internationales. La déléguée des États-Unis prie donc vivement les délégués d'adopter cette résolution.

30. En l'absence d'objections, le Président déclare que le rapport du Comité exécutif figurant dans la note WP/462, amendé en vertu des § 14 à 16 ci-dessus, est approuvé et que la Résolution 22/2 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, est adoptée, sans préjudice des réserves formulées par (dans l'ordre alphabétique) les délégués de l'Argentine, de la

Fédération de Russie, de l'Inde et du Venezuela (République bolivarienne du). De plus, une réserve de la Chine à l'égard du § 23 du dispositif de la Résolution 22/2 a été communiquée à la Secrétaire générale par lettre datée du 21 octobre 2016, et une réserve du Brésil à l'égard des § 21 et 23 du dispositif de la Résolution 22/2 a été communiquée à la Secrétaire générale par Note verbale datée du 4 novembre 2016. Le texte des réserves est communiqué ci-dessous et est également affiché sur le site web de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée sous *Documentation, Résolutions*.

31. Il est noté que le texte révisé des rapports approuvés du Comité exécutif sur le point 22 de l'ordre du jour contenant les Résolutions 22/1 et 22/2 sera publié sous la forme des notes WP/529 et WP/530.

32. Le Secrétaire du Comité exécutif invite les États qui ont déjà fait savoir leur intention de participer volontairement au CORSIA à le confirmer dès que possible auprès du Secrétariat, après quoi ils recevront un document de confirmation. Les États qui n'ont pas encore fait part de leur intention de participer volontairement mais qui souhaitent le faire sont invités à en informer le Secrétariat, dès que possible, afin d'obtenir un document de confirmation.

### ***Réserves à l'égard de la Résolution 22/2 sur un régime mondial de MBM***

33. Tout en réaffirmant que son État est déterminé à mettre en œuvre la Résolution 22/2, le délégué de l'Argentine énonce les réserves de ce dernier concernant les § 3, 4 et 5 du dispositif de ladite résolution sur l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020 (CNG2020), sur lequel l'Argentine a déjà donné sa position de principe à la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée concernant le § 7 du dispositif de la Résolution A38-18 de l'Assemblée : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*.

34. Le Brésil, qui avait exprimé des réserves quant à l'admissibilité des unités d'émissions aux fins du CORSIA dans la note A39-WP/233 et dans le cadre de la présentation de cette note au Comité exécutif (EX/3), et qui a réaffirmé sa position au cours des réunions plénières, a communiqué le texte de sa réserve à l'égard des § 21 et 23 du dispositif de la Résolution 22/2 au Secrétariat par une Note verbale datée du 4 novembre 2016 comme suit :

À l'égard du paragraphe 21 du dispositif, « Le Gouvernement brésilien déclare qu'il comprend que les unités d'émissions produites par des mécanismes convenus multilatéralement et établis en vertu de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), soit le mécanisme pour un développement propre du Protocole de Kyoto et le mécanisme établi par l'article 6, paragraphe 4 de l'Accord de Paris, sont déjà admissibles aux fins du CORSIA. »

À l'égard du paragraphe 23 du dispositif, « Étant donné la nécessité d'assurer les plus hauts niveaux d'intégrité environnementale du CORSIA, le Gouvernement brésilien exprime sa réserve à l'égard de l'utilisation aux fins du CORSIA des unités d'émissions produites par des mécanismes, des instruments ou des arrangements qui ne relèvent pas de la CCNUCC. Le Gouvernement brésilien déclare également que tout transfert d'unités issu de résultats d'atténuation obtenus sur le territoire brésilien sera soumis au consentement préalable et officiel du gouvernement fédéral. »



35. La Chine, qui s'est déclarée préoccupée concernant l'application des éléments techniques du régime mondial de MBM durant les longues délibérations du Comité exécutif à ce sujet, informe par la suite la Secrétaire générale, dans une lettre datée du 21 octobre 2016, de ses réserves à l'égard du § 23 du dispositif de la Résolution 22/2 exposées dans la Déclaration de réserves, qui porte également sur la Résolution 22/1 :

« La Chine se félicite des efforts faits par l'OACI pour limiter et réduire les émissions provenant de l'aviation internationale et est prête à apporter à cette fin la contribution qui lui incombe compte tenu de ses circonstances et de ses capacités nationales. Pour ce qui a trait à *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et à *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, adoptés à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, la délégation chinoise souhaite présenter la déclaration qui suit :

« L'objectif d'une croissance carboneutre d'ici 2020 est déficient du point de vue de la justification scientifique, de l'équité et de la faisabilité. Étant donné que les pays développés ont soit globalement atteint le maximum des émissions de leur aviation internationale soit disposent de peu de marge de croissance future dans ce domaine, tandis que les pays en développement n'ont pas pleinement développé leur transport aérien international, l'objectif, qui a été établi sur la base des émissions cumulatives de l'aviation internationale, n'exige pas explicitement que les pays développés prennent les devants pour réduire leurs émissions de façon significative et ne laisse pas suffisamment d'espace au développement et aux émissions des pays en développement, portant ainsi, *de facto*, préjudice aux pays en développement en ce qui concerne la croissance future de leur transport aérien international.

Bien que ses buts et objectifs concernent l'élaboration des principes et des techniques de la navigation aérienne internationale et la planification et le développement du transport aérien international, l'OACI n'a pas pour mandat d'élaborer des normes ou des principes obligatoires concernant les unités d'émissions. De plus, la pratique consistant à restreindre artificiellement la quantité d'unités d'émissions disponibles pour l'aviation internationale risque fort de pousser à la hausse le coût de la réduction des émissions et de provoquer une concurrence déloyale dans l'industrie aéronautique internationale. En outre, le Conseil n'a pas encore mené à bien le processus d'élaboration et d'approbation des critères des unités d'émissions. Il est par conséquent irrationnel et peu réaliste d'exiger des États qu'ils s'engagent à s'y conformer avant d'avoir examiné les critères définitivement approuvés.

Compte tenu de ce qui précède, la délégation chinoise tient à enregistrer des réserves formelles à l'égard du paragraphe 6 du dispositif de *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* figurant dans la note A39-WP/529 et à insister sur le fait qu'aucune politique ou mesure de l'OACI concernant la réduction des émissions formulée sur la base de ce paragraphe ne devrait avoir force obligatoire. De même, la délégation chinoise souhaite enregistrer officiellement ses réserves à l'égard de la disposition du paragraphe 23 du dispositif de *l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)* figurant

dans la note A39-WP/530, ainsi libellée : « *Décide que le CORSIA utilisera des unités d'émissions répondant aux critères des unités d'émissions (EUC)...* ». Par la même occasion, la délégation chinoise demande que les réserves énoncées ci-dessus soient consignées au rapport de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée. »

36. Le délégué de l'Inde signale que son État souhaiterait faire une réserve spécifique concernant les § 4, 7, 9, 16 et 17 du dispositif de la Résolution 22/2. La déclaration de réserves suivante a été ensuite transmise par écrit à la Secrétaire générale :

« La République de l'Inde est résolument engagée à lutter contre les changements climatiques et, comme membre responsable de la communauté mondiale, elle salue les politiques et pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement et elle entend faire sa part pour les appuyer, dont le régime mondial de MBM (GMBM). Nous comprenons que cela permettrait à la communauté mondiale non seulement de s'attaquer à certains des problèmes liés aux changements climatiques découlant des activités de l'aviation internationale mais aussi d'éviter que les États et les régions n'aient recours à un ensemble disparate de solutions susceptible de freiner la croissance de l'aviation internationale.

Cependant, nous sommes préoccupés par le fait que la Résolution A39-22/2 de l'Assemblée ne permet pas aux marchés à croissance rapide toujours en développement, comme l'Inde, d'atteindre un degré de maturité avant de se voir imposer des exigences de compensation des niveaux de carbone.

Par conséquent, la République de l'Inde émet des réserves à l'égard des paragraphes 5 et 11 de la Résolution A39-22/2 de l'Assemblée, pour les motifs suivants :

1. Paragraphe 5

Le régime doit faire l'objet d'une évaluation critique après la phase pilote et la première phase (volontaire) en laissant ouverte la possibilité d'adopter d'autres options éventuelles pour contrer l'augmentation annuelle des émissions de carbone de l'aviation internationale.

2. Paragraphe 11

Les éléments de conception de la deuxième phase (obligatoire) du régime, tels qu'ils figurent dans la résolution, doivent être revus. Nous estimons que les incidences environnementales et économiques de la mise en œuvre du régime, en particulier pour les pays en développement, doivent faire l'objet d'une évaluation critique après la phase pilote et la première phase (volontaire) avant d'arrêter les éléments de conception de la phase obligatoire du régime, en respectant les principes directeurs établis dans l'Annexe de la Résolution A39-22/1.

La République de l'Inde surveillera attentivement le fonctionnement du régime GMBM (CORSIA) à mesure qu'il sera mis en œuvre et perfectionné, et examinera les résultats de l'évaluation critique de la phase pilote et de la première phase (volontaire), notamment les incidences environnementales et économiques, en particulier pour les pays en développement. Elle serait disposée à modifier ses réserves à un stade ultérieur.

37. Le délégué de la Fédération de Russie énonce les réserves de son État eu égard au § 14 des considérants et aux § 5, 9, alinéa g), 11, 18, 20 et 21 du dispositif de la Résolution 22/2. Il informe également l'Assemblée que la Fédération de Russie n'est pas encore en mesure d'annoncer sa participation à la phase pilote du régime mondial de MBM. Néanmoins, cela ne signifie pas qu'elle n'y prendra pas part à l'avenir. La Fédération de Russie doit d'abord déterminer comment elle pourrait introduire ledit régime dans la pratique. Le texte détaillé de la réserve de la Fédération de Russie a été par la suite transmis à la Secrétaire générale, comme suit :

« La délégation de la Fédération de Russie saisit cette occasion pour vous assurer et assurer à tous les participants à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI que la délégation de la Fédération de Russie a accordé une attention soutenue à la question des changements climatiques. Dans le cadre des obligations que nous impose le Protocole de Kyoto, la Fédération de Russie est allée au-delà des plans qu'elle avait pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> au niveau national. En même temps, nous sommes déterminés à ce que la communauté de l'aviation civile internationale, en réponse au défi mondial des changements climatiques, centre ses efforts sur des actions visant à effectivement réduire les émissions de CO<sub>2</sub> en faisant avancer l'industrie technologiquement, tout en maintenant comme première priorité l'objectif de l'amélioration de la sécurité des vols au niveau mondial.

À notre sincère et profond regret, nous devons dire que, malgré les consultations et les changements dont on s'attendait à ce qu'ils soient apportés au projet de texte de la résolution, nos préoccupations subsistent en ce qui concerne les conséquences de la mise en œuvre du GMBM basé sur le CORSIA. Plus précisément, nous pensons que la façon dont il a été proposé de mettre en œuvre ce régime sur la base du CORSIA va faire augmenter les taux absolus d'émissions de CO<sub>2</sub> à l'échelle mondiale. Entre-temps, l'adoption du CORSIA contribuera à réduire la sécurité des vols, particulièrement dans les pays en développement, car la fuite de capitaux de l'industrie ralentira le développement technologique.

Nous insistons une fois encore sur la préoccupation que nous cause l'objectif ambitieux mondial d'une croissance carboneutre à partir de 2020 du fait de sa nature irréaliste, vu l'absence de justification scientifique de la nécessité de réaliser cet objectif ambitieux, indirectement admise au § 3 du dispositif de cette résolution.

À cet égard, la délégation de la Fédération de Russie informe l'Assemblée que nous n'acceptons pas le libellé du § 14 des considérants ni celui des § 5, 9, alinéa g), 11, 18, 20 et 21 de la résolution. En conséquence, la Fédération de Russie ne voit pas le moyen d'annoncer sa participation à la version proposée de la mise en œuvre du régime GMBM. En particulier, nos réserves portent sur les dispositions suivantes :

#### 1. Considérants (§ 14)

Reconnaissant que l'Assemblée se félicite « de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC », nous pensons que le texte du paragraphe 14 devrait se lire comme suit :

« ~~Considérant~~ **Reconnaissant** que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes, comme le mécanisme de développement propre (MDP) et un ~~nouveau~~ ~~mécanisme de marché dans le cadre de l'Accord de Paris~~, pour contribuer à l'atténuation

des émissions de GES en vue de réaliser les contributions déterminées au niveau national (NDC) qui sont prévues en stimulant du même coup un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement, comme à l'article 6 de l'Accord de Paris, ».

## 2. Paragraphe 5 du dispositif

Étant donné que la mise en œuvre du CORSIA ne donne pas les résultats prévus, du double point de vue de la réalisation des objectifs environnementaux et de son incidence négative pour ce qui est de garantir le développement durable de l'industrie et le niveau de sécurité des vols, particulièrement dans les pays en développement, nous pensons que la phase pilote et les premières phases de la mise en œuvre du CORSIA devraient donner la possibilité de réexaminer au niveau conceptuel la démarche de mise en œuvre du régime GMBM à toute étape de sa mise en œuvre. En ce sens, nous pensons que le paragraphe 5 du dispositif devrait être libellé comme suit :

« 5. *Décide de mettre commencer une phase pilote et une première phase de la mise en œuvre d'un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), constituant une des options possibles pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale (c'est-à-dire des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États ;* ».

Sur la base de ce qui précède, nous estimons approprié d'ajouter le paragraphe suivant au texte de la résolution :

« 5bis. *Demande au Conseil de continuer à étudier d'autres options de mise en œuvre du GMBM correspondant dans toute la mesure possible aux Principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale qui figurent en Annexe à la Résolution 22/1, de réaliser une étude comparative de leurs avantages et inconvénients pour le CORSIA et de soumettre à la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI un rapport sur les résultats de cette analyse comparative de manière qu'il soit possible d'apporter des correctifs au scénario de mise en œuvre du GMBM ;* ».

## 3. Paragraphe 9, alinéa g), du dispositif

Il est clair qu'une analyse périodique de la mise en œuvre du CORSIA devrait, entre autres, comprendre une évaluation de la conformité aux *Principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale* figurant en Annexe à la Résolution 22/1. À cet égard, le § 9, al. g), du dispositif devrait se lire comme suit :

g) « À partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA pour vérifier sa conformité aux *Principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale*, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui devrait constituer

une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante du cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ; ».

#### 4. Paragraphe 11 du dispositif

Conformément aux dispositions de l'article 6 de l'Accord de Paris, les obligations des États en matière de compensations sont basées sur des contributions déterminées au niveau national. À cet égard, le § 11 du dispositif devrait, à notre avis, se lire comme suit :

« 11. *Décide* que les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> ~~qu'~~ dont il est attendu d'un exploitant d'aéronef ~~doit compenser~~ qu'il compense volontairement pour une année donnée à partir de 2021 pendant la phase pilote et la première phase de la mise en œuvre du CORSIA seront calculées annuellement sur la base de la contribution déterminée au niveau national de chaque État, ou selon les formules suivantes : ».

#### 5. Paragraphe 18 du dispositif

Comme on l'a mentionné antérieurement, l'analyse du CORSIA pour « éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié » devrait notamment comprendre une évaluation de la conformité aux *Principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale* figurant en Annexe à la Résolution 22/1. À cet égard, le § 18 du dispositif devrait, à notre avis, se lire comme suit :

« 18. *Décide* que le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA à soumettre à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus et afin de ~~contribuer~~ prévenir des risques injustifiés de causer un dommage important au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité environnementale du régime, y compris les aspects de la sécurité des vols, de la sûreté de l'aviation et de la concurrence sans scrupules, ainsi qu'une évaluation de l'efficacité environnementale du CORSIA afin que l'Assemblée de l'OACI puisse ultérieurement examiner la question de la faisabilité de son application. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants : ».

#### 6. Paragraphe 20 du dispositif

Conformément à l'article 37 du Chapitre VI de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, les MRV, unités d'émissions et registres d'émissions ne s'appliquent pas « aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires » et ne sont donc pas visés par les normes et pratiques recommandées internationales. Par conséquent, la Convention ne confère pas à l'OACI l'autorité d'élaborer des SARP en matière de MRV, unités d'émissions et registres d'émissions. À cet égard, l'idée que « le Conseil élaborera des SARP » sur la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du CORSIA, y compris des procédures MRV simplifiées, n'est pas correcte et toute mention des SARP au § 20 du dispositif devrait être supprimée.

## 7. Paragraphe 21 du dispositif

Il convient de noter que le Conseil de l'OACI n'a jamais débattu ni pris aucune décision concernant « la période de référence et les échéanciers admissibles » en ce qui concerne les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris. En outre, aucun de ces documents de l'ONU ne mentionne ni ne vise directement ou indirectement le terme « période de référence ». Pour cette raison, les mots « la période de référence et les échéanciers admissibles » doivent être supprimés du § 21 du dispositif de la résolution. »

38. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) fait connaître la réserve de son État en ce qui concerne les § 3, 4 et 5 du dispositif de la Résolution 22/2 sur l'objectif ambitieux mondial de CNG2020, qui va dans le sens des réserves qu'il a exprimé précédemment. Le texte détaillé de la réserve du Venezuela (République bolivarienne du) a été par la suite transmis par écrit à la Secrétaire générale, comme suit :

« J'ai l'honneur de vous soumettre une réserve formelle concernant le point n° 6 de la Résolution 22/1, *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 points n° 3, 4, et 5 de la Résolution 22/2, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*. Les deux résolutions ont été réalisées dans le cadre de la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI), qui a eu lieu à Montréal (Canada), du 26 septembre au 7 octobre de l'année en cours, et à laquelle l'Institut national de l'aviation civile de la République bolivarienne du Venezuela a participé. Ladite réserve est exposée ci-dessous :

La République bolivarienne du Venezuela, à travers son modèle de production économique écosocialiste, est déterminée à protéger l'environnement et se joint à la lutte mondiale contre les menaces des changements climatiques en élaborant des mesures et des programmes qui sont inscrits dans le Plan de la Patrie, Deuxième plan socialiste de développement économique et social de la Nation 2013-2019, et qui se fondent sur les droits environnementaux énoncés dans la Constitution de la République bolivarienne du Venezuela, où il est stipulé que « c'est le droit et le devoir de chaque génération de protéger et maintenir l'environnement pour son propre bénéfice et celui du monde futur.

Les mesures mises en œuvre incluent l'élaboration du Plan national d'atténuation et du Plan national d'adaptation face aux effets des changements climatiques, qui visent, entre autres, à réduire les émissions de CO<sub>2</sub> d'au moins 20 pour cent d'ici l'année 2030. Au nombre des mesures élaborées figurent les suivantes : établissement et entretien de forêts compensatoires dans le cadre du système agroforestier ; utilisation du gaz naturel ; création de compagnies de recyclage ; efficacité énergétique et utilisation rationnelle de l'énergie ; réduction des besoins d'extraction de matières premières ; diminution des émissions liées aux processus industriels ; politiques éducatives ; participation communautaire ; et formation socio-environnementale pour faire face aux menaces des changements climatiques.

Cela étant dit, nous présentons la position de l'État vénézuélien en ce qui concerne le point 22 de l'ordre du jour, *Protection de l'environnement – Aviation internationale et changements climatiques*, en formulant ci-dessous les réserves annoncées au regard des instruments ci-dessus mentionnés, en commençant par la Résolution 22/1, figurant dans la note A39-WP/461 (Comité exécutif [EX]), *Projets d'éléments de rapport sur le point 22 de l'ordre du jour* [Section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché]. Notre position est exposée en détail ci-après.

« 6. *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 particulières 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 mis au point et en place. »

La République bolivarienne du Venezuela, comme indiqué précédemment, se caractérise par le maintien d'une gestion et d'une politique de protection environnementale diversifiée et elle partage la détermination mondiale de réaliser les stratégies de croissance de l'aviation civile sans augmenter les émissions de carbone. Néanmoins, elle estime que le délai établi, à savoir, quatre ans, est insuffisant pour l'instauration de politiques durables et pour la mise en œuvre de plans et de stratégies appropriées visant à atténuer de manière efficace les émissions de CO<sub>2</sub>, en vue d'atteindre l'objectif de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de carbone de l'industrie de l'aviation internationale.

Cela étant dit, l'État vénézuélien réitère son adhésion aux principes de la Convention sur les changements climatiques, au mandat spécifique sur la réduction des émissions et la reconnaissance de l'existence d'une différenciation entre les responsabilités des pays développés et celles des pays en développement, avec des obligations différentes en ce qui a trait à la limitation et la réduction des émissions. Il est important de prendre en compte les répercussions possibles des mesures basées sur le marché (MBM) pour les pays en développement et leur commerce. L'objectif mondial de réduction des émissions ou du maintien des niveaux d'ici 2020 n'implique pas d'ignorer le principe des responsabilités communes mais différenciées. Pour ces raisons, la République bolivarienne du Venezuela présente sa réserve à ce sujet.

Notre réserve concernant la Résolution 22/2, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*, figurant dans la note A39-WP/462 *Projets d'éléments de rapport sur le point 22 de l'ordre du jour* (Comité exécutif [EX]) [Section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché], se rapporte à ce qui suit :

« 3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants alternatifs durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale à partir de 2020 ;

« 4. *Souligne* le rôle d'un régime GMBM pour compléter un plus large panier de mesures, afin d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

« 5. *Décide* de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États. »

Les mesures basées sur le marché (MBM) équivalent à des mécanismes complémentaires conçus pour parvenir à la réduction établie des émissions et, en conséquence, leur application au secteur de l'aviation internationale est facultative pour les États. Ces mesures ne garantissent pas la durabilité de l'aviation civile internationale ; elles n'auront un effet que sur la création de mesures assujetties à la volatilité des finances internationales. Nous ne sommes pas d'avis que la mise en œuvre des MBM, quoique leur objectif original soit de limiter les émissions, réduiront les émissions des États ; ces mises en œuvre légitimeront au contraire l'achat de droits pour polluer l'atmosphère en autorisant des régimes de marché internationaux de CO<sub>2</sub> en fonction de la capacité économique des États, ce qui aura une incidence directe sur la planète.

En raison de ce qui précède, nous rejetons l'application de ces mesures, qui sont établies dans le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), car cette approche basée sur le marché dénature l'objet et l'intention qui ont été appuyés d'éviter le rejet dans l'atmosphère de gaz à effet de serre (GES) produits par l'aviation internationale, et va ainsi à l'encontre de l'engagement et des politiques assumées par l'État vénézuélien et inscrites, comme il a été expliqué précédemment, dans le Plan de la Patrie, Deuxième plan socialiste de développement économique et social de la Nation 2013-2019, qui est axé sur la préservation de notre planète. En effet. La pollution présente des dommages irréparables à l'échelle mondiale et doit être traitée comme il convient et de manière responsable par tous les États signataires de l'Accord de Paris aux termes de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques, raison pour laquelle nous demandons instamment l'élaboration de mesures alternatives exprimant la nécessité impérieuse d'atténuer la pollution à l'échelle mondiale.

C'est en ce sens que la République bolivarienne du Venezuela, reconnaissant son engagement et sa responsabilité en matière de préservation de la planète au bénéfice des générations futures, mise sur l'adoption de stratégies qui rendent possibles les objectifs souhaités de réduction des émissions dans le secteur de l'aviation internationale, et qui sont basées sur l'application de mesures technologiques, sur des améliorations du



carburant, des améliorations du trafic aérien, sur les infrastructures et des carburants complémentaires qui améliorent la qualité du carburant, afin de parvenir à une réduction réelle du volume des émissions de GES prévenant dans un avenir proche les conséquences irréparables des changements climatiques. »

### *Discours de félicitations*

39. Affirmant que le moment est historique dans le parcours de l'OACI, car l'adoption de la Résolution 22/2 sur un régime mondial de MBM aura une incidence majeure sur le secteur de l'aviation et les économies mondiales, le délégué de l'Espagne insiste sur le fait que cette mesure de la Plénière représente un véritable bond en avant pour l'Organisation par rapport à d'autres assemblées. Il remercie donc, en tout premier lieu, le Conseil et son Président ainsi que le Président de l'Assemblée. Le délégué de l'Espagne remercie ensuite toutes les délégations pour leur attitude constructive et le sens du compromis dont elles ont fait preuve au cours des derniers jours et mois. Il salue également la collaboration inestimable de l'industrie et des organisations non gouvernementales (ONG) durant le processus.

40. Faisant observer que son État est très fier des travaux qui ont été réalisés pour instaurer un régime mondial de MBM, et de la collaboration qu'il a offert à toutes les délégations à cet égard, le délégué de l'Espagne souligne qu'elles ont toutes travaillé avec ardeur durant les huit dernières années, mais qu'elles sont conscientes que beaucoup reste à faire pour mettre en œuvre le CORSIA dans les huit prochaines années ou plus. Insistant sur l'importance du chemin qu'aura à parcourir l'Organisation suite à l'adoption de la Résolution 22/2, il cite les vers suivants d'un poème d'Antonio Machado, poète du XX<sup>e</sup> siècle : « Caminante, no hay camino, se hace camino al andar. » (Marcheur, il n'y a pas de chemin, on le trace en marchant/en avançant).

41. La déléguée du Brésil fait ressortir que depuis le début des négociations au sein de l'OACI, son État a mis un point d'honneur à contribuer de manière constructive à tous les débats sur la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM afin de compenser, et d'infléchir, les émissions provenant de l'aviation civile internationale. Le Brésil est membre du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) et il participe en outre activement aux réunions du groupe consultatif du Conseil sur l'environnement (EAG) qui s'est penché sur la question des émissions au cours des deux dernières années. Par ailleurs, le Brésil a participé aux deux Dialogues d'aviation mondiale (GLAD) de l'OACI sur les MBM. Lorsque les négociations semblaient piétiner, le Brésil a proposé les principes fondamentaux d'une approche fondée sur les routes, qui est l'un des piliers du régime mondial de MBM approuvé.

42. La déléguée du Brésil fait observer que, dès le premier jour, son État a voulu voir le sujet aller de l'avant et s'est engagé et a œuvré en ce sens. Dès le début, le Brésil n'a pas essayé de défendre simplement une position pouvant favoriser les États en développement et uniquement les États en développement. Bien sûr, il croit fermement que les préoccupations de ces États devraient et doivent être prises en compte. Le Brésil n'a jamais perdu de vue pour autant la nécessité d'un accord qui tiendrait compte des intérêts de tous les États. Comme toute l'assistance en est consciente, l'aviation civile internationale est un système interdépendant au sein duquel la réussite de tous repose de tout son poids sur la force de chaque secteur individuel. Le Brésil estime qu'il est essentiel qu'un mécanisme d'achat des unités d'émissions au titre du régime mondial de MBM tienne compte des faits nouveaux au sein de la CCNUCC et de l'article 6 de l'Accord de Paris, qui entrera bientôt en vigueur. À cet égard, le Brésil salue la décision de prendre en considération la question des unités d'émissions issue de mécanismes établis au titre de la CCNUCC, comme le mécanisme pour un développement propre (MDP) et le mécanisme de

développement durable, qui seront automatiquement admissibles dans le cadre du régime mondial de MBM (CORSIA) (cf. § 21 du dispositif de la Résolution 22/2 de l'Assemblée).

43. Se référant au § 2.9 de la note WP/233 présentée par son État, la déléguée du Brésil souligne à nouveau que « tout transfert d'unités [d'émissions] provenant de résultats d'atténuation obtenus au Brésil sera soumis à un consentement préalable et informé du Gouvernement fédéral [du Brésil]. » Les 100 pour cent de participation sectorielle étaient l'un des piliers de la proposition originale du Brésil d'approche fondée sur les routes. La proposition avait été présentée comme moyen d'aborder la différenciation sans tomber dans le piège de la discrimination. Plusieurs États ont défendu la nécessité d'une plus grande participation au régime dans ses étapes ultimes. Le Brésil reste préoccupé quant à cette question mais il est prêt à transiger et accepter ce qui aura été convenu. Il croit fermement que la clause relative à l'examen périodique du CORSIA (§ 18 du dispositif de la Résolution 22/2 de l'Assemblée) devrait être judicieusement utilisée comme un outil pour traiter les distorsions éventuelles qui pourraient advenir, en particulier en ce qui concerne l'incidence de la distribution des obligations de compensation sur les marchés à croissance plus rapide. Le Brésil croit également que les changements climatiques sont une question très importante qui doit être dument abordée et que le mieux est de le faire via un régime mondial unique. Enfin, estimant que l'OACI et son Conseil sauront traiter des préoccupations de chaque État concernant les travaux futurs, le Brésil est prêt à appuyer, et appuie pleinement, le régime mondial de MBM.

44. Notant que le Président de l'Assemblée et le Président du Conseil ont fait preuve d'un véritable leadership dans ce processus, la déléguée du Brésil les félicite et les remercie. L'OACI a fait ce jour un pas gigantesque en avant en instaurant le régime mondial de MBM (CORSIA) pour traiter des émissions de carbone et de l'aviation internationale. Le Brésil félicite l'Organisation pour le travail réalisé et il est prêt à contribuer aux travaux exigeants à venir.

45. Prenant la parole au nom de la société civile, l'observateur de l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) ne se dissimule pas qu'il vient d'être témoin d'un grand moment et il félicite l'OACI et ses États membres de tous leurs efforts pour parvenir à un régime mondial de MBM, ainsi que du sens du compromis, et de la passion, dont ils ont fait preuve pour défendre la nécessité de porter remède aux changements climatiques et réaliser les plus grands objectifs de l'Accord de Paris. Tout en étant conscient que beaucoup reste à faire dans la phase de mise en œuvre du régime au cours des décennies à venir afin d'aligner le secteur de l'aviation sur les objectifs de l'Accord de Paris, la société civile reconnaît que c'est là le début d'un important processus et que l'OACI et ses États membres en ont saisi l'opportunité. Il se réjouit de collaborer avec l'OACI au cours des prochaines années à la mise en œuvre effective du régime mondial de MBM.

46. Au nom des compagnies mondiales de transport aérien, l'observateur de l'Association du transport aérien international (IATA) applaudit la décision historique prise ce jour par l'Assemblée de mettre en œuvre un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale (CORSIA) et il félicite et respecte les États membres de l'OACI pour le courage et l'autorité dont ils ont fait preuve à la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Il fait ressortir qu'ils ont donné à l'industrie l'outil ultime du panier de mesures pour aider à lutter contre les changements climatiques : un régime mondial de MBM afin d'ajouter aux efforts de l'industrie pour élaborer et améliorer les technologies ; mettre en place des carburants alternatifs durables ; rendre les opérations plus efficaces ; et avoir accès à une capacité infrastructurelle adéquate et efficace. L'observateur de l'IATA souligne qu'en parvenant à cet accord déterminant, les États membres de l'OACI ont clairement démontré au monde que l'aviation civile est une industrie à la pointe du changement, une industrie qui peut continuer à fournir un transport aérien sûr et sécurisé sur la planète entière tout en garantissant qu'elle le fait de manière durable afin d'être autorisée à poursuivre sa

croissance. Ils ont montré au monde leur leadership et que, pour la première fois, un secteur d'industrie tout entier s'engage fermement à porter remède aux changements climatiques. Depuis longtemps à la recherche d'un tel accord, l'industrie applaudit les États membres de l'OACI pour leur esprit d'initiative en ce jour.

47. L'observateur de l'IATA fait remarquer que, par-delà l'Assemblée, beaucoup reste à faire : fixer et mettre en œuvre les modalités de suivi, compte rendu et vérification (MRV) des données sur les émissions d'une manière équitable et transparente, en reconnaissant les nombreux efforts des compagnies aériennes qui ont déjà pris des mesures fermes pour améliorer l'efficacité de leurs carburants ; et convenir de solides critères d'éligibilité des unités d'émissions au titre du CORSIA, tout en garantissant qu'un marché suffisant existe afin de satisfaire les besoins futurs des exploitants d'aéronefs en matière de crédits compensatoires à des prix abordables. Il souligne qu'il n'existe pas de tâches aisées, mais que l'industrie est déterminée à travailler aux côtés de l'OACI, de ses États membres et de la société civile pour assurer la mise en œuvre effective du CORSIA, apporter son soutien et renforcer les capacités, si besoin est, afin d'aider l'OACI dans ses efforts louables pour garantir qu'aucun pays n'est laissé de côté dans ce processus.

48. En concluant, l'observateur de l'IATA remercie sincèrement le Président du Conseil, M. Olumuyiwa Benard Aliu, et son prédécesseur, M. Roberto Kobeh González, pour leur conduite éclairée et leur détermination inlassable à faire en sorte d'amener tout le monde à ce moment historique. Les participants quittent Montréal à la fin de cette très mémorable 39<sup>e</sup> Assemblée avec un fort sentiment de victoire et un plan précis pour permettre à l'industrie de continuer à contribuer au développement, à la prospérité et au bien-être de la planète à travers la croissance future du transport aérien d'une manière véritablement durable. Il remercie le Président de l'Assemblée pour sa gouvernance prudente de l'Assemblée, et les États membres pour avoir fait de ce moment historique une réalité.

49. L'observatrice de la Convention cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) souligne que l'OACI, en adoptant ce jour les deux importantes Résolutions 22/1 et 22/2 sur les changements climatiques et sur un régime mondial de MBM, montre à l'évidence un modèle de coopération internationale et d'esprit d'initiative et qu'elle envoie un signal très fort et clair quant à la capacité et la volonté de l'aviation internationale de prendre des mesures en matière de changements climatiques. Faisant observer que la CCNUCC a d'autres excellentes nouvelles à partager avec l'Assemblée, l'observatrice annonce que les conditions de l'entrée en vigueur de l'Accord de Paris ont été réunies la veille, 5 octobre 2016. Le suivi exercé par le Secrétariat de la CCNUCC montre que, à ce jour, les 74 Parties qui avaient ratifié, accepté ou approuvé l'Accord couvrent maintenant plus de 55 pour cent des émissions mondiales de gaz à effet de serre. Ce pourcentage inclut les plus grands et les plus petits émetteurs, les nations les plus riches et les nations les plus vulnérables. L'entrée en vigueur de l'Accord de Paris aura lieu dans 30 jours (le 4 novembre 2016), avant la 22<sup>e</sup> session de la CCNUCC de la Conférence des parties (COP22) [Marrakech (Maroc), 7-18 novembre 2016].

50. L'observatrice de la CCNUCC rappelle que la Secrétaire exécutive de la CCNUCC, Mme Patricia Espinosa, qui assistait à l'Assemblée de l'OACI la semaine précédente, a déclaré : « C'est véritablement là un moment historique pour les peuples du monde entier. Les deux seuils de base nécessaires pour que l'Accord sur les changements climatiques devienne une réalité juridique ont maintenant été franchis. La vitesse à laquelle les pays ont rendu possible l'entrée en vigueur de l'Accord de Paris est sans précédent dans l'expérience récente des accords internationaux et c'est une confirmation puissante de l'importance que les nations attachent à la lutte contre les changements climatiques et à la prise de conscience de la multitude d'opportunités inhérentes à l'Accord de Paris. Par-dessus tout, l'entrée en vigueur augure bien de la mise en œuvre urgente, accélérée des mesures climatiques qui sont

maintenant nécessaires pour rendre le monde meilleur, plus sûr, et pour appuyer la réalisation des objectifs de développement durable. Cela confère aussi une priorité renouvelée aux nombreuses questions que les gouvernements avancent pour garantir la pleine mise en œuvre de l'Accord, ce qui inclut l'élaboration d'un manuel de règlements pour opérationnaliser l'Accord et la manière dont la coopération internationale et des flux financiers beaucoup plus importants peuvent accélérer et intensifier les plans d'actions nationaux en matière de changements climatiques. »

51. L'observatrice de la CCNUCC note que l'entrée en vigueur de l'Accord de Paris, le 4 novembre 2016, aura d'importantes conséquences diverses pour le processus de la CCNUCC, notamment le lancement d'un organe directeur de l'Accord, appelé Conférence des Parties à la Convention, servant de réunion des Parties à l'Accord de Paris (CMA). Étant donné que le compte à rebours pour l'entrée en vigueur a maintenant officiellement commencé, la CMA aura lieu à la prochaine COP22. Les dates précises en seront annoncées dans les prochains jours. L'observatrice de la CCNUCC souligne que l'entrée en vigueur de l'Accord de Paris met en relief l'importance capitale des travaux qui ont été réalisés par l'OACI jusqu'à présent, et à l'avenir, sur les changements climatiques, qui sont maintenant enregistrés dans les deux véritablement importantes Résolutions 22/1 et 22/2 sur les changements climatiques et sur un régime mondial de MBM que l'Assemblée de l'OACI a adoptées durant la présente session. L'observatrice se réjouit de faire part de cet important résultat de l'Assemblée de l'OACI à la COP22 à Marrakech (Maroc).

52. Rappelant que dans son discours inaugural à l'Assemblée, le mardi 27 septembre 2016, il a souligné que cette Assemblée était vouée à prendre des décisions audacieuses, le Président du Conseil fait ressortir à quel point en adoptant la Résolution 22/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et la Résolution 22/2 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)* la Plénière a pris des décisions audacieuses. Il réitère qu'il s'agit véritablement là d'un moment historique.

53. Le Président du Conseil saisit cette opportunité pour remercier tous les États membres de l'OACI des travaux qu'ils ont menés sans relâche au cours des trois dernières années pour parvenir à ce moment. Il remercie également les membres de l'industrie de l'aviation et la société civile qui ont participé activement au processus. En particulier, le Président du Conseil félicite les membres du Conseil et les membres du CAEP, ainsi que tous les autres participants au processus, à savoir : le Président du Groupe de haut niveau sur le régime mondial de MBM (HLG-GMBM) et ses membres ; les participants à la réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM (HLM-GMBM) ; les participants à la réunion du groupe informel « Amis du Président » ; et tous les participants aux deux GLAD sur les MBM. En outre, le Président du Conseil félicite tous les États membres qui ont accueilli des consultations bilatérales et/ou multilatérales portant sur le régime mondial de MBM.

54. Le Président du Conseil félicite également les membres du Secrétariat qui ont œuvré sans relâche pour rendre ce jour possible.

55. Enfin, le Président du Conseil félicite le Président de l'Assemblée et tous les hauts fonctionnaires élus, à savoir les Vice-Présidents de l'Assemblée et les Présidents des commissions, ainsi que les Présidents et les Secrétaires généraux des groupes régionaux qui ont participé à toutes les négociations qui ont eu lieu au cours de la semaine écoulée.

56. En concluant, le Président du Conseil souligne que l'OACI a démontré, une fois encore, que l'aviation internationale reste à la hauteur de sa tâche lorsqu'il s'agit de produire des résultats. Le fait que l'aviation internationale est devenue le premier secteur mondial à adopter un tel régime mondial de MBM en dit long sur le niveau de professionnalisme, ainsi que sur le sens du consensus et du compromis qui ont été les attributs de l'OACI depuis sa création, il y a 72 ans. Affirmant que seule l'aviation internationale et seule l'OACI pouvaient avoir pris une telle mesure, le Président du Conseil souligne que la gloire en revient aux États membres de l'Organisation et il les remercie pour ce que l'Assemblée a été capable d'accomplir ce jour.

***Délégation au Président de l'Assemblée du pouvoir d'approuver les procès-verbaux de la Plénière***

57. La Plénière délègue au Président le pouvoir d'approuver, au nom de l'Assemblée, les procès-verbaux de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

***Cérémonie de signature des Protocoles d'amendement de la Convention relative à l'aviation civile internationale en ce qui concerne l'article 50, alinéa a), et l'article 56***

58. En vertu des Résolutions 12/1 et 13/1, adoptées par la Plénière à sa 4<sup>e</sup> séance (P/4), le 1<sup>er</sup> octobre 2016, les textes en six langues des Protocoles d'amendement de l'article 50, alinéa a), et de l'article 56 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, portant respectivement, sur l'augmentation du nombre des membres du Conseil de 36 à 40 et sur l'augmentation du nombre des membres de la Commission de navigation aérienne (ANC) de 19 à 21, sont signés par le Président de l'Assemblée et la Secrétaire générale. Il est rappelé que dans les Résolutions 12/2 et 13/2, également adoptées à la 4<sup>e</sup> séance (P/4), l'Assemblée a recommandé à tous les États contractants de ratifier lesdits deux Protocoles dans les plus brefs délais afin qu'ils puissent entrer en vigueur dès que possible.

***Discours de remerciements***

***Mot de la fin de la Secrétaire générale***

59. La Secrétaire générale souligne qu'elle est très honorée d'être la première Secrétaire générale de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. Faisant ressortir que 30 pour cent de travaux en plus ont été réalisés par rapport à toutes les sessions antérieures de cette nature, elle insiste sur le fait que cela n'a pu être accompli que grâce à l'engagement et la détermination de toutes les délégations.

60. La Secrétaire générale félicite ensuite chaleureusement le Président qui a été élu à cette 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, M. Azharuddin Abdul Rahman (Malaisie), et les Vice-Présidents et Présidents des comités et commissions qui ont appuyé les travaux de l'Assemblée. Elle remercie également le Secrétariat de l'OACI, dont beaucoup de membres ont sacrifié leurs nuits et leurs week-ends, non seulement au cours des deux semaines écoulées, mais également durant la préparation de cet événement.

61. La Secrétaire générale fait observer que, comme le Président du Conseil, M. Olumuyiwa Benard Aliu, le Secrétaire-général des Nations Unies (ONU), M. Ban Ki-moon, et bien d'autres l'ont souligné au début de la présente séance, les yeux de monde étaient tournés vers l'OACI ces neuf derniers jours. L'approbation par l'Assemblée du régime mondial de MBM de l'aviation a répondu aux attentes et constitue une première historique, qui fera du transport aérien le tout premier grand secteur d'industrie à prendre des mesures à l'échelle mondiale en ce qui concerne les émissions internationales.

Les participants, qui comprennent clairement et apprécient le rôle de services aériens sûrs et fiables favorisant la paix dans le monde, renforçant la capacité économique et promouvant véritablement une prospérité durable pour tous, reconnaîtront le régime mondial de MBM comme un développement équilibré, pragmatique et très positif. Ce sera un nouvel outil important pour compléter le processus de réduction des émissions déjà en marche dans le transport aérien par l'intermédiaire d'innovations technologiques, de procédures modernisées et de l'utilisation toujours plus grande de carburants alternatifs comme le prévoit le panier de mesures de l'aviation. La Secrétaire générale souligne que les gouvernements du monde ont également mis à profit cette Assemblée pour démontrer la force de leur détermination en matière de climat, et à tel point que plus de 85 pour cent des activités de l'aviation internationale seront couverts par le régime mondial de MBM dès la phase initiale, en 2021.

62. Mettant de l'avant le fait que cette Assemblée s'est penchée sur beaucoup d'autres priorités importantes au plan de la protection de l'environnement, la Secrétaire générale cite la reconnaissance de l'élaboration par l'OACI de la toute première norme mondiale de certification d'émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs, ainsi que les travaux récents de l'Organisation sur une nouvelle norme relative aux émissions de particules de matière non-volatiles (nvPM). Elle souligne que sous la direction de l'Assemblée, l'OACI continuera ses travaux sur une nouvelle norme portant sur le bruit supersonique pour les nouveaux aéronefs, tout en renforçant les progrès réalisés sur tous les aspects du bruit des aéronefs via l'approche équilibrée de l'OACI.

63. La Secrétaire générale cite, comme un autre fait nouveau très important se dégageant de cette Assemblée, l'approbation de l'élaboration par l'OACI d'un nouveau Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASep). Elle fait ressortir qu'avec le côté ville, le côté piste, la cybersûreté et d'autres menaces qui surgissent maintenant sans cesse, et le rôle de l'Organisation dans une coopération plus étroite entre les organisations locales, nationales et internationales plus importante que jamais sur la manière de faire face à ces risques, il est essentiel que l'Assemblée reconnaisse la responsabilité considérable de l'OACI en tant que chef de file stratégique. La Secrétaire générale souligne qu'il est très apprécié que l'Assemblée continue d'appuyer la stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI, notamment les documents de voyage, le Répertoire de clés publiques (PKD), et les priorités en matière d'assistance et de renforcement des capacités. Elle prend note que l'Assemblée a également appuyé l'objectif de l'OACI de planifier la facilitation et la sûreté de l'aviation régionale au bénéfice du Moyen-Orient, similaire à ce qu'elle a fait en vertu du Plan AFI SECFAL.

64. Faisant observer que la sécurité, bien sûr, reste la préoccupation fondamentale de l'OACI et de l'aviation dans le monde, la Secrétaire générale fait valoir que des progrès importants ont été réalisés dans ce domaine. Elle note que la révision que l'Assemblée a adoptée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) inclut une feuille de route qui renforcera davantage encore l'approche de gestion de la sécurité de l'OACI, tant pour les gouvernements que pour les partenaires. La Secrétaire générale souligne que la voie à suivre est bien définie et qu'il faut continuer à stimuler les avancées collaboratives ciblées en matière de sécurité aux termes du Plan AFI de l'OACI, et l'approbation par l'Assemblée de la nouvelle stratégie de préparation pour les urgences devrait permettre à l'Organisation d'être plus efficace lorsque cela importe le plus.

65. En ce qui concerne la planification et les programmes de l'OACI dans le domaine de la navigation aérienne, la Secrétaire générale fait ressortir que l'approbation par l'Assemblée des révisions du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) devrait permettre à l'Organisation de procéder à d'importants ajustements de la mise à niveau par blocs (ASBU) du système de l'aviation. Notant que l'Assemblée a également demandé à l'OACI de continuer à rendre les vols plus écologiques et plus efficaces grâce à la navigation fondée sur les performances (PBN), et qu'elle a reconnu le besoin

important pour l'OACI d'organiser une 13<sup>e</sup> Conférence de navigation aérienne en 2018, la Secrétaire générale souligne que toutes ces décisions sont déterminantes pour l'Organisation afin de relever les défis constants et gérer efficacement la croissance, significative et dans l'ensemble du secteur, du nombre de passagers et du trafic.

66. La Secrétaire générale fait valoir que l'Assemblée a également réaffirmé son soutien au rôle de chef de file de l'OACI dans la mise en œuvre de politiques et programmes à l'appui d'un développement économique durable. En outre, la nécessité d'un nouveau Plan mondial de transport aérien a été reconnue, de même que la nécessité pour l'Organisation de mener à bonne fin les accords internationaux en matière de libéralisation de l'accès aux marchés, de fret aérien, de propriété et de contrôle des transporteurs aériens. Par ailleurs, l'Assemblée a approuvé le plan d'action de l'OACI pour rationaliser et mettre à jour les prévisions pertinentes afin de mieux appuyer la planification de développement des ressources humaines, qui fourniront un soutien essentiel aux prochaines générations de professionnels de l'aviation. L'Assemblée a également demandé à l'OACI de partager de manière plus exhaustive les données avec ses réseaux partenaires afin d'appuyer ces objectifs et d'autres objectifs de planification, tout en sensibilisant davantage aux principes fondamentaux de l'Organisation aux fins de la protection des consommateurs.

67. La Secrétaire générale note que le soutien massif des États membres a fourni à l'OACI une base très solide sur laquelle faire avancer ses travaux, mais qu'il est également nécessaire de se demander dans quelle mesure l'Organisation est bien préparée pour garantir qu'elle peut le faire efficacement et économiquement. Heureusement, avec la confirmation par l'Assemblée du budget de l'Organisation et la reconnaissance de son nouveau plan d'activités, l'OACI peut continuer de recentrer ses ressources et devenir une institution des Nations Unies encore plus efficace. La Secrétaire générale souligne que le plan d'activités de l'OACI sera constamment mis à jour en fonction du cadre de gestion des performances de l'Organisation, des indicateurs clés de performance (KPI) et du registre des risques. La Secrétaire générale insiste sur le fait qu'à travers cette approche fondée sur le risque, ainsi que sur d'autres transformations de la culture d'entreprise fondées sur les performances, l'Organisation sera mieux équipée pour faire reconnaître son utilité et les bienfaits de l'aviation, et pour renforcer la coordination et la transparence des projets de coopération technique. Elle fait observer que ces transformations profondes ont été grandement aidées par l'engagement et les contributions de l'Équipe de la Haute direction de l'OACI et qu'elles profiteront de manière significative aux travaux permanents de l'Organisation au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

68. La Secrétaire générale fait ressortir que l'OACI sera également en mesure de faire plus avec moins, au nom des États membres, en optimisant les partenariats mondiaux pour le développement de l'aviation (GPAD), et en déployant des efforts de mobilisation des ressources afin de mettre en œuvre les programmes non financés et aider les États membres en facilitant l'accès au financement. Soulignant également que la décision de l'Assemblée d'augmenter le nombre des États membres représentés au Conseil de l'OACI et son appui à la Commission de navigation aérienne (ANC) guidera mieux l'Organisation dans les années à venir, elle note que cela augmentera non seulement le nombre des experts diplomatiques et techniques contribuant à ces organes éminents, mais élargira aussi la diversité géographique et culturelle découlant de leurs décisions.

69. La Secrétaire générale souligne que la coopération formalisée dans les nombreux nouveaux partenariats et protocoles d'ententes (MOU) que l'OACI a bâtis sur la ligne de touche de l'Assemblée lui seront grandement utiles, outre ceux conclus au 2<sup>e</sup> Forum mondial de l'aviation (IWAF/2). Elle fait savoir que l'Organisation est sincèrement reconnaissante des témoignages manifestes quant au rôle qu'elle joue, qui est représenté dans ses nombreux nouveaux partenariats.

70. En concluant, la Secrétaire générale note que la 39<sup>e</sup> Assemblée de l'OACI a bénéficié de la participation de plus de 2 200 délégués de 185 États membres, et de 56 délégations d'observateurs – le chiffre le plus élevé que l'Organisation ait jamais enregistré. Le Président du Conseil, M. Olumuyiwa Benard Aliu, et la Secrétaire générale ont été très encouragés de voir un niveau d'intérêt aussi élevé de la part des États membres et de l'industrie pour les travaux de l'Organisation, reconnaissant et appuyant son rôle de chef de file dans l'aviation mondiale.

71. En attendant que les participants puissent se réunir à nouveau, à Montréal ou dans leurs États et régions respectifs, la Secrétaire générale leur souhaite un bon voyage de retour chez eux et plein succès dans la résolution de tous les défis à l'appui du remarquable réseau mondial de l'aviation.

72. Au nom de tous les délégués présents, le délégué du Canada remercie le Secrétariat pour son magnifique travail, dans le cadre de la préparation de l'Assemblée et durant le déroulement de cette dernière. Tous savent que le Secrétariat a travaillé durant un nombre incalculable d'heures et ils lui en sont profondément reconnaissants car cela a favorisé l'aboutissement heureux de l'Assemblée, comme l'a souligné la Secrétaire générale. Le délégué du Canada remercie donc sincèrement le Secrétariat.

73. La Secrétaire générale s'autorise à ton tour à remercier le Canada, État hôte, pour avoir apporté le soutien voulu et fait les arrangements nécessaires qui ont permis à l'Assemblée d'être un tel succès.

74. Prenant également la parole au nom de tous les délégués, le délégué de la France remercie très chaleureusement et sincèrement le Président de l'Assemblée pour la maîtrise avec laquelle il a conduit leurs débats au cours des neuf derniers jours. Tous ont apprécié sa manière calme, avisée et méthodique de diriger les travaux à un rythme soutenu. Le Président n'a pas hésité, néanmoins, avec courtoisie et bonne humeur, à presser les délégués d'accélérer la cadence de leurs travaux et de s'en tenir aux points essentiels durant leurs interventions. En outre, tout à fait judicieusement, il a accordé le temps nécessaire pour trouver des compromis. Le Président a été un admirable gardien du temps, ce qui a permis à l'Assemblée de conclure ce jour, en avance sur l'horaire, en aboutissant à un magnifique succès et à bien d'autres résultats dans les nombreux domaines qu'elle a abordés, comme l'a rapporté la Secrétaire générale.

75. Le délégué de la France note que durant la session de l'Assemblée, le Président a pleinement démontré ses talents diplomatiques et fait usage de sa longue expérience auprès de l'OACI. Son travail en tandem avec le Président du Conseil lui vaut l'admiration de tous.

76. Remerciant le Président du Conseil de son engagement personnel, jour et nuit au cours des trois dernières années, pour faire avancer les négociations sur un régime mondial de MBM, le délégué de la France met de l'avant que tous les délégués lui en sont extrêmement reconnaissants.

77. Le délégué de la France souligne que ce jour où l'Assemblée a adopté le Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) fera certainement date dans l'histoire de l'aviation civile et que les noms des Présidents de l'Assemblée et du Conseil seront à jamais associés à ce succès collectif. C'est un grand jour pour l'OACI et un grand jour pour la planète. Le secteur de l'aviation peut légitimement être fier d'être le premier à se doter d'un tel mécanisme pour compenser l'augmentation des émissions de CO<sub>2</sub>. À la veille de l'entrée en vigueur de l'Accord de Paris, l'Assemblée a réalisé des progrès considérables cette dernière semaine pour améliorer la protection de la planète dans l'intérêt des générations futures. L'esprit de l'Accord de Paris s'est sans aucun doute fait sentir ici à Montréal au cours des neuf derniers jours.



78. Le délégué de la France fait ressortir que l'aviation civile a toujours été synonyme de progrès et d'optimisme, accompagnés d'un esprit d'aventure et d'ouverture envers autrui. Affirmant que le Président de l'Assemblée et le Président du Conseil ont pleinement représenté ces valeurs, qui sont celles de cette grande Organisation, il souligne qu'ils méritent toute la gratitude et les applaudissements de l'ensemble des délégués.

79. Remerciant le Président de l'Assemblée, le Président du Conseil, la Secrétaire générale et le Secrétariat de leur travail considérable, le délégué de la Chine les félicite pour le succès de l'Assemblée. Mettant en lumière la contribution précieuse du Président du Conseil, il cite la quantité importante de temps et d'énergie qu'il a consacrée à l'obtention d'un consensus sur un régime mondial de MBM. En tant que doyen du Conseil, le délégué de la Chine profite de l'occasion pour remercier également tous les membres du Conseil de leurs considérables efforts en l'occurrence, notamment ceux qui ont quitté l'Organisation pour assumer d'autres responsabilités. Il souligne que sous la conduite de l'actuel Président, M. Olumuyiwa Benard Aliu, et de l'ex Président, M. Roberto Kobeh González, le Conseil et l'Organisation dans leur ensemble ont déployé d'immenses efforts pour réduire les émissions provenant de l'aviation, ce que l'Assemblée doit reconnaître.

#### *Mot de la fin du Président de l'Assemblée*

80. Remerciant les délégués de la France et de la Chine de leurs aimables paroles, le Président de l'Assemblée affirme qu'il a été très honoré de présider la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée, une expérience qu'il chérira à jamais. Notant que lorsque le Président du Conseil l'a abordé, dans un premier temps, et l'a informé qu'il était l'un des candidats à la présidence de l'Assemblée, sa réaction a été « Quoi ! Moi, Président ? », il s'est rappelé qu'en tant que délégué de la Malaisie, à sa première Assemblée en 2007, il avait vu que le fauteuil du Président était trop grand pour lui, au sens propre et au sens figuré. Mais lorsqu'il est arrivé à Montréal, en août 2016, pour assister aux réunions du groupe informel des « Amis du Président » et du Conseil, des paroles d'encouragements lui ont été prodiguées, qu'il a appréciées. Certains lui souhaitaient bonne chance, soulignant que l'entreprise serait difficile, d'autres faisaient valoir qu'il devait assumer la présidence de l'Assemblée, pour l'industrie de l'aviation. Il a donc été heureux d'accepter cette proposition de candidature à la présidence faite par le délégué du Mexique, pour l'industrie de l'aviation. Il remercie l'Honorable Ministre des transports de la Malaisie de lui avoir donné son accord, ainsi que les autres membres de la délégation de la Malaisie pour avoir compris sa nécessité de prendre ses distances vis-à-vis d'eux au moment de prendre ses fonctions de Président.

81. Faisant observer que le vécu quotidien de ces neuf derniers jours n'a pas été aisé, le Président de l'Assemblée note qu'il commençait son travail à 8 h tous les matins, se réunissait avec le Président du Conseil et son personnel, qui lui avait fourni toutes les notes de l'Assemblée qu'il devait lire durant les réunions de chaque jour. Le rythme était intense, mais la pile des notes de l'Assemblée s'allégeait de plus en plus au fur et mesure que les délégués collaboraient avec lui pour achever l'examen de chaque point à l'ordre du jour.

82. Remerciant l'Assemblée et le Coordinateur du Conseil, M. Andrew Larcos, de son travail, le Président de l'Assemblée rappelle qu'il rendu visite à l'ACS et rencontré son personnel, dont le travail de traitement du grand volume de notes de l'Assemblée et le matériel des rapports doit être applaudi. Il remercie également les traducteurs et interprètes pour leur travail, et tous les autres membres du Secrétariat qui ont apporté leur soutien.

83. En outre, le Président de l'Assemblée remercie l'ancien Président du Conseil, M. Roberto Kobeh González, et l'ancien Secrétaire général, M. Raymond Benjamin, pour les encouragements, l'état d'esprit, la sagesse et le savoir qu'ils lui ont transmis à chaque rencontre au cours des deux dernières semaines, qui lui ont permis d'assumer son rôle.

84. Le Président de l'Assemblée remercie également les Présidents des Commissions, dont les capacités uniques pour mener des débats sur un vaste éventail d'intérêts et de points de vues sur des questions d'importance vitale pour l'aviation civile internationale ont permis de fournir à la Plénière des rapports bien structurés et substantiels. Il souhaite remercier également le Président du Conseil, la Secrétaire générale et le Secrétaire du Comité exécutif pour leurs conseils opportuns et généreux tout au long des travaux de l'Assemblée. Le Président de l'Assemblée note, à cet égard, qu'ils n'ont jamais hésité à partager leurs connaissances intimes et leur expérience dans les réunions du Comité exécutif et dans la Plénière, ainsi que dans des réunions à part, afin de garantir les résultats positifs de l'Assemblée. Soulignant qu'ils sont devenus amis, de la même façon qu'il est devenu l'ami de l'ancien Président du Conseil et de l'ancien Secrétaire général, le Président de l'Assemblée déclare que, comme le dit l'adage, « C'est dans le besoin que l'on reconnaît ses amis ».

85. Le Président de l'Assemblée remercie ensuite la Directrice adjointe à l'environnement, Mme Jane Hupe, et son personnel des efforts qu'ils ont déployés pour élaborer le régime mondial de MBM.

86. Faisant observer que toutes les personnes présentes ont joué un rôle clé dans l'efficacité du processus décisionnel de l'Assemblée, le Président de l'Assemblée note que ce processus a été un exemple de dialogue et de création de consensus parmi les États membres. Soulignant que la chose n'a pas été aisée, il indique que malgré des différences d'opinion et malgré des questions qui n'ont pas fait l'unanimité, voir que les délégués étaient en mesure de s'asseoir à la même table et de partager leurs points de vue était révélateur. Reconnaisant la manière ouverte et professionnelle avec laquelle ils y sont parvenus, le Président de l'Assemblée souligne que c'était là un forum mondial qui illustre bien le rôle l'OACI. Il remercie ensuite les délégués, dans les six langues de l'Organisation, pour leur enthousiasme, leur compréhension et leur détermination à faire de la 39<sup>e</sup> Assemblée l'une des plus productive et historiques qui soit.

87. En concluant, Le Président de l'Assemblée remercie le Gouvernement du Canada, la province du Québec et la Ville de Montréal pour leur appui et leur hospitalité tout au long de l'Assemblée et au fil des années.

88. Le Président de l'Assemblée prononce la clôture de la 39<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. La séance est levée à 12 h 30.