



| OACI

Doc 10082, A39-EX

ASSEMBLÉE
TRENTE-NEUVIÈME SESSION

Montréal, 27 septembre – 6 octobre 2016

COMITÉ
EXÉCUTIF

RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX

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



| OACI

Doc 10082, A39-EX

ASSEMBLÉE
TRENTE-NEUVIÈME SESSION

Montréal, 27 septembre – 6 octobre 2016

COMITÉ
EXÉCUTIF

RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX

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

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

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

Doc 10082, *Rapport et procès-verbaux du Comité exécutif*

Commande n° : 10082
ISBN 978-92-9258-731-4

© OACI 2019

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

COMITÉ EXÉCUTIF
RAPPORT ET PROCÈS-VERBAUX
TABLE DES MATIÈRES

I. Rapport

	Page
Rapport du Comité exécutif.....	3
Généralités	3
Délégations des États et des observateurs représentées	3
Ordre du jour.....	6
Point 10 : Arriérés de contributions <i>(Sujet traité dans le rapport verbal à la Plénière ; aucun compte rendu écrit dans la Partie I du présent document)</i>	
Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015.....	7
Point 12 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil	8
Point 13 : 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.....	8
Point 14 : Programme d'assistance technique.....	12
Point 15 : Coopération technique — Politique et activités de coopération technique.....	13
Point 16 : Sécurité de l'aviation — Politique.....	26
Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA).....	53
Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sécurité (ISD-SEC).....	55
Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)	56
Point 20 : Protection de l'environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre.....	66

Point 21 :	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	88
Point 22 :	Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre	88
Point 23 :	Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation.....	118
Point 24 :	Gestion des ressources humaines.....	120
Point 25 :	Situation du personnel de l'OACI.....	121
Point 26 :	Multilinguisme à l'OACI.....	121
Point 27 :	Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI	123
Point 28 :	Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i>	131
Point 29 :	Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)...	136
Point 30 :	Mobilisation des ressources	139
Point 31 :	Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif	141

II. Procès-verbaux

Procès-verbal de la première séance , mercredi 28 septembre 2016, 9 heures	153
Procès-verbal de la deuxième séance , mercredi 28 septembre 2016, 14 h 30	155
Procès-verbal de la troisième séance , jeudi 29 septembre 2016, 9 heures	187
Procès-verbal de la quatrième séance , jeudi 29 septembre 2016, 14 heures.....	213
Procès-verbal de la cinquième séance , mercredi 30 septembre 2016, 9 heures	239
Procès-verbal de la sixième séance , vendredi 30 septembre 2016, 14 heures.....	269
Procès-verbal de la septième séance , samedi 1 ^{er} octobre 2016, 14 h 30.....	301
Procès-verbal de la huitième séance , lundi 3 octobre 2016, 9 heures.....	329
Procès-verbal de la neuvième séance , mardi 4 octobre 2016, 9 heures	349
Procès-verbal de la dixième séance , mercredi 5 octobre 2016, 15 heures	359
Procès-verbal de la onzième séance , jeudi 6 octobre 2016, 10 heures.....	373
Appendice — Liste des notes de travail examinées par le Comité exécutif	379

CALENDRIER DES DÉBATS DU COMITÉ EXÉCUTIF

DATE ET NUMÉRO DES SÉANCES												
POINT DE L'ORDRE DU JOUR		SEPTEMBRE						OCTOBRE				
		28 AM 1	28 PM 2	29 AM 3	29 PM 4	30 AM 5	30 PM 6	1 PM 7	3 AM 8	4 AM 9	5 PM 10	6 AM 11
10.	Arriérés de contributions	X										
11.	Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015		X				X					
12.	Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil		X				X					
13.	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		X				X					
14.	Programme d'assistance technique							X		X		
15.	Coopération technique — Politique et activités de coopération technique						X			X		
16.	Sûreté de l'aviation — Politique				X	X				X		
17.	Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)					X				X		
18.	Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)					X	X			X		
19.	Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)						X			X		
20.	Protection de l'environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre		X				X					
21.	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		X				X					
22.	Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre		X	X	X						X	X
23.	Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation							X		X		
24.	Gestion des ressources humaines								X	X		
25.	Situation du personnel de l'OACI								X	X		
26.	Multilinguisme à l'OACI								X	X		
27.	Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI								X	X		
28.	Initiative <i>Aucun pays laissé de côté</i>						X	X		X		
29.	Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)							X		X		
30.	Mobilisation des ressources							X		X		
31.	Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif							X	X	X		

PARTIE I
RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF

RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF À L'ASSEMBLÉE

Généralités

1. Le Comité exécutif de la 39^e session de l'Assemblée a tenu 11 séances entre le 27 septembre et le 6 octobre 2016. Les séances se sont tenues sous la présidence du Président de l'Assemblée, M. Azharuddin Abdul Rahman (Malaisie).

Délégations des États et des observateurs représentés

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

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

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

3. De plus, l'État non membre de Tuvalu a été représenté par un observateur à toutes les séances du Comité ou à certaines d'entre elles.

4. Ont également assisté à une ou plusieurs séances les observateurs des 56 organisations internationales ci-après :

Académie Internationale de médecine aéronautique et spatiale (AIMAS)
Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique centrale (ASSA-AC)
Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile — Communauté d'Afrique de l'Est (EAC CASSOA)
Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)
Association de droit international (ILA)
Association du transport aérien international (IATA)
Association internationale de l'industrie pétrolière pour la conservation de l'environnement (IPIECA)
Association internationale du fret aérien (TIACA)
Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)
Autorités africaines et malgaches de l'aviation civile (AAMAC)
Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)
Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
Comité aéronautique inter-États (CAI)
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
Commission arabe de l'aviation civile (CAAC)
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)
Communauté économique des États de l'Afrique de l'Ouest (CEDEAO)
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)
Conseil international des aéroports (ACI)
Conseil international des associations de propriétaires et pilotes d'aéronefs (IAOPA)
Conseil mondial du voyage et du tourisme (CMVT)
Convention-cadre des Nations Unies pour les changements climatiques (CCNUCC)
Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)
Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)
Fédération internationale des associations de dispatchers (IFALDA)
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)
Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA)
Fédération internationale des familles des victimes d'accidents d'avion (ACVFFI)
Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)
Fondation pour la sécurité aérienne (FSA)
Forum international des transports (ITF)
Global Express Association (GEA)
Groupe de la Banque mondiale
Groupe de travail aéronautique (AWG)
International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
International Federation of Aeronautical Information Management Associations (IFAIMA)

International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA)
Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA)
Organisation arabe du transport aérien (AACO)
Organisation des Nations Unies (ONU)
Organisation du Groupe de l'accord de Banjul pour la supervision de la sécurité
de l'aviation (BAGASOO)
Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE)
Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
Organisation internationale de télécommunications mobiles par satellites (IMSO)
Organisation mondiale du tourisme (OMT)
Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE)
Programme International Cospas-Sarsat (ICSP)
RTCA, Inc. (RTCA)
Société de recherche de transport aérien (ATRS)
Society of Automotive Engineers (SAE) International
Union économique et monétaire ouest-africaine (UEMOA)
Union européenne (UE)
Worldwide Airport Coordinators Group (WWACG)

5. Le Président du Conseil, M. O. B. Aliu et la Secrétaire générale, Mme Fang Liu, ont assisté à toutes les séances du Comité. M. J. Augustin, Directeur des Affaires juridiques et des relations extérieures, était Secrétaire du Comité. M. B. Verhaegen a rempli les fonctions de Secrétaire adjoint. M. M. Belayneh, Mme L. Comeau-Stuart, M. S.P. Creamer, M. A. Detchou, M. B. Djibo, M. I. Galán, M. H. Gourджи, M. T. Hasegawa, Mme J. Hupe, M. A. Larcos, M. R. Macfarlane, M. A. Quiroz, M. C. Radu, M. V. Smith et M. J. Wan étaient Secrétaires adjoints. Les procès-verbalistes étaient Mme M. Barry, Mme S. Black, Mme D.J. Cooper, Mme A. Tyo et Mme L. Wirtanen.

6. Les procès-verbaux des séances ont été publiés sous la cote A39-Min. EX/1-11.

Ordre du jour

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

Point 10 : Arriérés de contributions

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

Point 12 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil

Point 13 : 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

Point 14 : Programme d'assistance technique

Point 15 : Coopération technique — Politique et activités de coopération technique

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

- Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d’audits de sûreté (USAP-CMA)
- Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)
- Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d’identification des voyageurs (ICAO TRIP)
- Point 20 : Protection de l’environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre
- Point 21 : 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 22 : Protection de l’environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre
- Point 23 : Politique de l’OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l’aviation
- Point 24 : Gestion des ressources humaines
- Point 25 : Situation du personnel de l’OACI
- Point 26 : Multilinguisme à l’OACI
- Point 27 : Amélioration de l’efficacité et de l’efficacités de l’OACI
- Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*
- Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)
- Point 30 : Mobilisation des ressources
- Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

8. Tous les documents et notes de travail examinés par le Comité sont classés par point à l’ordre du jour sur le site web de l’Assemblée de l’OACI www.icao.int/Meetings/a39 .

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l’Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

11.1 À la deuxième séance du Comité exécutif, le Président du Conseil présente un aperçu des rapports annuels du Conseil pour 2013, 2014, et 2015, ainsi qu’un rapport complémentaire pour les six premiers mois de 2016. Il est noté que le texte complet de ces rapports, qui a été précédemment distribué à tous les États membres, est également accessible sur le site web public de l’OACI.

11.2 Au cours de l’aperçu donné par le Président du Conseil, le Comité exécutif est informé que le Conseil a travaillé de manière particulièrement active au cours de cette période à la consolidation des changements transformationnels et des réalisations de l’Organisation au cours du triennat passé ainsi

qu'au positionnement de l'OACI pour que celle-ci réponde de manière positive aux défis émergents au cours du prochain triennat.

11.3 Enfin, il est noté par le Comité exécutif que chaque Commission qui a été instituée au cours de cette trente-neuvième session de l'Assemblée passera en revue des parties des rapports annuels qui relèvent de la compétence de chacun des organes subsidiaires.

Point 12 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil

Point 13 : 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

12.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine ces questions constitutionnelles conjointement. Il est saisi de la documentation soumise par le Conseil dans les notes A39-WP/18 et A39-WP/13, et par l'Indonésie dans la note A39-WP/179.

12.2 La Secrétaire générale présente les notes A39-WP/18 et A39-WP/13, dans lesquelles le Conseil recommande à l'Assemblée d'approuver des amendements des articles 50, alinéa a), et 56 de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil et de la Commission de navigation aérienne. La Secrétaire générale rappelle qu'à sa 206^e session, le Conseil a examiné une proposition de l'Arabie saoudite et du Portugal visant à augmenter le nombre des membres du Conseil. Celui-ci est convenu, en principe, de cette augmentation étant donné l'augmentation du nombre des membres de l'OACI, l'expansion et l'importance croissante du transport aérien international pour les économies nationales de beaucoup de pays, et la nécessité d'assurer une représentation adéquate des États membres de l'OACI au Conseil. Celui-ci a décidé par consensus à sa 207^e session de recommander une augmentation du nombre de ses membres de 36 à 40.

12.3 La Secrétaire générale rappelle qu'à sa 206^e session, le Conseil a examiné une proposition d'un groupe de plusieurs États visant à augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne. Le Conseil est convenu, en principe, de cette augmentation, étant donné l'augmentation du nombre des membres de l'OACI et la nécessité de faire appel à l'expertise et à l'expérience provenant de diverses sources d'aptitudes et de connaissances opérationnelles. Le Conseil a décidé par consensus à sa 207^e session de recommander une augmentation du nombre des membres de la Commission de navigation aérienne de 19 à 21.

12.4 Le Comité exécutif est informé que deux projets de résolution de l'Assemblée approuvant des amendements des articles 50, alinéa a), et 56, ainsi que deux projets de résolution de l'Assemblée encourageant les États à ratifier d'urgence les Protocoles d'amendement, figurent aux Appendices E et F de chaque note de travail.

12.5 La note A39-WP/179, présentée par l'Indonésie, appuie la recommandation visant à porter de 36 à 40 le nombre des membres du Conseil ainsi que l'adoption des deux résolutions connexes.

12.6 Lors du débat qui s'ensuit, toutes les délégations qui prennent la parole appuient les propositions visant à amender les articles 50, alinéa a), et 56 de la Convention de façon à augmenter le nombre des membres du Conseil et de la Commission de navigation aérienne.

12.7 Une délégation émet l'avis que, pour des raisons de représentation géographique équitable, la Région Asie-Pacifique méritait d'être prise en considération pour les sièges supplémentaires.

12.8 Certaines autres délégations notent que ni l'article 50, alinéa a), ni l'article 56 ne mentionnent la notion de représentation géographique équitable et qu'il revient à l'Assemblée de décider du nombre de sièges et non pas de les attribuer. Il est indiqué aussi que la qualité de membre de la Commission de navigation aérienne devrait être basée sur l'expertise ; ses membres ne représentent pas un État ou une région en particulier.

12.9 Le Président du Comité note que les amendements proposés recueillent un appui général et demande un vote à main levée sur les deux projets de résolution approuvant et exposant un amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention visant à porter de 36 à 40 le nombre des membres du Conseil, et un amendement de l'article 56 de la Convention visant à porter de 19 à 21 le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne, ainsi que les deux résolutions encourageant les États à ratifier d'urgence les Protocoles d'amendement. Il ressort de ce vote à main levée que le Comité exécutif appuie à l'unanimité les quatre projets de résolution.

12.10 Suite à un deuxième vote à main levée, le Comité exécutif convient alors à l'unanimité de recommander à la Plénière d'adopter les quatre projets de résolution ci-après 12/1, 12/2, 13/1 et 13/2, et ce par consensus.

Résolution 12/1 : Amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale

L'Assemblée,

S'étant réunie à Montréal le [] octobre 2016, pour tenir sa 39^e session,

Ayant pris acte du désir général manifesté par les États contractants d'augmenter le nombre des membres du Conseil,

Ayant estimé approprié de pourvoir le Conseil de quatre sièges supplémentaires et de porter ainsi de trente-six à quarante le nombre total de ses membres

Ayant estimé nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'aviation civile internationale, établie à Chicago le 7 décembre 1944,

1. *Approuve*, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet d'amendement de ladite Convention dont le texte suit :

Amender la deuxième phrase de l'alinéa a) de l'article 50 de la Convention en y remplaçant « trente-six » par « quarante » ;

2. *Fixe* à cent vingt-huit le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention ;

3. *Décide* que la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira en langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chacune faisant également foi, un Protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

- a) le Protocole sera signé par le Président et la Secrétaire générale de l'Assemblée ;
- b) il sera soumis à la ratification de tout État qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré ;
- c) les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- d) le Protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du cent vingt-huitième instrument de ratification ;
- e) la Secrétaire générale notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole ;
- f) la Secrétaire générale notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur ;
- g) le Protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Résolution 12/2 : Ratification du Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé d'amender l'article 50, alinéa a), de la Convention afin d'augmenter le nombre des membres du Conseil,

Considérant qu'il est hautement souhaitable que ledit amendement entre en vigueur dès que possible,

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de la façon la plus urgente l'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention ;
2. *Charge* la Secrétaire générale de porter la présente résolution à l'attention des États contractants dès que possible.

13.1 **Résolutions au titre du point 13 de l'Ordre du jour**

Résolution 13/1 : Amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale

L'Assemblée,

S'étant réunie à Montréal le [] octobre 2016, pour tenir sa 39^e session,

Ayant pris acte du désir général manifesté par les États contractants d'augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne,

Ayant jugé qu'il convenait de porter de dix-neuf à vingt et un le nombre des membres de cet organe,

Ayant estimé nécessaire d'amender à cette fin la Convention relative à l'aviation civile internationale, établie à Chicago le 7 décembre 1944,

1. *Approuve*, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de la Convention précitée, le projet suivant d'amendement de ladite Convention :

Remplacer l'expression « dix-neuf membres » par « vingt et un membres » dans l'article 56 de la Convention ;

2. *Fixe* à cent vingt-huit le nombre d'États contractants dont la ratification est nécessaire à l'entrée en vigueur dudit amendement, conformément aux dispositions de l'alinéa a) de l'article 94 de ladite Convention ;

3. *Décide* que la Secrétaire générale de l'Organisation de l'aviation civile internationale établira dans les langues anglaise, arabe, chinoise, espagnole, française et russe, chacune faisant également foi, un protocole concernant l'amendement précité et comprenant les dispositions ci-dessous :

- a) le Protocole sera signé par le Président et la Secrétaire générale de l'Assemblée ;
- b) il sera soumis à la ratification de tout État qui a ratifié la Convention relative à l'aviation civile internationale ou y a adhéré ;
- c) les instruments de ratification seront déposés auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale ;
- d) le protocole entrera en vigueur, à l'égard des États qui l'auront ratifié, le jour du dépôt du cent vingt-huitième instrument de ratification ;
- e) la Secrétaire générale notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date du dépôt de chaque instrument de ratification du Protocole ;
- f) la Secrétaire générale notifiera immédiatement à tous les États contractants à ladite Convention la date à laquelle ledit Protocole entrera en vigueur ;

- g) le protocole entrera en vigueur, à l'égard de tout État contractant qui l'aura ratifié après la date précitée, dès que cet État aura déposé son instrument de ratification auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale.

Résolution 13/2 : Ratification du Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale

L'Assemblée,

Considérant qu'elle a décidé d'amender l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale afin d'augmenter la taille de la Commission de navigation aérienne,

Considérant qu'il est hautement souhaitable que ledit amendement entre en vigueur dès que possible,

1. *Recommande* à tous les États contractants de ratifier de la façon la plus urgente l'amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale ;
2. *Charge* la Secrétaire générale de porter la présente résolution à l'attention des États contractants dès que possible.

Point 14 : Programme d'assistance technique

14.1 Le Comité constate que la note A39-WP/28, présentée par le Conseil, qui rend compte des activités liées au Programme d'assistance technique de l'OACI concernant tous les objectifs stratégiques de l'Organisation, a été examinée au titre du point 20 de l'ordre du jour, et que la note A39-WP/105, présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL, a été examinée au titre du point 28. Ces notes ne sont donc pas réexaminées au titre du point 14.

14.2 Le Comité prend acte de la note A39-WP/27, présentée par le Conseil, et convient que pour améliorer davantage la sécurité de l'aviation en Afrique, le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI) devrait continuer après 2016, y compris ses programmes de travaux élargis aux domaines des enquêtes sur les accidents et incidents (AIG), des aérodromes (AGA) et des services de navigation aérienne (ANS). Le Comité note aussi les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI et convient qu'il est nécessaire de continuer à prêter assistance aux États dans le cadre du Plan AFI, en collaboration avec les partenaires pour la sécurité de l'aviation.

14.3 Le Comité remarque que la note A39-WP/21-révisée, présentée par le Conseil, et la note A39-WP/164, Révision n° 1, présentée par la CAFAC, ont été examinées au titre du point 18 de l'ordre du jour. Elles ne sont donc pas réexaminées au titre du point 14.

14.4 Le Comité examine les notes A39-WP/171 et A39-WP/215, présentées par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), et reconnaît que le Programme d'inspection coopératif – Afrique-océan Indien (AFI-CIS), complémentaire au Plan AFI, contribue aussi au renforcement des capacités des systèmes de supervision de la sécurité dans les États AFI. La Commission encourage l'OACI et les partenaires à continuer d'appuyer cette initiative.

14.5 Le Comité examine la note A39-WP/456, Révision n° 1, présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA) au nom du Comité directeur

des fournisseurs africains de services de navigation aérienne (ANSP). La note donne des informations sur le Programme d'examen par les pairs des ANSP africains, lancé en février 2015, une initiative qui vise à établir un cadre régional de coopération et un mécanisme d'examen par les pairs afin d'améliorer les performances opérationnelles de la navigation aérienne en Afrique. Le Comité souscrit à la mise en œuvre de cette initiative par le truchement d'un projet mené dans le cadre du programme des travaux du Plan AFI.

14.6 Le Comité constate le soutien massif des États au Plan AFI et au programme AFI-CIS, et encourage l'OACI à continuer d'appuyer le renforcement de la sécurité dans la Région Afrique.

14.7 Le Comité examine la note A39-WP/392, présentée par le Conseil, qui expose les recommandations issues du Sommet ministériel mondial sur l'aviation, tenu à Riyad (Arabie saoudite), du 29 au 31 août 2016, concernant la création d'un Plan de mise en œuvre pour la Région Moyen-Orient (MIDIP) dans les domaines de la navigation aérienne et de la sécurité. Le Comité demande que l'OACI prenne les mesures appropriées pour étudier les recommandations et encourage les États de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et de la Région MID à élaborer le MIDIP et à le mettre en œuvre, avec le soutien de l'OACI.

14.8 Le Comité constate que la note A39-WP/351, présentée par le Conseil, et la note A39-WP/364, présentée par l'Égypte, ont été examinées au titre des points 18 et 22 de l'ordre du jour, respectivement. Elles ne sont donc pas réexaminées au titre du point 14.

14.9 Des notes d'information sont présentées par la République dominicaine (A39-WP/446), l'IATA (A39-WP/309), le Japon (A39-WP/450) et la Slovaquie (au nom de l'UE, de la CEAC et d'EUROCONTROL) (A39-WP/415).

Point 15 : Coopération technique — Politique et activités de coopération technique

15.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine la question de la *Coopération technique – Politique et activités de coopération technique* sur la base des notes A39 WP/45 et A39-WP/47 présentées par le Conseil de l'OACI et de quatre notes de travail présentées par la République dominicaine (A39-WP/383), l'Indonésie (A39-WP/244), le Pérou (A39-WP/292) et la Slovaquie (A39-WP/105), ainsi que de deux notes d'information présentées par le Comité aéronautique inter-États (A39-WP/141) et la Slovaquie (A39-WP/415).

15.2 Dans la note A39-WP/47, le Conseil présente une mise à jour de la politique et de la stratégie de l'OACI en matière de coopération technique et d'assistance technique. Le rapport souligne que pour rationaliser et renforcer les programmes de soutien technique de l'OACI, l'Organisation dispose, d'une part, d'un Programme d'assistance technique qui fournit aux États un appui à même les ressources du budget ordinaire et du Fonds de contributions volontaires de l'OACI, lesquelles sont affectées conformément à des principes établis et à des critères de priorité, l'accent étant mis principalement sur la résolution des carences identifiées lors des audits de l'OACI, et d'autre part, d'un Programme de coopération technique qui aide les États et d'autres entités à élaborer à mettre en œuvre leurs projets d'aviation civile financés par les gouvernements eux-mêmes ou des donateurs sur la base du recouvrement des coûts. Rappelant que le Programme de coopération technique est une activité prioritaire permanente de l'Organisation, le rapport présente une analyse des résultats en matière de performance financière et opérationnelle du Programme durant le triennat 2013-2015, en offrant une comparaison avec les deux triennats précédents, et fournit les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour la période visée. Ces résultats sont complétés par un résumé des

réalisations par Objectif stratégique, qui figure en Appendice A. Le rapport fournit aussi des informations sur les faits nouveaux significatifs survenus au sein de la Direction de la coopération technique durant le triennat, notamment l'obtention de la certification ISO 9001:2008, le renforcement de l'engagement de l'OACI à améliorer en permanence la qualité et l'efficacité de ses services de coopération technique au profit des États membres et de la communauté aéronautique mondiale dans son ensemble. L'Appendice B de la note de travail propose une mise à jour de la Résolution A36-17 de l'Assemblée, sous forme d'Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, en vue de son adoption par l'Assemblée.

15.3 Dans la note A39-WP/45, le Conseil informe l'Assemblée de la création du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) dans le cadre de l'initiative *Aucun Pays laissé de côté* (NCLB) et donne une description détaillée de son cadre. Rappelant que beaucoup d'États membres ne possèdent pas les fonds requis pour financer l'assistance nécessaire pour assurer de manière systématique l'élaboration de leurs programmes d'aviation civile, le développement de leurs ressources humaines et l'aménagement de leurs infrastructures, le rapport indique que par le biais du Programme, l'OACI mettra à la disposition des États intéressés des professionnels de l'aviation compétents et expérimentés qui sont disposés à fournir de l'assistance technique à court terme, à titre volontaire, dans leurs domaines d'expertise. Ces experts travailleront en étroite collaboration avec les responsables gouvernementaux pour, entre autres, remédier aux insuffisances identifiées lors des audits de l'OACI, répondre aux situations d'urgence et renforcer les capacités des États en matière de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en complément à d'autres initiatives. Le rapport souligne que la participation à l'IPAV est ouverte à tous les professionnels de l'aviation des États, de l'industrie aéronautique et du secteur privé, sous réserve de l'examen de leurs titres de compétences par l'Organisation, et note la création par le Conseil d'un Fonds de contributions volontaires destiné à recevoir les contributions à la mise en œuvre du Programme. Dans l'Appendice de la note de travail, le Conseil propose un projet de résolution en vue de son adoption par l'Assemblée.

15.4 La note A39-WP/383, présentée par la République dominicaine, propose la création d'un système de consultation qui permettrait aux États membres de vérifier le profil et les antécédents en matière de performance contractuelle des fournisseurs recrutés par l'OACI dans le cadre des projets de coopération technique. En particulier, la République dominicaine recommande à l'Assemblée i) le retrait de la liste des fournisseurs de l'OACI, ii) l'exclusion de toute participation active aux activités parrainées par l'OACI et iii) la publication de l'identité des vendeurs qui ne respectent leurs obligations contractuelles ou qui sont impliqués dans des poursuites en justice causant des torts aux États.

15.5 La note A39-WP/244-révisée, présentée par l'Indonésie, souligne l'importance des programmes environnementaux dans l'aviation, en particulier dans les économies en développement, et appelle l'attention sur le besoin de mobiliser des ressources en vue de faciliter l'appui financier à une mise en œuvre efficace du régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) de l'OACI. Elle décrit par exemple le succès de la coopération internationale enregistré en Indonésie dans le cadre, entre autres, d'un projet de coopération technique de l'OACI relatif aux mesures environnementales dans l'aviation civile. L'Indonésie suggère par conséquent l'extension d'une coopération technique de ce genre pour aider les États dont les ressources sont limitées, grâce aux contributions volontaires des États membres, des parties prenantes, des organisations internationales et d'autres organismes du système des Nations Unies au Fonds environnemental de l'OACI. La note A39-WP/244 propose par ailleurs qu'un Programme environnemental de coopération technique soit créé en étroite coordination avec la Sous-direction de l'environnement et la Direction de coopération technique de l'OACI.

15.6 La note A39-WP/292, présentée par le Pérou avec l'appui de l'Argentine, la Bolivie, le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, la Guyane, le Panama, le Paraguay, Surinam, l'Uruguay et

le Venezuela, donne des informations sur trois projets de coopération technique de l'OACI mis en œuvre dans la Région Amérique du Sud avec le soutien du bureau régional Amérique du Sud (SAM) de l'OACI, à savoir RLA/99/901 (Système régional de supervision de la sécurité), RLA/03/901 (Gestion du réseau numérique d'Amérique du Sud (REDDIG) et administration du segment satellitaire) et RLA/06/901 (Assistance à la mise en œuvre du système régional de gestion du trafic aérien). Ces projets, qui visent à mettre en œuvre le Plan régional de navigation aérienne, offrent des solutions durables aux États participants, grâce à des partenariats de collaboration prévoyant le partage des ressources et de l'expertise disponibles, et le renforcement des capacités. La note souligne les diverses réalisations des projets, lesquelles vont de la mise en œuvre des technologies de communication, de navigation et de surveillance (CNS) à l'élaboration de règlements harmonisés de sécurité de l'aviation civile et à la formation d'experts nationaux en aviation civile, ce qui a conduit à l'amélioration importante des notes de mise en œuvre des États de la région. Sur la base de cette expérience positive, le Pérou invite l'Assemblée à encourager les États membres de l'OACI à travailler en collaboration en vue d'atteindre des objectifs régionaux communs grâce à la mise en œuvre de projets de coopération technique.

15.7 La note A39-WP/105, présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Organisation européenne pour la sûreté de la navigation aérienne (EUROCONTROL), insiste sur l'importance des activités de renforcement des capacités organisées par l'OACI, des États individuels, des organisations régionales ou l'industrie pour aider les États à assurer une conformité efficace et durable aux normes et pratiques recommandées de l'OACI. Elle souligne à cet égard les contributions importantes apportées par les États et organisations régionales d'Europe comme la Commission européenne (CE), l'Agence européenne de la sécurité aérienne (AESA), la CEEA et EUROCONTROL aux États bénéficiaires dans les domaines de la sécurité, de la gestion du trafic aérien, de la sûreté et de la facilitation, du développement économique et de la protection environnementale. Le Comité fait remarquer que cette note sera examinée au titre du point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*.

15.8 La note A39-WP/141, présentée par le Comité aéronautique inter-États (IAC), fournit des informations sur le projet de coopération technique intitulé « le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité dans la Communauté d'États indépendants » (COSCAP-CIS). Elle met en exergue les résultats obtenus depuis le démarrage du programme en 2001 dans le domaine de la formation, laquelle a été fournie à un nombre total d'environ 9 000 experts de l'aviation de la région, en coopération avec Airbus, la société Boeing et la Federal Aviation Administration des États-Unis dans le cadre de plus de 100 séminaires, conférences et programmes de formation. La formation dispensée au titre du projet a trait à l'inspection de sécurité, au dégivrage et à des types particuliers d'aéronefs.

15.9 La note A39-WP/415, présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, informe l'Assemblée de la contribution et de l'appui renouvelé de l'Europe aux objectifs de l'initiative NCLB. L'Appendice de la présente note d'information fournit une liste non exhaustive des activités d'assistance technique et de renforcement des capacités dans divers domaines de l'aviation civile réalisées par l'UE, la CEAC et EUROCONTROL pour appuyer des États bénéficiaires dans diverses régions. Ces activités s'ajoutent à d'autres initiatives entreprises sur le plan bilatéral ou multilatéral par des États européens individuels, et qui ne sont pas couvertes par la note.

15.10 Le Comité exécutif note que durant le triennat actuel, le Programme de coopération technique de l'OACI a joui, de par sa performance, de l'intérêt continu des États, des donateurs et des entités privées, réalisant une exécution totale du Programme équivalant à 389,7 millions USD et une mise en œuvre d'une moyenne de 110 projets par année dans environ 150 États de toutes les régions.

Le Comité est aussi informé que les résultats financiers des opérations du premier semestre de 2016 laissent entrevoir des perspectives favorables pour le prochain triennat. Sur le plan opérationnel, la secrétaire générale réitère qu'étant donné les avancées technologiques rapides dans l'aviation civile, le Programme de coopération technique continuera de jouer un rôle important dans la fourniture d'appui aux États membres de l'OACI. Fait particulièrement important, le Comité remarque que cette période a également connu la consolidation du système de gestion de la qualité de la Direction de la coopération technique (TCB), avec l'obtention du certificat de conformité ISO 9001:2008 par l'ensemble des sections de TCB en octobre 2014.

15.11 Le Comité approuve la création de l'IPAV et du Fonds de contributions volontaires connexe dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* pour remédier aux insuffisances identifiées durant les audits de l'OACI, répondre aux situations d'urgence, encourager l'autosuffisance et stimuler la croissance. Les États membres de l'OACI, les institutions de financement, l'industrie de l'aviation et d'autres parties prenantes sont invités à participer au Programme en fournissant des ressources financières et humaines durables.

15.12 Un appui est exprimé en faveur du renforcement de la surveillance par l'OACI de ses services d'acquisition en améliorant la transparence et l'échange d'informations sur la performance des vendeurs. En particulier, il est recommandé de solliciter les opinions des États sur les vendeurs et la qualité des services rendus, en conformité avec les obligations de l'OACI en matière de satisfaction de la clientèle et ses obligations partagées par rapport au projet mis en œuvre par le biais de la Direction de la coopération technique. Il est recommandé que les questions juridiques découlant de la proposition soumise par la République dominicaine dans la note A39-WP/383 soient examinées par la Direction des affaires juridiques. Le Comité reconnaît que suite à une recommandation du Corps commun d'inspection des Nations Unies, dans le cadre d'un effort déployé à l'échelle de l'Organisation pour assurer l'intégrité de ses activités d'acquisition, l'OACI procède déjà à l'élaboration d'une politique de sanctions à l'encontre des vendeurs s'inspirant du cadre de politique type des Nations Unies sur les sanctions applicables aux vendeurs, aux fins d'examen et approbation par le Conseil durant sa prochaine session en 2017.

15.13 Il est convenu qu'il faut faciliter l'appui financier à la création de programmes environnementaux dans les pays en développement, notamment à une mise en œuvre efficace du régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) de l'OACI. Reconnaisant le rôle de la coopération internationale dans la mobilisation des ressources et les pistes potentielles d'aide bilatérale, le Comité souligne aussi les avantages procurés par les Fonds de contributions volontaires et le mécanisme de coopération technique existants de l'OACI.

15.14 Le Comité exécutif reconnaît l'importance de la coopération régionale pour le renforcement des systèmes de l'aviation civile ainsi que des ressources humaines et des infrastructures connexes, conformément aux plans régionaux de navigation aérienne, grâce au partage de l'expertise, à l'harmonisation des règlements et aux efforts de renforcement des capacités, compte tenu en particulier des réalisations concrètes accomplies par les États d'Amérique du Sud, qui ont conduit à une amélioration importante des notes de mise en œuvre effective dans la région. Le Comité recommande par conséquent que l'Assemblée encourage les États membres de l'OACI à travailler de concert à la réalisation d'objectifs communs grâce à la mise en œuvre de projets régionaux et infrarégionaux de coopération technique.

15.15 À la lumière de ses délibérations, le Comité exécutif invite l'Assemblée à :

- a) encourager les États membres, les institutions financières, l'industrie aéronautique et d'autres parties prenantes à participer au Programme OACI des volontaires de l'aviation, en fournissant des ressources financières et humaine durables ;
- b) demander à la Secrétaire générale de soumettre les questions juridiques découlant de la proposition présentée par la République dominicaine dans la note A39-WP/244 à la Direction des affaires juridiques pour examen ;
- c) demander à la Secrétaire générale d'étudier la possibilité d'établir un Programme environnemental OACI d'assistance technique, en tenant compte des partenariats existants et nouveaux pour la mobilisation des ressources ;
- d) encourager les États membres de l'OACI à travailler de concert à la réalisation d'objectifs communs grâce à la mise en œuvre de projets régionaux et infrarégionaux de coopération technique.

15.16 Le Comité convient par ailleurs de soumettre, pour adoption par la Plénière, des Résolutions ci-après présentées par le Conseil dans la note A39-WP/47 — *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* et la note A39-WP/45 — *Programme OACI des volontaires de l'aviation* :

Résolution 15/1 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de soutien technique, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, et entérinées par la 38^e session de l'Assemblée,

Considérant que la « Coopération technique » consiste en tout projet demandé et financé par des États et/ou des organisations et mis en œuvre par l'entremise de la Direction de la coopération technique sur la base du recouvrement des coûts, où tous les coûts directs et indirects liés au projet sont recouverts,

Considérant que l'« Assistance technique » consiste en toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le Budget du Programme ordinaire et/ou des Fonds de contributions volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une Direction ou un Bureau quelconque selon la nature et la durée du projet,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, telles qu'elles existent à la clôture de la 39^e session de l'Assemblée ;

2. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A36-17.

APPENDICE A

Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que la croissance et le perfectionnement de l'aviation civile peuvent contribuer grandement au développement économique des États,

Considérant que l'aviation civile est importante pour le progrès technique, économique, social et culturel de tous les pays, et particulièrement des pays en développement, ainsi que pour leur coopération à l'échelon sous régional, régional et mondial,

Considérant que l'OACI peut aider les États à développer leur aviation civile, tout en travaillant à atteindre ses propres Objectifs stratégiques,

Considérant que la Résolution 222 (IX)A du Conseil économique et social (ECOSOC) des Nations Unies du 15 août 1949, approuvée par l'Assemblée générale dans sa Résolution du 16 novembre 1949 et ratifiée par l'Assemblée de l'OACI dans sa Résolution A4-20, chargeait toutes les organisations du système des Nations Unies de participer pleinement au Programme élargi d'assistance technique pour le développement économique, et que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies pour l'aviation civile, a commencé à réaliser des projets de coopération technique et d'assistance technique en 1951 avec des fonds provenant du compte spécial des Nations Unies pour l'assistance technique, créé au titre de la Résolution ci-dessus,

Considérant qu'en raison des déficits importants enregistrés de 1983 à 1995, il a fallu définir une nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ainsi qu'une nouvelle structure organisationnelle pour la Direction de la coopération technique,

Considérant que la mise en œuvre de la nouvelle politique de coopération technique et d'assistance technique, ratifiée par l'Assemblée à sa 31^e session et fondée sur la mise en place progressive du concept de personnel essentiel, sur l'intégration de la Direction de la coopération technique à la structure de l'Organisation et sur la création d'un mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, ainsi que sur la nouvelle structure organisationnelle appliquée à la Direction de la coopération technique dans les années 1990, a réduit les coûts de façon significative et amélioré sensiblement la situation financière des Programmes de coopération technique et d'assistance technique,

Considérant que les objectifs de cette nouvelle politique ont mis l'accent sur l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique dans la mise en œuvre au niveau mondial des normes et pratiques recommandées (SARP) et des plans de navigation aérienne (ANP) de l'OACI ainsi que sur le développement de l'infrastructure et des ressources humaines de l'aviation civile des États en développement qui ont besoin de la coopération technique ou de l'assistance technique de l'OACI,

Considérant que la normalisation et le contrôle de la mise en œuvre des SARP demeurent des fonctions importantes de l'Organisation et que l'accent a été mis sur le rôle de l'OACI en vue de la mise en œuvre et du soutien des États contractants,

Considérant que la Résolution A35-21 a encouragé le Conseil et la Secrétaire générale à adopter une structure et un mécanisme qui fassent une place à des méthodes à orientation commerciale pour permettre des partenariats productifs avec des partenaires de financement et avec les États bénéficiaires,

Considérant que le Conseil est convenu qu'il fallait accroître la souplesse de fonctionnement de la Direction de la coopération technique en maintenant une supervision et un contrôle appropriés des activités de coopération technique et d'assistance technique,

Considérant que toutes les activités de coopération technique de l'Organisation restent basées sur le principe du recouvrement des coûts et que des mesures devraient être prises pour réduire au minimum les coûts administratifs et opérationnels dans la mesure du possible,

Considérant que les revenus des Programmes de coopération technique et d'assistance technique, ainsi que du Fonds connexe pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour le triennat et au-delà ne peuvent être estimés avec précision et peuvent varier sensiblement en fonction de divers facteurs qui échappent au contrôle de l'OACI,

Considérant que le Conseil a adopté une politique sur le recouvrement des coûts concernant la répartition des frais entre le Budget du Programme ordinaire et le Fonds AOSC pour des services fournis par le Programme ordinaire à la Direction de la coopération technique et pour des services fournis par la Direction de la coopération technique au Programme ordinaire,

L'Assemblée,

Programmes de coopération technique et d'assistance technique

1. *Reconnaît* l'importance des Programmes de coopération technique et d'assistance technique pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation,
2. *Réaffirme* que les Programmes de coopération technique et d'assistance technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, est une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du Programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des SARP et des plans de navigation aérienne ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile,
3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer les Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à la Direction de la coopération technique de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets,
4. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale,
5. *Affirme* que l'amélioration de la coordination de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre doit passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions, et par un renforcement de la coopération ainsi que par une coordination plus étroite entre les Programmes de coopération technique et d'assistance technique afin d'éviter le double emploi et les chevauchements,
6. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent

accumulé du Fonds AOSC, et que l'appui du budget du Programme ordinaire ne soit sollicité qu'en dernier recours,

7. *Demande* à la Secrétaire générale de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique et d'assistance technique,

8. *Réaffirme* que les coûts recouverts par l'Organisation pour les services de soutien fournis par la Direction de la coopération technique doivent être directement et exclusivement liés aux activités des projets en vue de maintenir au minimum les frais de soutien administratif,

L'OACI, institution spécialisée reconnue pour l'aviation civile

9. *Recommande* aux États donateurs, aux institutions de financement et aux autres partenaires du développement, y compris l'industrie aéronautique et le secteur privé, chaque fois que cela est approprié, d'accorder la préférence à l'OACI pour la détermination, l'élaboration, l'analyse, la mise en œuvre et l'évaluation des projets d'aviation civile dans le domaine de la coopération technique et de l'assistance technique, et prie la Secrétaire générale de poursuivre ses démarches auprès de ces entités ainsi qu'auprès des États bénéficiaires potentiels, afin que des fonds soient affectés au développement de l'aviation civile, l'OACI jouant le rôle d'agent d'exécution,

10. *Recommande* aux États qui reçoivent de l'aide bilatérale ou sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI pour les soutenir dans l'exécution de leurs programmes en matière d'aviation civile,

Élargissement des activités de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

11. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la Direction de la coopération technique, il est nécessaire de veiller au maintien de la bonne réputation de l'OACI,

12. *Réaffirme* qu'il est nécessaire que l'OACI étende la fourniture de coopération technique et de l'assistance technique aux entités non gouvernementales (publiques ou privées) qui s'occupent directement d'aviation civile, afin de promouvoir les Objectifs stratégiques de l'OACI, et que la coopération et l'assistance fournies par l'OACI devraient englober, entre autres, les activités qui étaient traditionnellement du ressort des administrations nationales de l'aviation civile et qui sont privatisées dans une certaine mesure, l'État restant néanmoins responsable, vu la Convention de Chicago, de la qualité des services fournis et de leur conformité avec les SARP de l'OACI et demande à la Secrétaire générale d'aviser les autorités d'aviation civile compétentes des aspects techniques des projets dès le début des négociations avec les entités non étatiques,

13. *Réaffirme* que l'OACI devrait, sur demande, élargir la fourniture de services de coopération technique et d'assistance technique aux entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent dans des États contractants des projets d'aviation civile visant à améliorer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du transport aérien international et charge la Secrétaire générale d'examiner au cas par cas les demandes de coopération et d'assistance adressées à l'OACI par ces entités dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, en tenant particulièrement compte de la conformité des projets avec les SARP de l'OACI et, s'il y a lieu, avec les politiques et les règlements nationaux pertinents promulgués par l'État bénéficiaire,

Accords de coopération technique et d'assistance technique

14. *Réaffirme* que l'OACI, dans le cadre de ses Programmes de coopération technique et d'assistance technique, utilisera les accords de fonds d'affectation spéciale (FAS), les Accords de services de gestion (ASG), le Service des achats d'aviation civile (CAPS) et d'autres accords-cadres et arrangements de financement comme il conviendra pour coopérer avec les parties prenantes qui mettent en œuvre des projets d'aviation civile et les assister autant que possible,

15. *Constate avec satisfaction* que certains États prennent l'initiative d'utiliser davantage ces arrangements pour obtenir une coopération technique et une assistance technique dans le domaine de l'aviation civile.

APPENDICE B

Financement des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

L'Assemblée,

Considérant que les fonds disponibles pour la coopération technique et l'assistance technique dans le domaine de l'aviation civile sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

Considérant que le Programme de coopération technique est financé, à quelques exceptions près, par les pays en développement qui allouent des fonds à leurs propres projets,

Considérant que le Programme d'assistance technique est financé par les fonds volontaires de l'OACI et le budget ordinaire de l'Organisation,

Considérant que les administrations de l'aviation civile des pays les moins avancés sont, en particulier, celles qui nécessitent le plus de soutien, tout en devant parallèlement faire surtout appel aux institutions financières et aux industriels du secteur pour financer leurs projets de coopération technique,

Considérant que le PNUD dirige essentiellement ses fonds vers des secteurs du développement autres que l'aviation civile et que sa contribution financière aux activités de l'aviation civile a considérablement baissé au point de représenter moins de 1 % des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, mais que le PNUD continue de fournir à l'OACI un soutien administratif au niveau des pays,

Considérant que l'évolution rapide de la technique dans le domaine de l'aviation civile impose aux États en voie de développement des dépenses importantes au titre des installations et services aéronautiques au sol nécessaires pour suivre cette évolution, et continue d'accroître leurs besoins de formation de personnel aéronautique national au-delà de leurs ressources financières et leurs moyens d'enseignement,

Considérant que l'Assemblée a introduit le Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI en vue de mobiliser des ressources supplémentaires pour des projets de coopération technique et d'assistance technique identifiés selon les besoins afin d'appuyer la mise en œuvre des SARP et des installations et services énoncés dans les plans de navigation aérienne, ainsi que la mise en œuvre des recommandations découlant d'audits de l'OACI et les mesures visant à corriger des carences constatées,

Considérant que les institutions de financement attendent de ceux qui réalisent les projets qu'elles financent une exécution rapide et efficace et une information détaillée et en temps réel sur les activités et les finances des projets,

1. *Demande* aux institutions de financement, aux États donateurs et aux autres partenaires du développement, notamment l'industrie et le secteur privé d'accorder une plus haute priorité au développement du sous-secteur transport aérien des pays en développement et demande au Président du Conseil, à la Secrétaire générale et au Secrétariat d'intensifier leurs contacts avec l'Organisation des Nations Unies, notamment avec le PNUD, afin que celle-ci augmente sa contribution aux projets de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI,

2. *Appelle l'attention* des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement sur le fait que l'OACI est l'institution spécialisée des Nations Unies chargée de l'aviation civile et, en tant que telle, reconnue par les Nations Unies comme l'autorité experte en matière de coopération technique et d'assistance technique pour les pays en développement en ce qui concerne les projets d'aviation civile,

3. *Prie instamment* les États contractants qui participent aux sources de financement d'appeler l'attention de leurs représentants auprès de ces organisations sur l'intérêt que présente une coopération et une assistance aux projets d'aviation civile, notamment lorsque ces projets sont nécessaires pour l'établissement de l'infrastructure vitale du transport aérien et/ou le développement économique d'un pays,

4. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une coopération et une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être financés,

5. *Encourage* les dispositions prises par les pays en développement pour se procurer à toutes les sources appropriées les fonds nécessaires au développement de leur aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible,

6. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique d'étendre les services intéressant la sécurité, la sûreté de la navigation aérienne, la protection de l'environnement et l'efficacité de l'aviation civile qu'elle assure aux États, contribuant ainsi davantage à la réalisation des Objectifs stratégiques et, en particulier, à la mise en œuvre des SARP et à la correction des carences constatées lors des audits,

7. *Autorise* la Secrétaire générale à recevoir, pour le compte des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, des contributions financière et en nature pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, y compris des contributions volontaires sous forme de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement,

8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI,

9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile,

10. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP).

APPENDICE C

Mise en œuvre des Programmes de coopération technique et d'assistance technique

L'Assemblée,

Considérant que le but de l'OACI est d'assurer la croissance sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

Considérant que la mise en œuvre des projets de coopération technique et d'assistance technique s'ajoute en complément aux initiatives du Programme ordinaire pour la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI,

Considérant que les États contractants font de plus en plus appel à l'OACI pour qu'elle leur fournisse conseils, coopération technique et assistance technique pour mettre en œuvre les SARP et développer leur aviation civile par le renforcement de leur administration, la modernisation de leur infrastructure et le perfectionnement de leurs ressources humaines,

Considérant, qu'il est urgent de réaliser des activités de suivi effectives et correctives suite aux audits de la méthode de surveillance continue du Programme universel OACI d'audits de supervision de la sécurité (USOAP CMA) et du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) pour appuyer les États dans la rectification des carences détectées, notamment les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté,

Considérant que le financement extrabudgétaire apporté aux Programmes de coopération technique et d'assistance technique permet à l'OACI, par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique, de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'USOAP CMA, des missions de validation coordonnées (ICVM) et de l'USAP,

Considérant que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde,

Considérant que les évaluations a posteriori pourraient constituer de précieux outils pour déterminer les incidences des projets sur l'aviation et pour la planification des projets futurs,

Considérant que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la Direction de la coopération technique, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent une coopération technique et une assistance technique sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile,
2. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournies par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et prie instamment le Conseil de continuer d'attribuer une priorité élevée à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire des Programmes de coopération technique et d'assistance technique en raison des grands avantages que présentent ces projets,
3. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et rappelle aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives,
4. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région,
5. *Prie instamment* les États qui bénéficient de la coopération technique ou d'une assistance technique par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit prise dans les meilleurs délais au sujet des experts ainsi que des éléments formation et acquisition, en conformité avec les conditions figurant dans les accords de projet,
6. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile (CAPS) que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer,
7. *Demande* que les États contractants, en particulier les pays en développement, encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI,
8. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors des Programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI,
9. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.

Résolution 15/2 : Programme OACI des volontaires de l'aviation

L'Assemblée,

Considérant que, conformément à l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale, chaque État membre s'engage à prêter son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements, les normes, les procédures et l'organisation relatifs aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires, dans toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Considérant que de nombreux États ont de la difficulté à s'acquitter de leurs obligations en vertu de la Convention et qu'il existe encore des écarts dans le niveau de mise en œuvre des normes et des pratiques recommandées (SARP) de l'OACI,

Considérant qu'un certain nombre de pays sont confrontés à des insuffisances de capacité en ressources financières et humaines, et ne peuvent remédier de façon adéquate aux carences de leurs systèmes d'aviation civile,

Considérant que l'OACI joue un rôle de chef de file dans la facilitation de la mise en œuvre des SARP et la rectification des carences de l'aviation civile en coordonnant l'assistance et en mobilisant les ressources auprès des partenaires de l'aviation,

Considérant qu'il est nécessaire et souhaitable d'aider les États à remédier aux lacunes détectées durant les audits de sécurité et de sûreté de l'OACI, à développer leurs capacités de mettre en œuvre les SARP de l'OACI, à répondre aux situations d'urgence touchant leur système d'aviation et à promouvoir l'autonomie et la croissance,

Rappelant la Résolution 70/129 de l'Assemblée générale des Nations Unies – Intégrer le volontariat aux activités axées sur la paix et le développement : plan d'action pour la décennie à venir et au-delà,

Reconnaissant que le volontariat, dans sa diversité, son universalité et ses valeurs, peut être un puissant outil de développement et un atout pour les gouvernements et les partenaires à l'échelle mondiale, et qu'il convient de tirer pleinement parti de son potentiel comme une ressource complémentaire au soutien technique,

Considérant que des professionnels de l'aviation compétents et expérimentés de l'OACI, de l'industrie aéronautique, des États et du secteur privé, constituent une source précieuse de connaissances qui pourrait contribuer au développement durable de l'aviation civile,

1. *Fait la promotion* du volontariat comme un instrument important et efficace permettant aux experts compétents de contribuer positivement au développement durable de l'aviation civile dans le monde ;
2. *Entérine* la décision prise par le Conseil d'établir et de promouvoir le Programme OACI de volontaires de l'aviation (IPAV),
3. *Encourage*, par l'intermédiaire de l'IPAV, la participation et l'intégration fructueuses aux programmes et aux projets d'assistance/de coopération technique, à titre volontaire, de professionnels de

l'aviation compétents et expérimentés provenant l'OACI, des États, de l'industrie aéronautique et du secteur privé,

4. *Invite* les États contractants à envisager, le cas échéant, de recourir à l'IPAV pour l'assistance/coopération technique,

5. *Souligne* que la mise à disposition de moyens adéquats pour les activités des volontaires est essentielle pour donner un effet multiplicateur au potentiel complet du volontariat et de l'IPAV,

6. *Encourage* les États contractants et autres parties intéressées en mesure de le faire, à participer à l'IPAV, en coordination avec la communauté de l'aviation civile internationale, en fournissant des ressources financières et humaines afin de soutenir les États en développement et les États les moins développés dans les efforts déployés pour s'acquitter de leurs obligations au titre de la Convention relative à l'aviation civile internationale,

7. *Invite* les États donateurs, les institutions financières et autres partenaires de développement, à offrir un financement durable à l'appui de l'administration, de la surveillance et de la mise en œuvre de l'IPAV, au moyen du Fonds de contributions volontaires de l'IPAV,

8. *Invite instamment* le Conseil à continuer de soutenir et d'aider la promotion de l'IPAV.

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

16.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif examine la question de la politique de sûreté de l'aviation sur la base d'un rapport au Conseil sur la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (WP/14) et d'un rapport au Conseil sur l'élaboration d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (WP/15). Se fondant sur ces informations, il examine également la proposition du Conseil relative à l'actualisation de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (WP/16), et une proposition de nouvelle résolution visant à Promouvoir la cybersécurité dans l'aviation civile (WP/17). En outre, 23 notes sont soumises par des États et des observateurs : WP/98, 99, 131, 132, 136, 145, 175, 177, 180, 184, 187, 198, 219, 238, 254, 310, 311, 312, 315, 327, 330, 361 et 373.

16.2 Afin d'établir le contexte des délibérations sur les notes ci-dessus, le Comité examine une mise à jour faite par la France, la Nouvelle-Zélande et le Royaume-Uni à la Résolution 2309 (2016) sur la sûreté de l'aviation, qui a été adoptée par la réunion spéciale du Conseil de sécurité des Nations Unies (ONU) le 22 septembre 2016, suivie d'un rapport de la Secrétaire générale sur sa séance d'information au Conseil de sécurité de l'ONU.

16.3 La Secrétaire générale de l'OACI indique également que la Résolution 2309 (2016) reconnaît la menace terroriste qui pèse sur l'aviation civile mondiale comme étant une menace à la paix et à la sécurité internationales, appelle tous les États à mettre en œuvre de mesures efficaces pour atténuer cette menace, et prie instamment les États de travailler avec l'OACI pour soutenir la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans le domaine de la sûreté.

16.4 Les efforts déployés par le Conseil de sécurité de l'ONU pour renforcer la coopération et la collaboration internationales afin de faire face à la menace que posent les terroristes en prenant pour cible l'aviation civile sont largement appuyés par le Comité, qui reconnaît qu'une résolution de l'ONU sur le terrorisme et la sûreté de l'aviation aiderait à sensibiliser à la menace contre l'aviation civile, à

renforcer le cadre international existant des normes relatives à la sûreté de l'aviation et à encourager la mise en œuvre de mesures efficaces pour faire face à cette menace. Les délégués reconnaissent aussi qu'une telle résolution servirait d'outil clé pour l'OACI et ses États membres lorsqu'ils harmonisent et ajustent les priorités de sûreté de l'aviation. Plusieurs États membres mentionnent la Résolution 2309 lorsqu'ils attirent fermement l'attention sur la nécessité d'accélérer l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP).

16.5 S'agissant plus particulièrement de la coopération ONU-OACI en matière de sûreté de l'aviation, les délégués ont appuyé les appels du Conseil de sécurité des Nations Unies en faveur de la poursuite de la coopération entre l'OACI et les organismes des Nations Unies concernés, tels que la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme des Nations Unies pour déterminer les lacunes et les vulnérabilités liées à la sûreté de l'aviation, l'Équipe spéciale de lutte contre le terrorisme des Nations Unies pour faciliter la prestation de l'assistance technique et le renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et le Comité de l'ONU contre le terrorisme. .

16.6 Dans la note WP/14, le Conseil rend compte des principales réalisations de la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) au cours du triennat 2014-2016, soulignant les progrès constants réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie ainsi que les enseignements tirés. Il propose aussi qu'en attendant l'approbation d'un GASeP, la mise en œuvre de l'ICASS soit prolongée pendant le triennat 2017-2019.

16.7 À la lumière des résultats et des réalisations découlant de la mise en œuvre de l'ICASS pendant le triennat 2014-2016, le Conseil présente dans la note WP/15 une proposition pour l'élaboration du GASeP. Ce document traite des besoins d'assistance des États et des régions et oriente les efforts de renforcement de la sûreté de l'aviation de tous les États, ainsi que ceux des autres parties prenantes, au moyen d'un ensemble d'objectifs et de cibles convenus à l'échelle internationale.

16.8 Comme l'a demandé la 38^e session de l'Assemblée, et compte tenu des faits nouveaux survenus dans le domaine de la sûreté de l'aviation depuis la 38^e session de l'Assemblée ainsi que de l'orientation future de l'OACI dans ce domaine, le Conseil présente dans la note WP/16 des propositions de révision de la Résolution A38-15 de l'Assemblée : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation. .

16.9 Soucieux de favoriser davantage une approche concertée et cohérente pour la gestion des cybermenaces et des cyber-risques, le Conseil propose dans la note WP/17 un projet de résolution sur la meilleure manière de promouvoir la cybersécurité dans l'aviation civile. La résolution vise à promouvoir la cybersécurité grâce à une approche horizontale, transversale et fonctionnelle, réaffirmant l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'Aviation civiles contre les cybermenaces. Elle cherche aussi à obtenir de l'OACI, des États membres et des parties prenantes de l'industrie, un engagement mondial à promouvoir la cybersécurité dans l'aviation civile et à atténuer les menaces et les risques connexes de manière collaborative et systématique.

16.10 Dans la note WP/98, la Slovaquie, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, présente des propositions relatives aux priorités de la sûreté de l'aviation. Ces propositions s'inspirent des enseignements tirés de la mise en œuvre de la Résolution A38-15 de l'Assemblée et du programme des travaux de l'OACI pour 2014-16, et doivent être prises en compte dans les modifications de la Résolution A38-15 de l'Assemblée et lors de la définition des priorités des travaux de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation pour le triennat 2017-2019.

16.11 Dans la note WP/99, Révision n° 1, les États-Unis et l'Union européenne et ses États membres, ainsi que les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et EUROCONTROL, s'emploient à promouvoir une approche coordonnée pour atténuer la menace posée par les cyberattaques. La note entérine une approche commune de la gestion des risques en aviation qui définirait des principes et méthodes communs pour identifier, évaluer et atténuer les risques liés aux cyberattaques en vue de garantir une cyber-résilience mondiale et cohérente. En outre, la note souligne la nécessité cruciale de partager les informations sur les cyberincidents et les cybermenaces pour garantir la cyber-résilience mondiale et gérer la nature évolutive des cyberattaques.

16.12 La Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) souligne dans la note WP/145 l'importance de s'adapter aux menaces nouvelles et émergentes et d'élaborer de manière proactive des mesures et des éléments indicatifs visant à atténuer les risques liés à ces menaces. En particulier, la note met en lumière la croissance des attaques côté ville et les menaces posées par des personnes autres que les passagers, tels que le personnel aéroportuaire. Reconnaisant les progrès réalisés par l'OACI en matière de sûreté des zones côté ville des aéroports, comme en témoigne la décision de porter au rang de normes les pratiques recommandées les dispositions connexes de l'Annexe 17, la note demande l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires et le déploiement d'activités de renforcement des capacités pour aider les États à s'attaquer à la menace interne.

16.13 Dans la note WP/175, Singapour, au nom de 23 États membres, souligne qu'il est extrêmement important de relever les défis posés par les cyberattaques. En s'appuyant sur les questions clés examinées lors de la Conférence sur la cybersécurité dans l'aviation civile, tenue à Singapour en juillet 2015, la note propose un certain nombre de mesures que peuvent prendre les organismes de réglementation et les parties prenantes dans un cadre et sous la direction de l'OACI. En particulier, elle demande que les institutions partagent les informations et les meilleures pratiques concernant la cybersécurité dans l'aviation civile pour aider les États et les parties prenantes, conjointement et collectivement, à détecter les tendances, identifier les menaces et élaborer des contre-mesures efficaces.

16.14 L'expérience en matière d'auto-évaluation de la sûreté de l'aviation est soulignée par les États-Unis dans la note WP/177. Il est proposé, au cours du prochain triennat, d'accorder la priorité, dans ce domaine à l'amélioration et au renforcement des outils mis à la disposition des États aux fins de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et de l'évaluation des systèmes de la sûreté. Ces outils peuvent comprendre des informations et des meilleures pratiques sur la manière d'améliorer les auto-évaluations dans le cadre des programmes nationaux de contrôle de la qualité pour la sûreté de l'aviation. L'analyse par arbre de défaillances des données sur la conformité peut indiquer que les problèmes de mise en œuvre sont systémiques et qu'ils appellent des solutions à un niveau fondamental.

16.15 Alors que l'OACI et ses États membres se sont traditionnellement attachés à repérer les menaces externes pesant sur l'environnement de l'aviation civile, les États-Unis font observer, dans la note WP/180, que les systèmes aéronautiques demeurent vulnérables face aux risques internes qui existent dans pratiquement toutes les industries, notamment l'aviation civile. Dans la note, ils demandent instamment aux organisations de l'aviation civile et aux autres autorités de prendre en considération, comprendre et mettre en œuvre les mesures appropriées visant à remédier aux risques internes et à renforcer la sûreté en appuyant directement l'Annexe 17 — Sûreté, Chapitre 4, de l'OACI, en tenant compte de l'expérience des États-Unis concernant la lutte contre les risques internes et leur gestion.

16.16 La nécessité de parvenir à une meilleure reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté liées à l'application de contrôles de sécurité aux liquides, aérosols et gels (LAG) et de sacs de sûreté à indicateur d'effraction (STEB) a été soulignée par l'Afrique du Sud dans la note WP/184. Tout en reconnaissant le droit fondamental des États de restreindre le transport de LAG en transit sur leur

territoire, la note encourage la reconnaissance mutuelle de mesures équivalentes et une plus grande collaboration entre les États à cet égard.

16.17 Dans la note WP/187, la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) souligne l'importance de la protection de toute l'information numérique et de tous les systèmes informatiques au sein des réseaux aéronautiques, et appelle à une plus grande coordination entre les nombreuses communautés de l'aviation à l'aide de systèmes de technologies de l'information et de la communication (TIC). La note reconnaît aussi que la protection des ressources pertinentes contre les cyberattaques peut être assurée différemment au sein du système aéronautique, en fonction des priorités des parties prenantes. À cet égard, elle appuie une approche commune pour résoudre les problèmes de cybersécurité, laquelle devrait être respectée afin d'intégrer pleinement la cybersécurité dans les programmes de sûreté nationaux, régionaux et internationaux.

16.18 Dans la note WP/198, le Conseil international des aéroports (ACI) appuie les mesures prises par l'OACI concernant la sûreté côté ville et identifie un certain nombre d'actions clés qui apparaissent comme essentielles pour sécuriser le côté ville des aéroports, notamment un mécanisme permettant de mieux partager les informations liées aux menaces entre les entités compétentes telles que les organismes chargés de l'application de la loi, les agences de renseignement et les aéroports. La note met fermement en garde contre la possible mauvaise compréhension de ce qui constitue les zones côté ville par les aéroports, les agences, les autorités et les États. En outre, elle remet en cause la mise en place de points de contrôle de sécurité à l'entrée des terminaux des aéroports, qui pourrait causer de nouvelles vulnérabilités et cibles sous la forme de regroupements de personnes.

16.19 En se fondant sur l'expérience d'un audit mené récemment au titre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA), l'Inde constate, dans la note WP/219, que les fondements de certaines questions de protocole (PQ) au regard des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 ne sont pas clairs. La note tente de combler les écarts entre les PQ et la réglementation en recommandant l'ajout de quelques nouvelles SARP et la suppression de certaines PQ.

16.20 Les questions liées la mise en œuvre de l'inspection-filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) dans le monde sont soulignées par le Nigéria dans la note WP/254, qui identifie l'absence d'harmonisation des politiques et de partage de renseignements sur les technologies d'inspection-filtrage comme l'obstacle principal à la levée des restrictions sur le transport des LAG.

16.21 Dans la note WP/310, la Fédération de Russie appuie l'approbation par le Conseil de l'OACI de l'Amendement 15 à l'Annexe 17 — Sûreté, qui introduit des normes nouvelles et actualisées afin d'atténuer la menace que représentent les zones côté ville des aéroports. La note propose aussi l'introduction d'une nouvelle norme demandant aux États d'installer à l'entrée des zones côté ville du matériel d'inspection radioscopique, des portiques de détection et des détecteurs manuels d'objets métalliques ainsi que des dispositifs de détection d'explosifs en vue de l'inspection-filtrage préliminaire de toutes les personnes qui pénètrent dans les installations de l'aérogare, et l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires.

16.22 L'utilisation d'un système de vidéosurveillance installé à bord des aéronefs de passagers et aux postes de stationnement d'aéronef servant à la surveillance objective pour prévenir les actes d'intervention illicite et mener les enquêtes s'y rapportant est proposée par la Fédération de Russie dans la note WP/311. Cette note énumère les avantages d'équiper les aéronefs et les postes de stationnement d'aéronef de tels systèmes de surveillance et demande que le Conseil de l'OACI examine la nécessité d'élaborer des exigences à cet égard.

16.23 Dans la note WP/312, la Fédération de Russie donne un aperçu de son cadre réglementaire de la sûreté de l'aviation qui tient compte des vulnérabilités inhérentes de ses infrastructures d'aviation civile et définit les mesures de sûreté appropriées selon une catégorisation établie de ces infrastructures. Cette note invite les États à favoriser l'échange d'informations afin de renforcer la sûreté, les parties prenantes et les infrastructures de l'aviation.

16.24 La Colombie présente dans la note WP/315 un aperçu des travaux réalisés par le Groupe régional de sûreté de l'aviation et de facilitation OACI/CLAC dans le domaine des systèmes de gestion de la sûreté (SeMS). Cette note met en relief l'engagement du Groupe à élaborer un SeMS dans le cadre d'un programme national pour la mise en œuvre de la gestion de la sûreté de l'aviation, en vue de renforcer la sûreté de l'aviation dans la région et au-delà. À cette fin, le Groupe demande l'appui des États membres sous la forme de compétences techniques.

16.25 Dans la note WP/327, le Venezuela note avec préoccupation le manque de nouvelles informations sur les LAG constatées ces dernières années et, en particulier, le manque de normes connexes dans l'Annexe 17 — Sûreté. L'introduction de telles normes contribuerait à assurer l'adoption d'une approche internationale unique pour la mise en œuvre de mesures et de contrôles liés aux LAG.

16.26 Dans la note WP/330, le Panama présente son expérience concernant les efforts régionaux en vue d'établir un système de contrôle unique de sûreté (OSS) basé sur les orientations existantes de l'OACI, et demande à l'Assemblée d'entériner ces efforts pour les Régions NACC et SAM.

16.27 Dans la note d'information WP/361, la Chine met en relief les efforts visant à réaliser des évaluations des risques de sûreté sur : les succursales outre-mer des entreprises chinoises de transport aérien ; les aéroports de destination outre-mer ; les entreprises étrangères de transport aérien effectuant des vols vers la Chine.

16.28 Dans la note d'information WP/136, l'Inde décrit les efforts qu'elle déploie pour équiper tous ses aéroports de systèmes de contrôle d'accès utilisant l'identification biométrique, en vue de renforcer l'architecture de sûreté dans ses aéroports.

16.29 Dans la note d'information WP/238, l'Indonésie rend compte des progrès réalisés concernant le cadre de la politique de sûreté de l'aviation et la mise en œuvre de stratégies de sûreté de l'aviation dans le pays, appelant l'attention sur les initiatives de sûreté de l'aviation conçues pour empêcher les actes d'intervention illicite.

16.30 Dans la note d'information WP/131, l'Espagne fournit des informations concernant la sûreté de l'aviation dans ses aéroports et ses installations de navigation aérienne, ainsi que les mesures de sûreté correspondant à chaque niveau de menace.

16.31 Dans la note d'information WP/132, l'Espagne appelle l'attention sur ses initiatives législatives concernant les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) et décrit les conditions d'exploitation pour différents types de RPAS et d'activités nécessitant l'utilisation de RPAS ainsi que les exigences précises pour les exploitants de ces systèmes

16.32 Dans la note d'information WP/373, l'Organisation mondiale des douanes (OMD) décrit les progrès réalisés depuis la dernière Assemblée dans des projets conjoints OACI-OMD en ce qui concerne la sûreté et la facilitation du fret aérien.

Analyse

Cadre mondial

16.33 Le Comité note avec satisfaction la mise en œuvre de l'ICASS au cours du triennat 2014–2016, et appuie la proposition de poursuivre à court terme cette stratégie pour le triennat 2017-2019 sur la base de la note WP/14, jusqu'à ce qu'elle soit remplacée par le GAsEP.

16.34 Étant donné, dans le contexte actuel de menace et de risque, que la sûreté de l'aviation doit rester une priorité élevée pour les États, et conformément aux observations dans lesquelles plusieurs États membres citent la Résolution 2309 comme un outil clé pour donner l'impulsion aux priorités en matière de sûreté de l'aviation, le Comité soutient l'élaboration accélérée du GAsEP sur la base des concepts présentés dans la note WP/15. Le Comité reconnaît aussi l'appui et les apports fournis par les États et le secteur pour permettre d'élaborer ce plan en temps voulu, notamment en réunissant des experts pour en faciliter la rédaction. Les délégués soutiennent les propositions demandant qu'un projet de plan soit disponible pour examen par la vingt-huitième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation qui devrait se tenir en 2017.

16.35 Reconnaisant l'importance des consultations avec les États et les parties prenantes, le Comité demande instamment à l'OACI de veiller à la participation étroite de ce Groupe à l'élaboration du GAsEP et aussi d'envisager d'utiliser d'autres formes d'appui des États, par exemple à travers la fourniture de compétences spécialisées.

Priorités stratégiques pour le prochain triennat

16.36 Il y a un large accord au sein du Comité sur le fait que, compte tenu de l'évolution rapide du contexte de menace et de risque et de la croissance prévue du trafic, les priorités des politiques pour le prochain triennat devraient viser principalement à :

- a) renforcer les efforts déployés par les États, le secteur et les autres parties prenantes pour assurer la mise en œuvre effective et durable de l'Annexe 17 — Sûreté et des SARP liées à la sûreté de l'Annexe 9 — Facilitation ;
- b) continuer à prendre des mesures appropriées pour remédier aux risques internes et les atténuer, et encourager le partage accru d'informations ainsi que de l'échange d'outils efficaces et d'autres lignes directrices sur cette question au sein de la communauté aéronautique ;
- c) créer des connaissances, renforcer les capacités et instaurer une culture de sûreté en matière d'élaboration et d'utilisation des outils et des techniques d'analyse nécessaires pour effectuer des autoévaluations en vue de la mise en œuvre effective des SARP liées à la sûreté ; donner des orientations supplémentaires ; assurer la formation ; et élaborer d'autres outils pour appuyer le renforcement de la mise en œuvre d'efficaces mesures de sûreté et systèmes de contrôle de la qualité ;
- d) renforcer la coopération internationale dans les situations de menace accrue pour veiller au déploiement effectif de mesures supplémentaires ;

- e) perfectionner la méthodologie du Programme universel d’audits de sûreté (USAP) pour veiller à ce qu’elle continue de fournir un schéma fiable des normes des mesures de sûreté sur le terrain ;
- f) continuer à améliorer l’efficacité des activités de création de capacités et ainsi renforcer les capacités des États en ce qui concerne la correction des carences.

Cybersécurité

16.37 Reconnaissant l’urgence et l’importance de la protection de l’infrastructure, des données et des informations essentielle ainsi que des systèmes de technologie de la communication de l’aviation civile, le Comité convient qu’une approche coordonnée s’avère nécessaire pour parvenir à une capacité de résilience acceptable et proportionnée à l’échelle mondiale. À cet égard, il accueille avec satisfaction les mesures proposées dans la note WP/175, et en particulier la création, à l’intention des parties prenantes de l’aviation civile, d’un cadre mondial dans lequel elles pourront promouvoir la cybersécurité grâce à une approche interdisciplinaire et horizontale. Le Comité encourage en outre les États et les parties prenantes du secteur à développer, à l’échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et à jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d’atténuation.

16.38 À la lumière de ce qui précède, le Comité examine le projet de résolution Promouvoir la cybersécurité dans l’aviation civile proposé par le Conseil comme moyen de démontrer la volonté de l’OACI et de l’industrie de s’attaquer aux cybermenaces grâce à une approche collaborative, harmonisée et mondiale. Reconnaissant la nécessité de promouvoir une stratégie harmonieuse et cohérente de gestion des cybermenaces et des cyber-risques, le Comité exprime un soutien unanime pour ce projet de résolution.

Sûreté côté ville

16.39 Au cours de l’analyse de la menace pesant sur les zones côté ville des aéroports, le Comité note avec satisfaction les propositions de normes nouvelles et révisées de l’Annexe 17 — Sûreté qui visent à promouvoir l’évaluation des risques ainsi que la coordination et la mobilisation effectives des ressources entre les entités pertinentes en vue de la résolution des questions ayant trait au côté ville plutôt qu’à prescrire des approches ou des réponses particulières. À cet effet, beaucoup d’États et le Conseil international des aéroports mettent en garde contre le risque de déplacer ou de créer des vulnérabilités lors de la mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville. Le Comité convient que ces mesures devraient être appuyées par des évaluations de risques effectuées par les autorités compétentes. Le Comité estime donc que la détermination des zones côté ville et l’élaboration d’éléments indicatifs et du matériel de formation à cet égard devraient être conformes aux approches et aux principes figurant dans les SARP de l’OACI, les pratiques existantes étant prises en considération.

Mesures d’atténuation de la menace interne

16.40 Reconnaissant que l’aviation civile reste vulnérable aux menaces internes, le Comité convient que les États devraient utiliser et partager les orientations et les meilleures pratiques existantes conçues pour atténuer cette menace croissante. Il convient en outre que l’OACI et ses États membres devraient jouer un rôle capital en s’assurant que la communauté de l’aviation est mieux équipée pour comprendre et gérer l’ampleur des attaques contre le système d’aviation facilitées de l’intérieur. Le Comité rappelle alors qu’il y a des éléments indicatifs sur cette question dans le Manuel de sûreté de

l'aviation de l'OACI (Doc 8973 – Diffusion restreinte) et recommande qu'ils soient actualisés selon les besoins pour tenir compte de l'évolution de cette menace.

Liquides, aérosols et gels

16.41 Le Comité constate que l'utilisation d'explosifs liquides demeure une préoccupation significative de sûreté aéronautique et note les questions soulevées par l'Afrique du Sud et le Nigéria dans les notes WP/184 et WP/254, respectivement, concernant l'harmonisation des politiques, le partage des informations et l'élaboration accélérée d'orientations et de matériel de formation sur les mesures de contrôle de sûreté des liquides, aérosols et gels (LAG). Tout en reconnaissant le droit fondamental des États d'imposer des restrictions au transport des LAG sur leur territoire, le Comité encourage la reconnaissance mutuelle des mesures de sûreté équivalentes au moyen d'une collaboration accrue entre les États. Un certain nombre d'États membres appuient ces initiatives et le Comité saisit de ces questions le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation qui va poursuivre ses travaux.

16.42 Le Comité examine la proposition faite par le Venezuela dans la note WP/327, visant l'insertion dans l'Annexe 17 — Sûreté d'une nouvelle norme sur les mesures de contrôle de sûreté, qui peuvent inclure l'inspection/filtrage, à appliquer aux LAG à l'entrée des zones de sûreté à accès réglementé (SRA) des aéroports. Il est convenu que les propositions d'ajout de normes soient renvoyées au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour examen.

Annexe 17 et éléments indicatifs connexes

16.43 Le Comité prend note de propositions relatives à des SARP supplémentaires dans les domaines de la formation, du contrôle de la qualité, des agents de sûreté en vol, de la sûreté des articles de restauration et de la détection des comportements, propositions qui visent à combler un écart entre les SARP liées à la sûreté et les questions de protocole de l'USAP. Le Comité estime qu'il vaudrait mieux que les examens techniques des révisions proposées des SARP et des éléments indicatifs soient effectués par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation.

16.44 Le Comité prend note d'une proposition relative à la prise en compte de systèmes de vidéosurveillance et d'enregistrement de bord dans les aéronefs et les sur les postes de stationnement d'aéronef dans l'Annexe 17 — Sûreté, tout en reconnaissant que cette question est actuellement examinée par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et demeure pertinente pour d'autres Groupes d'experts de l'OACI.

Autres questions de politique

16.45 Le Comité se félicite des efforts faits pour mettre en œuvre un système de sécurité à contrôle unique dans les Régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) et Amérique du Sud (SAM), ainsi que des mesures prises à cette fin. Des délégués reconnaissent l'importance d'un bon équilibre entre l'efficacité des mesures de sûreté et la facilitation, le rôle que joue l'OACI dans la promotion de la sûreté à contrôle unique, qui devrait être fondée sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace d'informations sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation et d'autres principes énoncés dans le Manuel de sûreté de l'aviation (Doc 8973 – Diffusion restreinte).

16.46 Un appui est exprimé en faveur d'un effort pour encourager les États adopter une approche axée sur les systèmes de gestion de la sûreté (SeMS) dans le cadre d'un Programme national de sûreté de l'aviation civile (NCASP), dans la mesure du possible.

16.47 Achevant ses travaux sur ce point de l'ordre du jour, le Comité convient de présenter à la plénière, pour adoption, la Résolution 16/1 qui contient une version révisée de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation tenant compte des modifications proposées par le Comité, et la Résolution 16/2 sur la Cybersécurité dans l'aviation civile.

Résolution 16/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

L'Assemblée,

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

Considérant que, dans la Résolution A38-15, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite,

Considérant qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI qui figure dans la Résolution A38-15, Appendices A à I inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 39^e session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle qu'elle existe à la clôture de la 39^e session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif des aspects de la politique permanente de l'OACI liés à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-15.

APPENDICE A

Politique générale

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Rappelant les Communiqués conjoints publiés par les Conférences conjointes OACI-OMD sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation, tenues à Singapour en juillet 2012, à Manama (Bahreïn) en avril 2014 et à Kuala Lumpur (Malaisie) en juillet 2016,

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

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

Consciente des précieux enseignements tirés de la mise en œuvre de l'ICASS, qui a établi la base et le fondement solide nécessaires pour faire face aux défis actuels et futurs sur le plan de la sûreté de l'aviation, et qui devrait être utilisée dans l'élaboration du Plan prospectif pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) comme futur cadre mondial pour le renforcement progressif de la sûreté de l'aviation,

Consciente de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies – Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation,

Reconnaissant l'importance des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du GASeP,

Reconnaissant qu'il est nécessaire pour l'Organisation de continuer de mettre en œuvre l'ICASS, jusqu'à ce que le GAsEP soit complètement achevé et approuvé en vue de sa mise en œuvre,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction en vol d'aéronefs civils en service commercial, notamment de toute utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;
4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite, sur la base de l'orientation stratégique définie dans le cadre de l'ICASS, et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. *Exprime* sa gratitude aux États membres pour les contributions volontaires qu'ils ont apportées, sous la forme de ressources humaines ou financières, l'ICASS, durant le triennat 2014-2016 ;
8. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation autres que celles prévues au budget du programme régulier dans le cadre de l'ICASS ;
9. *Charge* le Conseil d'examiner les enseignements tirés de l'ICASS en vue d'établir le GAsEP en le fondant sur des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation et en le dotant d'indicateurs concrets et mesurables pour guider l'OACI, les États et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;
10. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de l'ICASS en vue d'établir le GAsEP en le fondant sur des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation et en le dotant d'indicateurs concrets et mesurables pour guider l'OACI, les États et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;
11. *Prie instamment* tous les États membres de participer activement aux consultations mondiales et régionales pour donner au GAsEP une dimension véritablement mondiale, et refléter aussi les aspirations, les besoins et les priorités aux niveaux national et régional.

APPENDICE B

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

a) *Instruments internationaux du droit aérien*

L'Assemblée,

Considérant que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite a été renforcée par la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), par la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), par la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), par le *Protocole pour la répression des actes illicites de violence dans les aéroports servant à l'aviation civile internationale, complémentaire à la Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1988), par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), par la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010), par le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010), par le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014) et par des accords bilatéraux visant à réprimer de tels actes,

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971), au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010), au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010) et au *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014). Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse www.icao.int à la rubrique « Recueil des traités de l'OACI » ;

2. *Appelle* les États qui ne sont pas encore parties aux instruments de droit aérien mentionnés ci-dessus, à donner effet, même avant la ratification, l'acceptation, l'approbation ou l'adhésion, aux principes de ces instruments, et appelle les États qui fabriquent des explosifs plastiques et en feuilles à procéder au marquage de ces explosifs dès que possible ;

3. *Demande* au Conseil de charger la Secrétaire générale de continuer à rappeler aux États qu'il importe de devenir parties aux Conventions de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, au *Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal*, au *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, au *Protocole de 2014 visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs*, ainsi qu'à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, et de fournir l'assistance demandée par les États qui éprouvent des difficultés à devenir parties à ces instruments.

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

L'Assemblée,

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

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

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

APPENDICE C

Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

L'Assemblée,

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

Considérant a qu'il est manifestement nécessaire que le renforcement de la sûreté soit appliqué à toutes les phases et à toutes les opérations liées au transport des personnes, de leurs bagages de cabine et de soute, du fret, de la poste aérienne, des envois par coursiers et des colis exprès, ainsi qu'à la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les menaces pesant sur les zones côté ville des aéroports et les attaques menées ou facilitées par des agents infiltrés,

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

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

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

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

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

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

Considérant qu'un large éventail de stratégies et d'outils de gestion des risques doit être employé pour aligner les mesures de sûreté avec le risque pour la sûreté afin de garantir l'efficacité et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation,

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

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

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite en proportion de la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de tenir à jour les dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;

2. *Demande* que le Conseil procède, en plus du mandat de la Commission internationale technique des explosifs (CITE) prescrit par la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, à des études concernant les méthodes de détection des explosifs ou des matériaux explosifs, et notamment le marquage des explosifs faisant problème, autres que les explosifs plastiques et en feuilles, en vue de l'évolution, si besoin en est, d'un régime juridique exhaustif approprié ;

3. *Prie instamment* tous les États, à titre individuel et en coopération avec les autres États, de prendre toutes les mesures possibles pour prévenir les actes d'intervention illicite et, en particulier, les mesures exigées ou recommandées par l'Annexe 17 ainsi que celles recommandées par le Conseil ;

3bis. *Réaffirme* la responsabilité qu'ont tous les États de mettre en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation efficaces dans leur territoire, en tenant compte de la menace qui évolue ;

4. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions relatives à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation* afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour

prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — Diffusion restreinte) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États membres à promouvoir la sûreté de l'aviation en tant qu'élément fondamental des priorités, de la planification et des activités nationales, sociales et économiques ;

6. *Encourage* les États membres à travailler en partenariat avec l'industrie à l'élaboration, aux essais opérationnels et à la mise en œuvre de mesures de sûreté efficaces ;

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

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

- iv. en mettant en place et renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne
 - v. en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes d’approvisionnement correspondantes ;
 - vi. en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d’autres États pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
 - vii. en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- h) prendre en compte les vulnérabilités éventuelles des systèmes d’aéronefs télépilotés afin de prévenir les actes d’intervention illicite ;
- i) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques visant l’aviation civile dans l’espace aérien soient effectuées et que les États communiquent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l’aviation civile aux parties prenantes concernées ;
- j) contrer les risques d’attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aérogares, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :
- i. maintenir un équilibre pratique entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
 - ii. mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
 - iii. éviter de créer des zones de rassemblement de masse, qu’elles soient à l’intérieur ou à proximité de l’aérogare ;
 - iv. entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d’intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent
- k) assurer la protection de l’aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces.
8. *Appelle* les États membres à améliorer leur utilisation des mécanismes d’échange de renseignements, notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) fournis par les transporteurs aériens, afin de renforcer la sûreté de l’aviation et de réduire les risques auxquels sont exposés les passagers, tout en garantissant la protection de la vie privée et des libertés civiles ;
9. *Appelle* les États membres, tout en respectant leur souveraineté, à réduire au minimum les perturbations des voyages aériens résultant de la confusion ou d’une interprétation non homogène des normes, en collaborant et en coordonnant des mesures afin de mettre en œuvre les SARP et les éléments indicatifs de manière homogène, efficace et efficiente, et en donnant aux voyageurs des informations claires, bien programmées et facilement accessibles ;
10. *Appelle* les États membres, lorsqu’ils demandent à un autre État d’appliquer des mesures de sûreté pour protéger les aéronefs qui volent à destination de son territoire, à tenir pleinement compte des mesures de sûreté déjà en place dans l’État qui reçoit la demande et, s’il y a lieu, à reconnaître ces mesures comme équivalentes ;

11. Demande au Conseil de charger la Secrétaire générale :
- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 et de l'Annexe 9 — Facilitation, soient mutuellement compatibles et complémentaires, à condition que l'efficacité des mesures de sûreté ne soit pas compromise ;
 - b) lorsqu'il le juge utile, d'inscrire des points relatifs à la sûreté de l'aviation à l'ordre du jour des réunions de l'OACI ;
 - c) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection-filtrage des passagers et du fret ;
 - d) de continuer à travailler avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées, notamment l'inspection-filtrage et les contrôles de sûreté des personnes autres que les passagers ayant accès aux zones réglementées des aéroports, le renforcement de l'inspection-filtrage des passagers et des bagages, des contrôles de sûreté appropriés pour le fret, la chaîne d'approvisionnement et les fournisseurs de services, ainsi que la sélection et la formation des personnes qui appliquent et mettent en œuvre les mesures de sûreté ;
 - e) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;
 - f) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment les menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques qui pèsent sur les zones côté ville des aéroports et sur la sûreté de la gestion du trafic aérien, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation ;
12. *Charge* le Conseil de demander à la Secrétaire générale de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le Manuel de sûreté de l'aviation et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs, en particulier des éléments indicatifs détaillés sur les liquides, les gels et les aérosols ainsi que les facteurs humains, destinés à aider les États membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;
13. *Charge* le Conseil de donner pour instruction au Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et à la Secrétaire générale de veiller à la mise à jour continue de l'Énoncé OACI du contexte de risque à l'échelle mondiale, qui fournit une méthodologie d'évaluation du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure des évaluations fondées sur les risques dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

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

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

APPENDICE D

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

a) *Actes d'intervention illicite*

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Exprime sa préoccupation* au sujet des défis que constituent pour la sûreté de l'aviation civile les menaces nouvelles et existantes et l'évolution des méthodes utilisées pour commettre des actes d'intervention illicite ;

2. *Rappelle* à ce propos les dispositions pertinentes des Conventions de Chicago, de Tokyo, de La Haye, de Montréal et de Beijing, du Protocole de 1988 complémentaire à la Convention de Montréal et du *Protocole de 2010 complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs*, ainsi que du Protocole de 2014 visant à amender la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* ;

3. *Recommande* que les États tiennent compte des considérations ci-dessus lorsqu'ils définissent la politique et les plans d'urgence à adopter pour s'opposer aux actes d'intervention illicite ;

4. *Prie instamment* les États membres à porter assistance aux aéronefs qui font l'objet d'un acte de capture illicite, notamment à leur fournir les aides à la navigation et les services de la circulation aérienne et à autoriser leur atterrissage ;

5. *Prie instamment* les États membres à faire en sorte qu'un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite et ayant atterri sur son territoire soit retenu au sol, à moins que l'obligation primordiale de protéger la vie humaine n'exige de le laisser partir ;

6. *Reconnaît* l'importance des consultations entre l'État sur le territoire duquel un aéronef faisant l'objet d'un acte de capture illicite a atterri et l'État de l'exploitant de cet aéronef ainsi que de la notification par l'État où l'aéronef a atterri aux États de destination présumée ou déclarée ;

7. *Invite instamment* les États membres à coopérer afin de fournir une riposte conjointe à un acte d'intervention illicite et de tirer parti, le cas échéant, de l'expérience et des capacités de l'État de l'exploitant, de l'État de construction et de l'État d'immatriculation de l'aéronef victime d'un acte d'intervention illicite, dans le cadre de mesures prises sur leur territoire pour libérer les passagers et les membres d'équipage de l'aéronef en question ;

8. *Condamne* tout manquement de la part d'un État membre à s'acquitter de ses obligations de restituer sans retard un aéronef détenu illicitement et d'extrader toute personne accusée d'un acte d'intervention illicite dans l'aviation civile ou de soumettre sans retard le cas de cette personne aux autorités compétentes ;

9. *Condamne* l'annonce de fausses menaces contre l'aviation civile et appelle les États membres à poursuivre les auteurs de tels actes afin d'éviter la perturbation d'activités d'aviation civile ;

10. *Appelle* les États membres à continuer à contribuer aux enquêtes sur de tels actes, ainsi qu'à l'arrestation des responsables et aux poursuites judiciaires.

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

APPENDICE E

Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

L'Assemblée,

Considérant que le Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP) a rempli avec succès le mandat formulé dans la Résolution A38-15, Appendice E,

Considérant que l'un des objectifs de l'Organisation reste de veiller à la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde,

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

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

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

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

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

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

Considérant l'approbation par le Conseil d'un mécanisme pour traiter les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) en temps opportun,

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

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

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

Considérant que la mise en œuvre intégrale l'USAP-CMA a débuté le 1er janvier 2015,

Rappelant qu'à sa 38^e session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note avec satisfaction* que l'USAP s'est révélé déterminant pour identifier des problèmes de sûreté de l'aviation et formuler des recommandations visant à les résoudre ;
2. *Exprime sa reconnaissance* aux États membres pour leur coopération dans le processus d'audit et le détachement à court terme d'experts certifiés de la sûreté qui ont agi comme auditeurs de l'USAP pour l'exécution des audits ainsi que d'experts à long terme pour remplir les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP ;
3. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite de l'USAP et de superviser les activités de l'USAP-CMA lorsqu'il évalue les niveaux atteints par les États dans la mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation, dans le respect des SARP de l'OACI portant sur la sûreté et dans la mise en œuvre des plans d'action correctrice des États ;
4. *Demande* au Conseil de charger le Secrétariat de l'OACI d'examiner la portée et la méthodologie du Programme universel d'audits de sûreté, en consultation avec les États membres, pour veiller à ce qu'il fournisse aux États membres des informations fiables concernant la mise en œuvre effective des mesures de sûreté de l'aviation au sol, et que cette méthodologie tienne compte d'une approche fondée sur le risque pour la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation ;
5. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de sûreté effectués pour l'USAP-CMA, particulièrement en ce qui concerne la prompte notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;
6. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :
 - a) en acceptant les missions de l'USAP-CMA programmées par l'Organisation, en coordination avec les États intéressés ;
 - b) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA ;
 - c) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents exigés ;
 - d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'action correctrice pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;
7. *Prie instamment* tous les États membres de partager, sur demande, pour autant qu'un tel partage soit approprié et conforme à leur souveraineté, les résultats des audits et d'autres activités de l'USAP-CMA effectués par l'OACI et les mesures correctrices prises par l'État soumis à audit ;

8. *Demande* au Conseil de lui présenter, à sa prochaine session ordinaire, un rapport sur la mise en œuvre globale de l'USAP-CMA.

APPENDICE F

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

L'Assemblée,

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

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

1. *Charge* le Conseil de demander à la Secrétaire générale de faciliter et de coordonner l'assistance et le soutien techniques aux États qui ont besoin d'améliorer leur supervision de la sûreté de l'aviation par la mise sur pied d'un cadre international de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation coordonné, ciblé et efficace ;
2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;
3. *Prie instamment* les États qui en sont capables d'aider à fournir un renforcement des capacités, de la formation et autres ressources financières de manière efficace et ciblée, de l'assistance technique, des transferts de technologie et des programmes technologiques, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États de parvenir à un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;
4. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI de fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctives et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP des Annexes de l'Annexe 17 et 9, ainsi que de la capacité de l'OACI de faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de mieux définir et cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;
5. *Invite* les États membres à envisager aussi de demander l'aide d'autres organisations internationales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
6. *Prie instamment* l'OACI, les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;
7. *Charge* le Conseil de demander à la Secrétaire générale de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance en recueillant des informations sur ces initiatives ;

8. Charge le Conseil de demander à la Secrétaire générale d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI ;
9. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de devenir partenaires pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, en documentant les engagements pris par chacune des parties ;
10. *Demande* au Conseil de charger la Secrétaire générale de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;
11. *Prie instamment* les États membres de fournir de la documentation de formation afin d'aider au développement et aux mises à jour futurs du Programme OACI de formation à la sûreté de l'aviation, notamment des malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et des ateliers sur la sûreté de l'aviation ;
12. *Demande* au Conseil de charger la Secrétaire générale de superviser, développer, promouvoir et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) afin de garantir que les normes de formation soient maintenues et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;
13. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté ;
14. *Prie instamment* la communauté internationale d'envisager d'accroître l'assistance aux États et de renforcer la coopération entre eux, pour qu'ils puissent profiter de la réalisation des buts et objectifs de la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection*, en particulier par le biais de la Commission internationale technique des explosifs (CITE).

APPENDICE G

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

1. *Reconnait* que l'élimination des menaces contre l'aviation civile ne peut être réalisée avec succès que grâce à un effort concerté de tous les intéressés et à une étroite collaboration entre les organismes nationaux et les responsables de la réglementation de la sûreté de l'aviation de tous les États membres ;
2. *Prie instamment* tous les États membres d'insérer dans leurs accords multilatéraux et bilatéraux sur les services aériens une clause relative à la sûreté de l'aviation, en tenant compte de la clause type adoptée par le Conseil le 25 juin 1986 et de l'accord type adopté par le Conseil le 30 juin 1989 ;
3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants pour garantir qu'une coopération efficace entre les États en matière de sûreté de l'aviation favorise davantage la coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation :
 - a) respect de l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
 - b) reconnaissance de l'équivalence des mesures de sûreté ;
 - c) concentration sur les résultats en matière de sûreté
4. *Prie instamment* tous les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de participer au réseau OACI de points de contact en sûreté de l'aviation (PoC), créé pour la communication de menaces imminentes dirigées contre les opérations d'aviation civile, l'objectif étant de mettre en place un réseau de contacts internationaux en matière de sûreté de l'aviation dans chaque État et d'intensifier leur coordination et leur coopération pour garantir l'échange des bonnes pratiques via l'AVSECPaedia ;
5. *Prie instamment* le Conseil de demander à la Secrétaire générale de promouvoir des initiatives permettant la création de plates-formes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;
6. *Demande* au Conseil de continuer :
 - a) à recueillir les résultats de l'expérience acquise par les États en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
 - b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;
 - c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;
7. *Charge* le Conseil d'agir avec l'urgence et la rapidité nécessaires pour s'occuper des menaces nouvelles et existantes pour l'aviation civile, en cherchant à réduire au minimum les perturbations inutiles des voyages aériens résultant de la confusion ou de la mise en œuvre ou interprétation non uniforme des mesures nécessaires, en facilitant une réaction commune et homogène des États, et en encourageant les États à communiquer clairement avec les voyageurs.

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

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

1. *Invite* la Civil Air Navigation Services Organization (CANSO), l'Agence internationale de l'énergie atomique (AIEA), l'Organisation internationale de police criminelle (OIPC/INTERPOL), l'Organisation pour la sécurité et la coopération en Europe (OSCE), le Comité des Nations Unies contre le terrorisme et sa Direction exécutive (DECT), l'Équipe spéciale des Nations Unies de lutte contre le terrorisme (UNCTITF), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), l'Union postale universelle (UPU), l'Organisation maritime internationale (OMI), l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Union africaine (UA), l'Union européenne (UE), la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC), la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), l'Association internationale du transport aérien (IATA), le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Global Express Association (GEA), la Fédération internationale des associations de transitaires et assimilés (FIATA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et d'autres parties prenantes à continuer de coopérer le plus possible avec l'OACI pour protéger l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;

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

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

Déclaration sur la sûreté de l'aviation (adoptée lors de la 37^e session de l'Assemblée)

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

1) renforcer et promouvoir l'application effective des normes et pratiques recommandées de l'OACI, en particulier celles de l'Annexe 17 — Sûreté, et élaborer des stratégies pour faire face aux menaces actuelles et émergentes ;

- 2) renforcer les procédures de filtrage de sûreté, mettre l'accent sur les facteurs humains, faire appel aux technologies modernes pour détecter les articles interdits et appuyer la recherche et le développement en technologie de détection d'explosifs, d'armes et d'articles interdits afin de prévenir les actes d'intervention illicite ;
- 3) élaborer de meilleures mesures de sûreté pour protéger les installations aéroportuaires et améliorer la sûreté en vol, avec des renforcements appropriés de la technologie et de la formation ;
- 4) élaborer et mettre en place des mesures renforcées et harmonisées ainsi que de bonnes pratiques pour la sûreté du fret aérien, en tenant compte de la nécessité de protéger toute la chaîne d'approvisionnement de fret aérien ;
- 5) promouvoir le renforcement des mesures de sûreté appliquées aux documents de voyage et la validation de ces documents au moyen du Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI, en parallèle avec des renseignements biométriques, ainsi que l'engagement à signaler régulièrement les passeports perdus ou volés à la base de données d'INTERPOL sur les documents de voyage perdus ou volés afin d'éviter que ces documents de voyage ne soient utilisés pour commettre des actes d'intervention illicite contre l'aviation civile ;
- 6) améliorer la capacité des États membres de remédier aux carences constatées dans le cadre du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) en veillant à ce que les résultats des audits soient mis à la disposition des États membres, ce qui permettrait de mieux cibler les efforts pour renforcer les capacités et l'assistance technique ;
- 7) apporter une assistance technique aux États qui en ont besoin, notamment en ce qui concerne le financement, le renforcement des capacités et le transfert de technologie pour répondre efficacement aux menaces contre la sûreté de l'aviation, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie ;
- 8) promouvoir un recours accru aux mécanismes de coopération entre États membres et avec le secteur de l'aviation civile, pour l'échange des renseignements sur les mesures de sécurité afin d'éviter les chevauchements, s'il y a lieu, et pour la détection rapide des menaces contre la sûreté de l'aviation civile et la communication en temps utile de renseignements à leur sujet, y compris par la collecte et la transmission de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), comme aide à la sûreté, tout en assurant la protection de la vie privée et des libertés civiles des passagers ;
- 9) mettre en commun les meilleures pratiques et les renseignements dans une gamme de domaines clés tels que les techniques de filtrage et d'inspection, y compris les évaluations de la technologie de filtrage avancée pour la détection d'armes et d'explosifs, la sécurité des documents et la détection des fraudes, la détection des comportements et l'analyse des risques fondée sur les menaces, le filtrage des employés d'aéroport, la vie privée et la dignité des personnes, et la sûreté des aéronefs.

Résolution 16/2 : Cybersécurité dans l'aviation civile

L'Assemblée,

Considérant que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré constitué de technologies de l'information et des communications essentielles à la sécurité et à la sûreté des vols d'aviation civile,

Notant que le secteur de l'aviation dépend de plus en plus de la disponibilité des systèmes de technologies de l'information et des communications, ainsi que de l'intégrité et de la confidentialité des données,

Consciente que la menace représentée par les cyberincidents pour l'aviation civile évolue rapidement et continuellement, que les responsables de ces menaces sont animés d'intentions malveillantes et concentrent leurs efforts sur la perturbation de la continuité des activités et le vol d'informations pour des motivations politiques, financières ou autres, et que cette menace peut facilement évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

Reconnaissant que tous les problèmes de cybersécurité qui compromettent la sécurité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels, et devraient donc être traités par l'application de systèmes de gestion de la sécurité,

Réaffirmant l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces,

Considérant la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné permettant aux parties prenantes de l'aviation civile de relever les défis en matière de cybersécurité, et de prendre des mesures à court terme pour renforcer la résistance du système mondial de l'aviation aux cybermenaces qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile,

Reconnaissant la valeur des initiatives, plans d'action, publications et autres médias conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et approfondie,

Rappelant les initiatives des dirigeants du Conseil international des aéroports (ACI), de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), de l'Association du transport aérien international (IATA), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) et de l'OACI qui attestent la nécessité de travailler ensemble et d'être guidés par une vision, une stratégie et une feuille de route communes pour renforcer la protection du système mondial de l'aviation contre les cybermenaces et sa résistance à celles-ci,

Reconnaissant la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et des solutions en matière de cybersécurité,

1. *Invite* les États et les parties prenantes de l'industrie à prendre les mesures suivantes pour contrer les cybermenaces auxquelles est confrontée l'aviation civile :

- a) Déterminer les menaces et les risques associés aux éventuels cyberincidents contre les vols et les systèmes critiques de l'aviation civile, et les graves conséquences que peuvent entraîner de tels incidents ;
- b) Définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité dans l'aviation civile ;
- c) Encourager le développement d'une compréhension commune entre les États membres pour ce qui est des cybermenaces et des cyber-risques, et l'élaboration de critères communs pour établir la criticité des ressources et des systèmes qui nécessitent une protection ;

- d) Encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité dans l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier
- e) Établir, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation ;
- f) Sur la base d'une compréhension commune des cybermenaces et des cyber-risques, adopter une approche souple et fondée sur les risques pour la protection des systèmes critiques d'aviation grâce à la mise en œuvre de systèmes de gestion de la cybersécurité ;
- g) Encourager une solide culture générale en matière de cybersécurité dans les organismes nationaux et dans l'ensemble du secteur de l'aviation ;
- h) Déterminer les conséquences judiciaires des activités qui compromettent la sécurité de l'aviation en exploitant les cybervulnérabilités ;
- i) Promouvoir l'élaboration et la mise en œuvre de normes, stratégies et meilleures pratiques internationales relatives à la protection des systèmes critiques de technologies de l'information et des communications utilisés aux fins de l'aviation civile contre des interventions qui peuvent compromettre la sécurité de l'aviation civile ;
- j) Établir des politiques et affecter des ressources, au besoin, afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient résistants ; les méthodes de transfert de données soient sécurisées, assurant ainsi l'intégrité et la confidentialité des données ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- k) Collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la navigation aérienne, la communication, la surveillance, l'exploitation technique et la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

2. *Charge la Secrétaire générale :*

- a) d'aider les États et l'industrie à prendre ces mesures et de leur faciliter la tâche en ce sens ;
- b) de veiller à ce que les questions de cybersécurité soient dûment examinées et coordonnées dans toutes les disciplines pertinentes de l'OACI.

Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)

17.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif examine la Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP CMA). Le Conseil rend compte de la mise en œuvre

générale de ce programme depuis son lancement en janvier 2015 (WP/20, Révision n° 1), et quatre autres notes ont été soumises par des États et des observateurs, à savoir WP/151, WP/224, WP/316 et WP/371.

17.2 Dans la note WP/20, Révision n° 1, le Conseil rend compte de l'avancement de l'exécution de l'USAP-CMA, notamment du niveau moyen de mise en œuvre des éléments cruciaux des systèmes nationaux de supervision de sûreté de l'aviation. Il propose de poursuivre l'appui à l'USAP, en détachant des experts à court et à moyen terme ainsi qu'en participant aux séminaires et aux cours de formation.

17.3 Dans la note WP/151, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) réitère, au nom de ses États membres, la nécessité de maintenir les niveaux de divulgation des résultats des audits USAP conformément à la pratique recommandée 2.4.5 de l'Annexe 17 -- *Sûreté*, en tenant compte des risques et des avantages de la divulgation de ces informations. En outre, elle demande instamment à l'OACI de poursuivre l'assistance aux États ayant un faible niveau de conformité aux normes de l'Annexe 17 et aux dispositions relatives à la sûreté de l'Annexe 9 -- *Facilitation*.

17.4 Dans la note WP/316, la Fédération de Russie propose que l'Assemblée appuie la liberté de chaque État de partager les résultats des audits sur la base de niveaux limités de divulgation, tout en maintenant le principe de confidentialité, et détermine si ces résultats devraient être partagés sur le site web sécurisé de l'USAP.

17.5 Dans la note d'information WP/224, l'Indonésie donne un aperçu de l'expérience qu'elle a acquise lorsqu'elle a fait l'objet d'un audit USAP-CMA, et conclut par certains enseignements tirés du processus d'audit.

17.6 Dans la note d'information WP/371, la Chine présente son programme national d'audit de sûreté de l'aviation établi en 2004. Ce programme, qui porte sur les aéroports et les exploitants d'aéronefs, est durable, fondé sur les risques et intégré à la certification des systèmes de gestion de la sûreté. Il a beaucoup amélioré la gestion de la sûreté et la sûreté générale du système d'aviation civile de la Chine.

17.7 Le Comité exprime son soutien pour l'USAP-CMA, en reconnaissant le rôle important qu'il joue en aidant à assurer l'efficacité et la durabilité du système mondial de sûreté de l'aviation, et demande instamment aux États de continuer à appuyer le programme d'audits en détachant des experts, en signant le protocole d'accord concernant l'USAP-CMA, et en participant aux séminaires et aux cours de formation.

17.8 Le Comité se dit préoccupé du fait que le programme d'audits, sous sa forme actuelle, tout en étant centré sur les systèmes de supervision de la sûreté de l'aviation des États, n'examine pas de façon suffisamment détaillée et exhaustive la mise en œuvre opérationnelle des mesures de sûreté. En conséquence, il y a un large consensus sur le fait que l'OACI devrait examiner la portée et les méthodes de l'USAP-CMA, en consultation avec les États membres, pour veiller à ce que non seulement ce programme d'audits donne des assurances plus solides concernant la mise en œuvre de mesures de sûreté au sol, mais aussi que la méthodologie tienne compte des approches basées sur le risque de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation. Il est convenu que le présent Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) sur l'USAP-CMA serait indiqué pour effectuer cet examen. La composition du SSG doit être revue et actualisée, au besoin, pour garantir une représentation adéquate de toutes les parties intéressées.

17.9 S'agissant de la question de la divulgation des résultats des audits, les membres du Comité ont exprimé des vues différentes sur la meilleure façon de parvenir à un équilibre approprié entre la nécessité d'une part de mettre des informations à la disposition des États qui ont besoin de savoir, et d'autre part de protéger la confidentialité des résultats des audits. Cette confidentialité est importante pour prévenir la divulgation de renseignements potentiellement sensibles tout en respectant la souveraineté des États. Il est convenu que le SSG sur l'USAP-CMA pourrait aussi être une instance efficace pour poursuivre les discussions. Beaucoup de membres font par ailleurs remarquer que dans tous les cas, ces informations doivent être mises à la disposition des États recevant les vols en provenance d'autres États sur une base bilatérale, et rappellent les conclusions du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation à cet égard.

17.10 Le Comité appelle aussi l'OACI à poursuivre l'assistance ciblée aux États ayant de faibles niveaux de mise en œuvre effective des éléments critiques d'un système de supervision de la sécurité de l'aviation et dont la mise en œuvre effective des normes de sûreté de l'OACI est faible.

Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

18.1 À ses cinquième et sixième réunions, le Comité exécutif examine la question du soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté. La note WP/21-révisée, présentée par le Conseil, fait le point sur les progrès réalisés dans l'exécution du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) depuis son lancement en mai 2015. En conclusion, il est proposé la poursuite du soutien apporté au Plan AFI SECFAL, et les États sont instamment priés de contribuer financièrement, en nature ou d'autres façons à promouvoir la mise en œuvre du plan.

18.2 La note WP/28 a été examinée au titre du Point 20 de l'ordre du jour et n'est donc pas réexaminée au titre du Point 18 de l'ordre du jour.

18.3 Le Kazakhstan et la Fédération de Russie, dans la note WP/258-Révision n° 1, proposent que le bureau régional Europe et Atlantique Nord de l'OACI soit renforcé dans le domaine de la sûreté de l'aviation et de la facilitation par l'inclusion d'un poste supplémentaire financé par le budget-programme ordinaire, tout en préservant le poste de sûreté de l'aviation financé par des contributions volontaires. Ce dernier poste serait converti dans le triennat suivant en un poste financé par le budget ordinaire de l'OACI.

18.4 Le Conseil, dans la note WP/351, informe l'Assemblée de l'adoption de la Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation dans les régions de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et Moyen-Orient (MID) de l'OACI, et demande que des mesures appropriées soient prises pour mettre en œuvre ses dispositions.

18.5 Singapour, dans la note WP/185-révisée, propose, au nom de 28 États membres et 3 organisations internationales, que l'OACI organise et conduise un atelier sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien afin de donner au personnel activement engagé dans des activités liées au fret aérien et à la sûreté du fret aérien l'occasion d'en apprendre plus sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien qui sont appliquées par les organismes de réglementation et l'industrie à travers le monde.

18.6 La CAFAC, dans la note WP/164-révisée, présente, au nom de ses 54 États membres, les progrès réalisés dans l'exécution du Plan AFI SECFAL depuis son lancement. Elle invite l'Assemblée à exhorter l'OACI à continuer d'assurer le leadership et de soutenir le Plan AFI SECFAL, à collaborer avec la CAFAC pour renforcer les capacités des experts africains au sein du Groupe régional africain de sûreté de l'aviation et de la facilitation (RASFALG-AFI) et à encourager d'autres régions de l'OACI à reprendre l'approche du Plan AFI SECFAL. Elle demande également que soient organisées, en coordination avec la CAFAC, des missions de haut niveau de l'OACI dans les États où les progrès de la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI sont lents.

18.7 Dans une note d'information (WP/446), la République dominicaine fait le point sur les progrès qu'elle a réalisés dans le domaine de la sûreté de l'aviation et sur sa contribution au système mondial de sûreté de l'aviation civile. Elle réaffirme en outre son intention de continuer de coopérer avec l'OACI et de l'appuyer dans son initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB).

18.8 Le Comité est informé que la note WP/105 sera examinée au titre du Point 28 de l'ordre du jour.

18.9 Le Comité exécutif loue les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL. En particulier, soulignant l'importance de disposer de mécanismes de coordination en place, il note la pertinence de l'ensemble des objectifs établis pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, la mise sur pied d'une réserve d'experts et les efforts déployés pour rehausser l'engagement politique. Le Comité exécutif entérine toutes les mesures figurant dans les notes WP/21-révisée et WP/164, y compris le projet de résolution de l'Assemblée sur le Plan AFI SECFAL, priant instamment les États membres de la Région AFI de s'engager envers la réalisation des objectifs et buts du Plan AFI SECFAL. Il note en outre la nécessité pour la communauté internationale d'appuyer le plan et d'œuvrer avec l'OACI et la CAFAC à sa mise en œuvre.

18.10 Se référant à la proposition conjointe faite par le Kazakhstan et la Fédération de Russie d'envisager l'augmentation des effectifs au bureau EUR/NAT de l'OACI, y compris la source de financement, le Comité observe que l'affectation et la gestion des ressources du Secrétariat sont la prérogative de la Secrétaire générale.

18.11 Le Comité se réjouit de l'adoption de la Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation et lance un appel aux États des régions de la CAAC et MID OACI pour qu'ils mettent en œuvre la Déclaration. Il demande en outre à l'OACI d'appuyer la mise en œuvre de la Déclaration par la mise en place de plans SECFAL pour les régions CAAC et MID OACI, sur la base de l'expérience du Plan AFI SECFAL.

18.12 Le Comité appuie la proposition de Singapour concernant l'organisation d'un atelier OACI sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien. Le Secrétariat exprime son appréciation du plan présenté pour l'atelier et note que le développement des compétences humaines est une haute priorité en matière de sûreté du fret aérien.

Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)

19.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif examine les faits nouveaux dans les domaines du répertoire des clés publiques (RCP), de la Stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP)

de l'OACI et de l'Annexe 9 — Facilitation en se fondant sur les rapports présentés par le Conseil dans les notes WP/19, WP/40 et WP/42 respectivement. Par ailleurs, trois notes sont soumises par des États et des observateurs : WP/191, WP/203 et WP/326.

19.2 Dans la note WP/19, le Conseil décrit des faits nouveaux concernant le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et son utilisation depuis la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI, et propose des ordres de priorité pour le programme des travaux relatifs au RCP de l'OACI ainsi que les résultats escomptés dans ce domaine durant le prochain triennat.

19.3 Dans la note WP/40, le Conseil, en appelant l'attention sur la mission et les priorités actuelles de la Stratégie TRIP de l'OACI, rend compte de l'évolution du Programme depuis la dernière Assemblée. Il propose en conclusion des priorités pour la Stratégie TRIP de l'OACI et souligne les résultats attendus de ses travaux durant le prochain triennat.

19.4 Dans la note WP/42, le Conseil présente un rapport sur les faits nouveaux dans l'Annexe 9 — *Facilitation* depuis la dernière Assemblée et les priorités actuelles des travaux du Programme de facilitation (FAL) de l'Annexe 9. Il propose en conclusion des priorités de travail pour l'Annexe 9 et les résultats attendus durant le prochain triennat.

19.5 Dans la note WP/191, l'Afrique du Sud, rendant compte d'une initiative prise par l'État pour inclure des informations sur les parents dans les passeports des enfants afin de s'attaquer au problème de la traite des enfants, invite l'Assemblée à prendre acte de cette initiative et à approuver l'inscription de cette question dans le Plan d'action de l'OACI, ainsi que sa soumission au FALP pour examen.

19.6 Dans la note WP/203-révisée, l'Indonésie, appelant à une mise en œuvre accrue des normes PNRGOV élaborées par l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'OACI afin que l'industrie dispose d'un outil d'analyse précis et rapide pour s'attaquer à l'augmentation du risque et de la menace à la sûreté de l'aviation, invite l'Assemblée à promouvoir la mise en œuvre complète des normes PNRGOV et demande aux organisations concernées de revoir les normes du message PNRGOV, par l'intermédiaire du groupe de travail PNRGOV, de manière à le rendre plus accessible dans divers systèmes, notamment dans un environnement à source ouverte.

19.7 Dans la note WP/326, le Brésil, en donnant un résumé de l'expérience brésilienne en matière de réglementation de la qualité du service dans les aéroports internationaux, compte tenu de l'application de l'Annexe 9 — *Facilitation*, propose l'élaboration de la norme 6.6 de l'Annexe 9 en demandant au Conseil d'adopter des mesures pour encourager l'étude et la promotion, dans les forums techniques de l'OACI, d'un programme de travail sur la facilitation et la qualité du service dans les aéroports, et invite instamment les États membres à prendre note de la pertinence de la question.

19.8 Le Comité approuve le programme de travail relatif au RCP de l'OACI qui est défini dans la note WP/19 et invite instamment les États membres à adhérer au RCP et d'y recourir activement pour valider et authentifier les passeports électroniques.

19.9 Eu égard au paragraphe 2.5 de la note WP/40 qui traite de l'élaboration d'une feuille de route de normalisation des passeports électroniques, certaines délégations estiment qu'elles ne seraient pas en mesure d'appuyer l'instauration d'une norme OACI pour les passeports électroniques, en raison de la charge qu'elle imposerait aux petits États et de la priorité absolue consistant, au contraire, à mettre

l'accent sur le renforcement de la gestion de l'identification afin de s'assurer que le document de voyage sécurisé est délivré à la bonne personne. S'agissant des priorités et des résultats de la Stratégie TRIP de l'OACI pour le prochain triennat, il est fait valoir qu'avant d'élaborer une feuille de route TRIP de l'OACI, les avis d'un plus grand nombre d'États seraient recueillis, pour s'assurer que la feuille de route tient compte des besoins généraux. À l'issue des débats, le Comité approuve les propositions de priorités de la Stratégie Trip de l'OACI et les résultats prévus durant le triennat 2017-2019, qui figurent dans l'appendice D de la note WP/40.

19.10 En ce qui concerne les propositions de priorités des travaux du Programme de facilitation sur l'Annexe 9 et les priorités prévus pour le prochain triennat qui sont définis au paragraphe 3.3 de la note WP/42, certaines délégations estiment prématurée l'inclusion de l'élaboration d'un « Plan de facilitation de l'aviation mondiale (GAFP) » comme résultat attendu, le Groupe d'experts FAL ayant chargé un groupe de travail de se pencher sur la question et de présenter un rapport sur ses délibérations lors de la prochaine séance du Groupe d'experts. Étant donné le large appui dont jouissent les travaux prévus qui sont décrits au paragraphe 3.3, le Comité approuve la proposition de priorités du Programme FAL ayant trait à l'Annexe 9 — *Facilitation* et les résultats prévus durant le triennat 2017-2019.

19.11 Le Comité prend acte de l'initiative prise par l'Afrique du Sud, telle que décrite dans la note WP/191, pour s'attaquer au problème de la traite des enfants, même si certaines délégations sont d'avis que l'inclusion des informations sur les parents dans les passeports des enfants pourrait rendre plus complexes les processus de délivrance des passeports et de passage de frontière. Le Comité convient que cette question devrait être étudiée plus en profondeur par des experts techniques de l'OACI et soumise au Groupe consultatif technique de l'OACI sur le programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) et au Groupe FAL (FALP), pour examen.

19.12 Le Comité approuve la proposition de l'Indonésie présentée dans la note WP/203-révisée, selon laquelle le Conseil devrait envisager de promouvoir la mise en œuvre complète des normes PNRGOV. En notant que la tenue à jour et le contrôle relèvent de la responsabilité de l'Organisation mondiale des douanes, qui a travaillé de concert avec l'OACI et l'Association du transport aérien international (IATA) sur la question, le Comité convient aussi que ces organisations devraient examiner le message PNRGOV, le cas échéant. Le Comité note également que le message PNRGOV est dans un environnement à source ouverte intégrale et accessible à tous les États.

19.13 En ce qui concerne l'objet de la note WP/326, présentée par le Brésil, le Comité accepte la proposition d'inviter instamment les États membres à prendre acte de l'importance de la question. Le Comité demande également au Conseil d'encourager l'examen de la qualité du service dans les aéroports dans les forums techniques de l'OACI, en tenant compte des travaux déjà réalisés dans ce domaine par le Conseil international des aéroports et par l'Association du transport aérien international.

19.14 Achevant ses travaux sur ce point de l'ordre du jour, le Comité examine les propositions de révisions de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, figurant dans la note WP/41 qui contient une version révisée d'un projet de résolution à soumettre à l'adoption de l'Assemblée (Résolution 19/1).

19.15 Après examen de la version révisée du projet de résolution, et modification des Appendices B, C et D, le Comité convient de recommander à la Plénière d'adopter la résolution ci-après, qui annule et remplace la Résolution A38-16.

Résolution 19/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation

L'Assemblée,

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

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

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

1. *Décide* que les Appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 39^e session de l'Assemblée :

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

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

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

Appendice D — Systèmes d'échange de données sur les passagers.

2. *Demande* au Conseil de garder à l'étude l'exposé récapitulatif relatif à la facilitation et de conseiller l'Assemblée si des modifications sont nécessaires ;

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-16, Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation.

APPENDICE A

Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

L'Assemblée,

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

Considérant que l'élaboration par l'Organisation de spécifications relatives aux documents de voyage lisibles à la machine s'est révélée efficace pour l'élaboration de systèmes qui accélèrent le congé des

passagers internationaux et des membres d'équipage aux aéroports, tout en renforçant les programmes de conformité en matière d'immigration,

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

1. *Prie instamment* les États membres de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;
2. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, dans leur mise en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — Facilitation soit d'actualité et réponde aux exigences contemporaines des États membres en ce qui concerne l'administration des contrôles aux frontières, du fret et des passagers, les avancées technologiques liées à cette administration, la facilitation du fret, l'attitude à adopter et les interventions en cas d'événements d'ordre médical ou autres événements perturbateurs pour l'aviation, et les mineurs non accompagnés
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;
5. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* et de l'Annexe 17 — *Sûreté* soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
6. *Demande* au Conseil d'actualiser le Doc 9636 — *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, pour s'assurer qu'il est à jour et qu'il correspond bien aux besoins des États membres.

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

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

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

- a) les documents, outils et méthodes de base nécessaires pour garantir une preuve authentique d'identité ;
- b) la conception et la fabrication de documents lisibles à la machine (DVLM) normalisés, en particulier des passeports électroniques, conformes aux spécifications de l'OACI ;

- c) les procédures et protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;
- d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du RCP de l'OACI ;
- e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

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

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

Considérant que les États Membres des Nations Unies ont résolu, dans la Résolution 70/1 entérinée le 25 septembre 2015, d'adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de développement durable (ODD) reposant sur 169 cibles, la cible 16.9 consistant à fournir à tous une identité juridique, notamment grâce à l'enregistrement des naissances, d'ici à 2030,

Considérant que l'authenticité et la validité des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) dépendent de leur lisibilité et de leur protection, des mesures physiques de sûreté y contribuant, et des mesures électroniques de sûreté les garantissant,

Considérant que la limitation du nombre d'états civils pour une personne dépend de la documentation utilisée pour établir l'identité, confirmer la citoyenneté ou la nationalité et évaluer le droit du demandeur de passeport (à savoir la documentation « source »),

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

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

Considérant que l'utilisation de passeports vierges volés par des personnes cherchant à entrer dans un pays sous une fausse identité augmente à l'échelle mondiale,

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

Considérant qu'une coopération de haut niveau entre États membres est nécessaire pour intensifier la lutte contre la fraude en matière de passeports, y compris la falsification ou la contrefaçon de passeports, l'utilisation de passeports falsifiés ou contrefaits, l'utilisation de passeports valides par des imposteurs, l'utilisation de passeports expirés, annulés ou obtenus frauduleusement,,

Considérant que les États membres des Nations Unies ont résolu, dans le cadre de la Stratégie antiterroriste mondiale adoptée le 8 septembre 2006, d'intensifier les efforts et la coopération à tous les

niveaux, selon qu'il convient, pour renforcer la sûreté de la fabrication et de la délivrance des documents d'identité et de voyage et pour prévenir et détecter leur falsification ou leur utilisation frauduleuse,

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

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

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

Considérant que les titres de voyage prévus par la Convention (CTD) sont des documents de voyage que les États parties à la Convention de 1951 relative au statut des réfugiés (« la Convention de 1951 ») et à la Convention de 1954 relative aux statuts des apatrides (« la Convention de 1954 ») délivrent aux réfugiés ou aux apatrides résidant régulièrement sur leur territoire (voir l'article 28 de chacune des conventions), et qu'ils constituent donc des documents de voyage prévus dans deux conventions internationales destinées aux personnes bénéficiant d'un statut reconnu internationalement,

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

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

1. *Prie instamment* les États membres d'identifier expressément les personnes grâce à leurs programmes sur les documents de voyage et les contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de sûreté et de facilitation, notamment pour éviter les actes d'intervention illicite et autres menaces visant l'aviation civile ;
2. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des processus et outils rigoureux pour protéger la sûreté et l'intégrité des documents sources ;
3. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de gestion de l'identification pour préserver la sûreté et l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage ;
4. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de vérification de l'intégrité des passeports électroniques, en particulier par la lecture de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;
5. *Demande* au Conseil de charger la Secrétaire générale de mettre en œuvre la stratégie TRIP OACI pour aider les États membres à identifier expressément les personnes, et pour renforcer la sûreté et l'intégrité de leurs documents de voyage et de leurs contrôles aux frontières ;

6. *Demande* aux États membres d'intensifier leurs efforts pour garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières, et de s'aider mutuellement dans ces domaines ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303, 4^e Partie ;
8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;
9. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les documents de voyage délivrés aux réfugiés et aux personnes apatrides (les « titres de voyage prévus par la Convention (TVC) ») soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
10. *Rappelle* aux États membres d'établir des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés ;
11. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficaces et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;
12. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les spécifications et éléments indicatifs du Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, restent à jour compte tenu des progrès technologiques ;
13. *Demande* au Conseil de continuer de chercher des solutions technologiques en vue de renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé, comme les postes de contrôle frontalier automatisé (CFA) ;
14. *Demande* au Conseil de mettre à jour le *Guide pour l'émission de titres de voyage de la Convention lisibles à la machine pour les réfugiés et les apatrides*, élaboré par l'OACI et le Haut-Commissariat des Nations Unies pour les réfugiés (HCR) ;
15. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer davantage la sûreté et l'intégrité de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;
16. *Prie instamment* le Conseil de chercher à intensifier l'assistance et le soutien au renforcement des capacités des États membres dans les domaines de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières, notamment en s'assurant que l'OACI joue un rôle proactif de chef de file pour ce qui est de faciliter et de coordonner cette assistance dans la communauté internationale ;
17. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI et d'utiliser les informations disponibles sur ce répertoire pour valider les DVLM électroniques aux points de contrôle ;
18. *Rappelle* aux États membres qui ne le font pas déjà de fournir de façon systématique et opportune des données sur les documents volés, perdus ou révoqués à la base de données sur les documents de voyage volés (SLTD) d'Interpol ;

19. *Prie instamment* les États membres qui ne le font pas déjà de vérifier, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données d'Interpol sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD).

20. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficaces et efficients afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation.

APPENDICE C

Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'Assemblée,

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

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

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

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

Considérant qu'à l'échelle mondiale, la menace de transmission des maladies transmissibles passant par le transport aérien a augmenté au cours des dernières années,

Considérant que l'Annexe 9 couvre la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

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

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

3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires, par le truchement de programmes et comités nationaux de facilitation ou par d'autres moyens appropriés :

- a) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :
 - i. de rendre les règlements et pratiques nationaux conformes aux dispositions et à l'esprit de l'Annexe 9 ;
 - ii. de trouver des solutions satisfaisantes aux problèmes courants dans le domaine de la facilitation ;

- b) pour prendre l’initiative des mesures d’application nécessaires ;
4. *Prie instamment* les États membres d’encourager l’étude des problèmes de facilitation par leurs programmes et comités nationaux de facilitation et d’autres programmes et comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;
5. *Prie instamment* les États membres limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu’ils seraient susceptibles d’avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu’il apparaît qu’une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;
6. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d’aéronefs et les exploitants d’aéroport à continuer de coopérer intensivement en vue de :
- a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;
 - b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l’immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;
7. *Prie instamment* les États membres d’engager les exploitants d’aéronefs et d’aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d’échange de données en vue d’acheminer avec le maximum d’efficacité les marchandises aux aéroports internationaux ;
8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l’Annexe 9 en vue de faciliter l’assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles ;
9. *Prie instamment* les États et les exploitants d’aéronefs et d’aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l’acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d’approvisionnement internationale ;
10. *Prie instamment* les États membres d’établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux et régionaux liés à la facilitation et à la sûreté.

APPENDICE D

Systèmes d’échange de données sur les passagers

L’Assemblée,

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

Considérant que le Conseil de sécurité des Nations Unies, au paragraphe 9 de la Résolution 2178 (2014), invite les États membres « à exiger des compagnies aériennes opérant sur leur territoire qu’elles communiquent à l’avance aux autorités nationales compétentes des informations sur les passagers afin de détecter le départ de leur territoire, ou la tentative d’entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, à bord d’appareils civils, de personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999) et 1989 (2011) (“ le Comité ”), et les invite également à signaler au Comité tout départ de leur territoire, ou

toute tentative d'entrée sur leur territoire ou de transit par leur territoire, de telles personnes et à communiquer ces informations à l'État de résidence ou de nationalité de la personne, selon qu'il conviendra et conformément au droit interne et aux obligations internationales »,

1. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant des renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;

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

3. *Prie instamment* les États membres de s'aider entre eux et de partager des meilleures pratiques, selon le cas, pour mettre en place des systèmes d'échange de données sur les passagers.

Point 20 : Protection de l'environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

20.1.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement sur la base des rapports d'avancement présentés par le Conseil concernant les travaux techniques de l'Organisation portant sur le bruit des aéronefs, les émissions des moteurs et les changements climatiques (WP 28, 51 et 55 et Rectificatif n° 1). En se fondant sur ces rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A38-17 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement - Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (WP/48 et Rectificatif n° 1). En outre, 11 notes sont présentées par des États et des observateurs : WP 91, 152, 156, 170, 210 (Révision n° 1), 223, 225, 250 (Révision n° 1), 429, 430 et 447.

DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE

20.1.2 Le Conseil présente un rapport (WP/51) sur les progrès réalisés par l'OACI depuis la 38^e session de l'Assemblée sur les questions concernant l'aviation civile et l'environnement, y compris les activités du Secrétariat, les travaux conduits par le CAEP et la coopération avec d'autres organisations. Ce rapport donne des informations détaillées sur l'accord de la réunion CAEP/10 sur une nouvelle norme proposée de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs de l'Annexe 16, Volume III et une nouvelle norme sur les concentrations massiques des particules de matière non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronefs de l'Annexe 16, volume II. Le rapport WP/51 donne aussi des informations détaillées sur la version actualisée du Doc 9184, *Manuel de planification d'aéroport, Partie 2, Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*, une nouvelle circulaire sur l'Engagement de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation et un aperçu de l'analyse des bénéfices environnementaux de la mise en œuvre du Bloc O de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU – Aviation System Block Upgrade). Ce rapport présente les faits marquants les plus récents concernant les travaux de l'OACI sur le bruit des aéronefs, y compris les travaux en cours sur l'élaboration d'une nouvelle norme sur le bruit supersonique des futurs aéronefs. Des informations détaillées sont fournies sur l'intense coopération dans le cadre la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), avec l'Organisation maritime internationale (OMI) et le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), ainsi que la participation au processus

d'élaboration des objectifs de développement durable (ODD). Il est souligné que le Conseil a accepté toutes les recommandations de la réunion CAEP/10 et que les États sont consultés sur les propositions d'amendement de l'Annexe 16, Volumes I et II et la nouvelle première édition du Volume III.

20.1.3 Le Comité constate le progrès notable accompli par l'OACI dans ses travaux techniques sur l'incidence du bruit, la qualité de l'air locale et les émissions globales, et il souligne l'importance de ces travaux.

20.1.4 Comme l'a demandé la 38^e session de l'Assemblée, le Conseil présente la note WP/55 (accompagné du Rectificatif no 1), qui rend compte de l'évaluation des tendances environnementales entreprises par le CAEP en vue de l'incidence actuelle et future du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation. D'ici 2040, on prévoit que malgré un trafic aérien international anticipé à un niveau 4,2 fois plus élevé, la consommation de carburant ne progressera que de 2,8 à 3,9 fois d'ici la fin de la même période. En ce qui concerne les carburants alternatifs durables, on se heurte à de grandes incertitudes pour prévoir leur utilisation à long terme ; toutefois, en s'appuyant sur les scénarios évalués par le CAEP, il est possible qu'en 2050, jusqu'à 100 pour cent de la demande de carburateurs de l'aviation internationale puisse être satisfaite par le recours à ces carburants. Dans ce scénario, sur la base des hypothèses de l'analyse, les émissions de CO₂ pourraient être réduites de 63 pour cent. Le développement futur des carburants alternatifs dépendra fortement des politiques et des mesures incitatives mises en place à cet égard, de même que de l'efficacité écologique et économique de leur utilisation. Le CAEP a en outre actualisé les tendances des émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale et le bruit des aéronefs. Dans tous les cas, ces tendances montrent que les émissions des moteurs d'aéronefs et le bruit des aéronefs devraient continuer à augmenter, mais à un rythme plus lent que celui de la croissance du trafic. En ce qui concerne le bruit des aéronefs, il se peut que d'ici 2030, il n'augmente plus en parallèle avec la croissance du trafic, selon un scénario optimiste d'améliorations technologiques et opérationnelles.

20.1.5 Le Comité reconnaît qu'une base d'informations unique et robuste est importante pour de bonnes délibérations et de bonnes décisions. Il recommande que les tendances environnementales soient approuvées comme base pour les décisions sur les questions environnementales et qu'une mise à jour sur cette question soit présentée à l'Assemblée à sa prochaine session. En outre, il prie instamment les États de communiquer des données afin d'appuyer la demande de l'Assemblée concernant le compte rendu des émissions de l'aviation.

20.1.6 Le Comité examine en outre la note WP/28, qui rend compte des activités ayant trait au Programme d'assistance technique de l'OACI ayant trait à tous les Objectifs stratégiques de l'Organisation, y compris la protection de l'environnement. Cette note présente en outre des informations sur les initiatives d'assistance ayant trait à l'environnement et de création de capacités, telles que les partenariats de l'OACI avec l'Union européenne ainsi qu'avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM).

20.1.7 Dans la note WP/48 et le Rectificatif no 1 de cette note, le Conseil soumet une proposition de révision de la Résolution A38-17, Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale, révision qui découle des faits nouveaux survenus depuis la 38^e session de l'Assemblée. Ces modifications découlent principalement des activités du Secrétariat et des travaux conduits par le CAEP.

20.1.8 Dans la note WP/91, présentée par la Suisse, la Slovaquie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation

civile (CEAC), fait valoir que l'Europe a adopté une approche globale pour atténuer les répercussions de l'aviation internationale sur l'environnement et soutient fermement les efforts en cours au sein de l'OACI dans le cadre de cette approche. La note reconnaît et appuie le travail considérable entrepris par le CAEP et la nécessité pour celui-ci de fonctionner de manière aussi libre, inclusive et transparente que possible. Elle note l'importance de prioriser la mise en œuvre des normes recommandées à la réunion CAEP/10 sur les émissions de CO₂ des avions et les concentrations massiques des nvPM dans les moteurs des aéronefs, ainsi que sur la mise au point de la norme sur la masse et le nombre des nvPM.

20.1.9 Dans la note WP/225, le Guatemala, au nom des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), présente des informations sur les faits marquants survenus en ce qui concerne l'environnement et l'aviation civile. Celles-ci comprennent des renseignements détaillés sur la synthèse des visions et des directives relatives à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine provenant de diverses organisations de l'aviation civile. La note invite l'Assemblée à prendre en compte les stratégies et la vision de la Région Amérique latine dans les documents en cours d'élaboration par l'OACI, et invite l'Assemblée à imposer un niveau plus élevé de représentation des États membres de la CLAC au sein du CAEP.

20.1.10 Dans la note WP/170, le Canada souligne les progrès accomplis dans les performances et fonctionnalités définies des systèmes de navigation permettant des opérations aériennes plus efficaces qui offrent la possibilité de réduire les émissions de gaz à effet de serre (GES) et le bruit des aéronefs. Cela dit, à proximité des aéroports, ces améliorations se traduisent en général par une perception de concentration du bruit en raison du fait qu'un nombre plus élevé d'aéronefs suit le même profil efficace d'approche. La note encourage les États à transmettre des données sur l'impact attribuable au bruit dans les environs des aéroports et invite l'Assemblée à charger le Conseil d'élaborer une approche pragmatique pour parvenir à un équilibre entre la réduction des GES et l'incidence du bruit lorsque des procédures PBN sont appliquées.

20.1.11 Dans la note WP/250-Révision n° 1, la République de Corée expose l'expérience de mise en œuvre des redevances liées au bruit dans ses aéroports et appelle l'attention sur l'absence de normalisation de cette question dans les États membres de l'OACI. Elle estime que les lignes directrices actuelles de l'OACI concernant les redevances liées au bruit sont insuffisantes et demande que les meilleures pratiques entre États soient partagées sur le site web de l'OACI en vue de l'élaboration de meilleures lignes directrices de l'OACI à l'avenir. La note propose que l'OACI examine ses pratiques recommandées sur les redevances liées au bruit et mette à la disposition des États membres un « Bulletin » sur le site web officiel de l'OACI, où les États membres peuvent partager librement leurs idées et leurs politiques en vue de l'élaboration de meilleures lignes directrices de l'OACI.

20.1.12 Dans la note WP/210-Révision n° 1, les États-Unis reconnaissent les progrès accomplis pour réduire le bruit des aéronefs et les incidences de ces derniers sur la qualité de l'air locale à travers l'élaboration de politiques et de normes, et encouragent les États à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation sur la base de normes environnementales de l'OACI relatives à la certification des émissions. Les États membres de l'OACI sont encouragés à adopter l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs. La note salue la recommandation du CAEP visant à établir une norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation en se fondant sur l'indice maximal de fumée indiqué dans la norme relative à la certification-fumée, et à la reconnaître comme nouvelle étape vers la réduction des émissions de l'aviation à la source. Les États-Unis encouragent les États membres à poursuivre les efforts en vue d'établir un niveau d'exigence pour la norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation d'ici la réunion CAEP/11 en février 2019, et sont favorables à l'ajout des émissions de nvPM par les moteurs d'aéronefs à l'examen technologique et au processus d'établissement des objectifs du CAEP.

20.1.13 Dans la note WP/152, l'Association du transport aérien international (IATA) salue l'adoption par le CAEP de recommandations concernant la première norme de certification des aéronefs relative aux émissions de CO₂ et la première norme sur les nvPM applicable aux moteurs d'aviation. L'IATA fait valoir que l'intention originale des normes de l'OACI devrait être maintenue, et elle prie instamment les États de s'abstenir d'imposer d'éventuelles restrictions d'exploitation ou prélèvements liés aux émissions fondées sur la norme d'émission de CO₂. En ce qui concerne le bruit des aéronefs, elle souligne l'importance de l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, s'oppose fortement au retrait graduel d'aéronefs conformes au Chapitre 3, Volume I, de l'Annexe 16, et appuie la demande faite aux États de ne pas permettre la mise en place de restrictions d'exploitation qui visent le retrait d'aéronefs conformes à l'Annexe 16, Chapitres 4 et 14.

20.1.14 Le Comité prend acte de cinq notes de travail (WP 156, 223, 429, 430 et 447) soumises pour information. Elles ne sont pas présentées à la réunion mais sont résumées ci-après.

20.1.15 Dans la note WP/156, l'Argentine fournit des informations détaillées sur sa proposition d'élaborer un cours TRANAIR-PLUS centré sur les procédures d'atténuation du bruit pour les hélicoptères. Ce cours serait basé sur l'expérience accumulée par l'armée argentine au cours des opérations dans l'Antarctique, une région dont l'environnement est protégé, et les avantages des procédures d'atténuation du bruit pour les opérations dans les zones urbaines à haute densité de population. L'objectif serait de maximiser l'utilisation des procédures d'atténuation du bruit par les équipages d'hélicoptères à travers une pratique active de ces procédures, et comprendrait aussi les aspects théoriques liés au bruit des hélicoptères.

20.1.16 Dans la note WP/223, l'Indonésie fournit des informations détaillées sur l'intégration des normes de certification de l'Annexe 16, Volume I, à son cadre national de réglementation par le biais d'un décret ministériel. Elle donne aussi des informations sur l'initiative en cours visant à délivrer des certifications acoustiques pour le parc aérien national indonésien. Jusqu'ici, la Direction générale de l'aviation civile de l'Indonésie a délivré 1 119 certifications acoustiques.

20.1.17 Dans la note WP/429, le Conseil international des aéroports (ACI) fournit des informations sur sa collaboration active avec d'autres entités dans l'industrie aéronautique et avec l'OACI en ce qui concerne la protection de l'environnement, telles que figurant dans les Résolutions approuvées par l'Assemblée générale mondiale de l'ACI (WAGA) en septembre 2016. Il a en outre présenté les projets de l'ACI visant à aider les aéroports membres à remédier au problème des incidences de certaines activités sur l'environnement de manière efficace, notamment les projets suivants : l'accréditation des aéroports relative aux émissions de carbone, l'outil Airport Carbon and Emissions Reporting Tool (ACERT) et l'utilisation d'énergie renouvelable et durable aux aéroports.

20.1.18 Dans la note WP/430, la République de Corée, se fondant sur les orientations contenues dans le Doc 9829 de l'OACI, Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, indique qu'elle met actuellement en œuvre des politiques sur la réduction du bruit à la source, la planification et la gestion de l'utilisation des terres, les procédures opérationnelles de réduction du bruit et les restrictions d'exploitation qui s'appliquent aux aéronefs. Elle estime que six aéroports régionaux nécessitent une réduction du bruit à la source ainsi qu'une surveillance du gouvernement, et que trois d'entre eux mettent en œuvre des procédures d'exploitation d'atténuation du bruit. Le gouvernement porte assistance aux communautés exposées au bruit des aéronefs et a mis sur pied une institution aux fins de consultation des parties prenantes. La République de Corée souhaiterait que les États membres de l'OACI partagent leurs idées et donnent des conseils sur la gestion du bruit.

20.1.19 Dans la note WP/447, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) donne des précisions sur de nouvelles enquêtes sur la pollution de l'air dans les aéroports, les sources de pollution, l'exposition du personnel aux particules ultrafines et les mesures à prendre pour limiter la pollution. La présente note suggère l'intégration de la pollution atmosphérique causée par les moteurs diesel à l'« Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale ». L'ITF propose également ses compétences et ses connaissances au CAEP en vue de contribuer aux travaux de l'OACI.

20.1.20 Le Comité se félicite des progrès réalisés par la réunion CAEP/10, notamment l'accord concernant la nouvelle norme de certification du CO₂ pour les avions, destinée à l'Annexe 16, Volume III, et la nouvelle norme proposée sur les PM non volatiles, destinée à l'Annexe 16, Volume II. Il encourage la priorisation de la mise en œuvre de ces normes et la poursuite des travaux sur les futures normes concernant la masse et le nombre de nvPM. Plusieurs États affirment leur intention de continuer à appuyer le CAEP et encouragent les autres à en faire autant.

20.1.21 Le Comité note les questions relatives à la composition du CAEP qui sont soulevées en lien avec l'augmentation de la participation des États de la CLAC. Il convient que, comme ces questions concernent l'administration du CAEP, elles devraient être examinées par le Conseil.

20.1.22 En ce qui a trait à la mise en équilibre des émissions de GES et de l'incidence du bruit lorsque des procédures PBN sont appliquées, le Comité reconnaît que l'interdépendance de diverses incidences environnementales est une des grandes considérations dans les travaux du CAEP. Le CAEP devrait être encouragé à poursuivre ces travaux avec une plus grande quantité de données provenant des États.

20.1.23 Le Comité note que des informations sur les redevances liées au bruit figurent dans divers documents de l'OACI (par ex., le Doc 7100 – Politique de l'OACI sur les redevances et la tarification, le Doc 9082 – Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne et le Doc 9184 – Manuel de planification d'aéroport) et que la base de données des redevances liées au bruit est accessible à partir du site web de l'OACI sur l'environnement. Le Comité recommande que la proposition d'examiner les pratiques recommandées concernant les redevances liées au bruit soit transmise au CAEP pour examen, en consultation avec le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP).

20.1.24 Le Comité recommande que l'Assemblée réaffirme son engagement envers l'approche équilibrée, reconnaissant que les restrictions d'exploitation ne devraient pas être appliquées en premier recours et seulement après avoir examiné chacun des autres éléments. Tout en étant conscients de cela, certains États soulignent l'utilité d'un certain niveau de restrictions opérationnelles dans des circonstances locales particulières et estiment que le texte de la proposition de résolution n'empêche pas les États de mettre en œuvre des restrictions d'exploitation reposant sur la certification acoustique des aéronefs. Il est également noté que les évaluations des restrictions du bruit doivent tenir compte de la question de savoir si les restrictions d'exploitation peuvent faire passer les problèmes de bruit d'un État à un autre.

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

Résolution 20/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A38-17, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

Considérant que la Résolution A38-17 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

Considérant qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 38^e session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec les Résolutions A39-XY : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A39-XZ : *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)*, constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 39^e session de l'Assemblée :

Appendice A — Généralités

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

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

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

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

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

Appendice G — Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

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

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

3. *Déclare* que la présente résolution, conjointement avec les Résolutions A39-XY *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A39-ZZ : *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)*, remplacent les Résolutions A38-17 et A38-18.

APPENDICE A

Généralités

L'Assemblée,

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

Considérant que beaucoup des effets néfastes de l'aviation civile sur l'environnement peuvent être atténués par l'application de mesures complètes tenant compte des perfectionnements de la technique, de procédures de gestion et d'exploitation plus efficaces de la circulation aérienne, du recyclage des aéronefs, de l'utilisation de sources d'énergie propre, renouvelable et durable, de l'utilisation judicieuse de la planification des aérodromes, de la planification et de la gestion de l'utilisation des terrains et de mesures fondées sur le marché,

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

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

Considérant que le développement durable de l'aviation est important pour la croissance et le développement économiques futurs, les échanges et le commerce, les échanges culturels et la compréhension entre les peuples et les nations, et que des mesures doivent donc être prises rapidement pour garantir que cette croissance soit compatible avec la qualité de l'environnement et s'effectue d'une manière qui atténue les incidences néfastes,

Reconnaissant que le travail effectué par l'Organisation sur l'environnement contribue à dix des 17 objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU,

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

Reconnaissant que des progrès notables ont été accomplis en ce qui concerne la lutte contre les effets de l'aviation sur l'environnement et que les aéronefs produits aujourd'hui ont un rendement du carburant 80 % plus élevé et sont 75 % plus silencieux que ceux des années 1960,

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

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

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

Reconnaissant l'importance de la recherche et du développement en matière de rendement du carburant et des carburants de rechange pour l'aviation qui rendront possibles des opérations de transport aérien international ayant une moindre incidence sur l'environnement, en ce qui concerne aussi bien la qualité de l'air locale que le climat mondial,

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

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

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

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

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

5. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;

6. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit, la consommation de carburant des aéronefs, le rendement du carburant du système de l'aviation et les émissions de particules de matières et de NOx des moteurs d'aviation, en tenant compte des travaux de l'Organisation, des plans d'action soumis par les États, du Plan mondial de navigation

aérienne et des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi que de sa politique et de ses éléments indicatifs dans le domaine de l'environnement, de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers, y compris au travers de la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ;

7. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États membres d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;

8. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information et les données scientifiques nécessaires pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;

9. *Encourage* le Conseil à continuer à coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;

10. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

APPENDICE B

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

Notant avec satisfaction les recommandations du CAEP relatives à une nouvelle norme pour les émissions de particules de matière non volatiles (nvPM),

Notant avec satisfaction la recommandation du CAEP ayant trait à une nouvelle norme de certification régissant les émissions mondiales de CO₂ des avions, qui, une fois adoptée, constituera l'Annexe 16, Volume III — *Émissions de CO₂ des avions*,

Reconnaissant que la norme de certification des émissions de CO₂ est un paramètre technique de comparaison des technologies aéronautiques conçu pour être utilisé dans les processus de certification, et qu'il n'est pas destiné à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions,

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

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

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 4, Volume I, de l'Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 2006 ;
2. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique plus contraignante, à mettre en œuvre le 31 décembre 2017 ou après, et le 31 décembre 2020 ou après pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;
3. *Accueille favorablement* l'adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, à mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2018 ou après ;
4. *Accueille favorablement* l'élaboration d'une nouvelle norme pour les émissions de CO₂ des avions à mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2020 ou après pour les nouveaux types d'avion, à l'exception de ceux ayant une masse maximale au décollage inférieure ou égale à 60 tonnes et une capacité maximale de 19 sièges ou moins, norme dont la date d'application serait le 1^{er} janvier 2023 ou après ;
5. *Accueille favorablement* l'élaboration de la nouvelle norme pour les émissions de CO₂ des avions à mettre en œuvre le 1^{er} janvier 2023 ou après pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1^{er} janvier 2028 ;
6. *Demande instamment* aux États de reconnaître que la norme de certification régissant les émissions de CO₂ n'est pas destinée à servir de base pour introduire des restrictions d'exploitation ou des prélèvements liés aux émissions ;
7. *Accueille avec satisfaction* l'élaboration de la nouvelle norme pour les émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN et pour lesquels la date de production de chaque moteur est le 1^{er} janvier 2020 ou après ;

8. *Demande* au Conseil de poursuivre énergiquement, avec l'assistance et la coopération d'autres entités de l'Organisation et d'autres organisations internationales, le travail ayant trait à l'élaboration de normes, de pratiques et de procédures recommandées et/ou d'éléments indicatifs sur l'impact de l'aviation sur l'environnement ;
9. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le CAEP poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;
10. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;
11. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;
12. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § 8 du dispositif du présent appendice ;
13. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec d'autres organisations internationales dans ce domaine.

APPENDICE C

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

Considérant que l'approche équilibrée pour la gestion du bruit mise au point par l'OACI consiste à identifier les problèmes de bruit à un aéroport puis à analyser les diverses mesures disponibles pour l'atténuer en étudiant quatre principaux éléments, à savoir la réduction du bruit à la source, la

planification et la gestion de l'utilisation des terrains, les procédures opérationnelles d'atténuation du bruit et les restrictions de l'exploitation, en vue d'attaquer le problème du bruit aussi économiquement que possible,

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

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

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

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

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

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

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

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

Notant que l'analyse des tendances du bruit des aéronefs effectuée par le CAEP montre que, dans le cadre d'un scénario d'améliorations de technologies avancées, une augmentation de l'exploitation des aéronefs pourrait ne plus se traduire par une augmentation de la zone de la courbe de bruit après 2030,

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

2. *Accueille avec satisfaction* les progrès accomplis à ce jour dans la recherche de solutions au problème du bruit des aéronefs et encourage les États, les fabricants et les exploitants à continuer de participer au travail de l'OACI en la matière et de mettre en œuvre des technologies et des politiques permettant de réduire l'impact de ce bruit dans les communautés voisines des aéroports ;

3. *Prie instamment* les États :

- a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;
- b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :
 - 1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;
 - 2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;
 - 3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;

4. *Encourage* les États :

- a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens, en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
- b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiétement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec l'Appendice F à la présente résolution ;
- c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
- d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'Appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;

5. *Demande* aux États :

- a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
- b) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;

- c) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;
6. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;
7. *Demande* au Conseil :
- a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
 - b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
 - c) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;
8. *Appelle* les États à appuyer comme il convient ces activités relatives aux éléments d'orientation de l'OACI ainsi que tous travaux éventuellement nécessaires concernant les méthodes et l'évaluation en matière d'incidence ou d'efficacité des mesures prises dans le cadre de l'approche équilibrée.

APPENDICE D

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) si l'attrition normale des flottes existantes de ces avions ne permet pas d'assurer la protection nécessaire de l'environnement sonore aux abords des aéroports ;
- b) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par une réglementation qui empêcherait leurs exploitants d'ajouter de tels avions à leurs flottes, que ce soit par achat, location, affrètement ou banalisation, ou bien par des incitations à accélérer la modernisation des flottes ;
- c) si la protection nécessaire ne peut pas être assurée par des restrictions limitées aux aéroports et aux pistes dont ils auront déterminé et déclaré que l'utilisation entraîne des problèmes de bruit, ainsi qu'aux périodes où les nuisances sont les plus grandes ;
- d) les incidences de toute restriction sur les autres États concernés, en les consultant et en leur donnant un préavis raisonnable quant à leurs intentions ;

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

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

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

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

4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant aux Chapitres 3 et 4, Volume I, de l'Annexe 16, ou un autre chapitre plus récent ;
5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les Appendices C et E à la présente résolution ;
6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

APPENDICE E

Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reconnaissant que les normes acoustiques de l'Annexe 16 ne visaient pas à instaurer des restrictions d'exploitation des avions, et plus particulièrement qu'il est entendu que les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil se rapportent seulement à la certification,

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

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

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

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

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

- a) de fonder ces restrictions sur les caractéristiques acoustiques des aéronefs, déterminées par les procédures de certification effectuées en conformité avec l'Annexe 16, Volume I ;
- b) d'adapter pareilles restrictions au problème de bruit existant à l'aéroport visé, conformément à l'approche équilibrée ;
- c) de n'imposer que des restrictions de nature partielle, chaque fois que c'est possible, plutôt que d'exiger le retrait total de l'exploitation de ces aéronefs à un aéroport ;

- d) de tenir compte des conséquences possibles sur les services de transport aérien pour lesquels il n’y a pas d’autre solution appropriée (par exemple les services long-courriers) ;
- e) de tenir compte de la situation particulière des exploitants d’aéronefs des pays en développement, pour leur éviter des difficultés graves en accordant des exceptions ;
- f) d’imposer ces restrictions graduellement, si possible, pour tenir compte des incidences sur le plan des coûts pour les exploitants des aéronefs qu’elles frapperont ;
- g) de donner aux exploitants une période de préavis raisonnable ;
- h) de tenir compte des incidences économiques et environnementales sur l’aviation civile ;
- i) d’informer l’OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;

4. *Demande aussi instamment* aux États de n’autoriser l’imposition d’aucune restriction d’exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l’Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil.

APPENDICE F

Planification et gestion de l’utilisation des terrains

L’Assemblée,

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

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

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

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

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

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

Reconnaissant que lorsqu'elle sera mise en œuvre, la norme du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 donnera plus de possibilités aux exploitants aériens de remplacer les aéronefs de leur flotte par des aéronefs plus silencieux

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

Reconnaissant que la mise à jour des éléments indicatifs sur des mesures appropriées de planification de l'utilisation des terrains et d'atténuation du bruit figure dans le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184), Partie 2 — *Utilisation des terrains et réglementation de l'environnement*,

Reconnaissant que la circulaire de l'OACI *Community Engagement on Aviation Environmental Management* (Participation de la communauté à la gestion de l'environnement en aviation) complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage

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

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

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

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

4. *Demande* au Conseil :

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

APPENDICE G

Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

L'Assemblée,

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

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

Reconnaissant la valeur des travaux menés actuellement pour élaborer une nouvelle norme pour les futurs avions supersoniques et des travaux visant à comprendre l'état actuel de la connaissance de la détonation balistique, de la recherche et des projets d'avions supersoniques,

Reconnaissant qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025,

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

APPENDICE H

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

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NOx et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;
2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
3. *Demande* au Conseil de continuer d'élaborer des spécifications de certification applicables aux émissions de PM non volatiles tout en continuant de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;
4. *Encourage* les États membres à prendre des mesures pour aider à l'élaboration de spécifications de certification pour les émissions de nvPM ;

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

Point 21 : 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

21.1 Aucune note de travail n'ayant été présentée qui porte seulement sur le point 21 de l'ordre du jour, le projet de texte du rapport sur ce point est inclus dans le rapport sur le point 20.

Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

22.1 À ses deuxième, troisième, quatrième et dixième séances, le Comité exécutif examine la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil sur les travaux de l'Organisation concernant l'aviation internationale et les changements climatiques (notes WP/28, 51, 54, 55 et Rectificatifs n^{os} 1 et 56). 4, 248, 262, 321, 343, 363, 364, 377, 387, 411, 412, 413, 414, 415, 426, 427, 428, 429, 431, 443, 448, 449, 455 et 465. Sur la base de ces mêmes rapports, le Comité exécutif examine les propositions du Conseil visant à actualiser la Résolution A38-18, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de*

la protection de l'environnement — Changements climatiques (WP/49). Des modifications de certains aspects de la Résolution A38-18 qui touchent au régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) sont présentées dans une note de travail distincte (WP/52 et Rectificatif n° 1), *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)*. De plus, 44 notes sont présentées par des États et des observateurs : WP 91, 138, 152, 153 (Révision n° 1), 154 (Révision n° 1), 155 (Révision n° 1), 163, 170, 181, 182, 206, 207, 208, 209, 211 (Révision n° 1), 212 (Révision n° 1), 222, 227, 232, 233, 234, 248, 262, 321, 343, 363, 364, 377, 387, 411, 412, 413, 414, 415, 426, 427, 428, 429, 431, 443, 448, 449, 455 et 465.

22.2 CHANGEMENTS CLIMATIQUES EN L'ABSENCE D'UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ

22.2.1 Le Conseil soumet un rapport (WP/56) sur les activités de l'OACI visant à promouvoir et à faciliter l'émergence de carburants alternatifs durables en aviation, notamment : le partage d'informations et l'incitation au dialogue entre États et parties prenantes, la tenue à jour du Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) et les travaux de l'Équipe spéciale – Carburants alternatifs (AFTF) du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Le rapport souligne que, bien que la faisabilité technologique des carburéacteurs alternatifs soit prouvée, les prochaines priorités consistent à s'attaquer aux barrières économiques initiales et à assurer une distribution commerciale durable ; il souligne également que les États doivent avoir des politiques spécifiques, notamment le soutien des mesures et des dispositions visant à garantir la durabilité. Le Comité prend acte des progrès réalisés et appuie la poursuite des travaux de l'Organisation.

22.2.2 Le Conseil soumet un rapport (WP/54) sur les développements relatifs aux plans d'action volontaires des États sur les activités de réduction des émissions de CO₂ depuis la dernière session de l'Assemblée, ainsi que sur les étapes suivantes qui permettraient à l'OACI de continuer d'appuyer les États dans l'élaboration, l'actualisation et la mise en œuvre des plans d'action. À ce jour, 100 États, représentant 89,90 % du transport aérien international, ont soumis des plans d'action. C'est là une nette amélioration, mais plus de la moitié des plans d'action soumis ne prévoient toujours pas de bases de référence quantifiées ni de résultats attendus. Le Secrétariat prévoit, comme prochaines étapes, de continuer d'appuyer les États dans l'élaboration et l'actualisation des plans d'action à l'aide de données quantifiées, et de nouer des partenariats pour soutenir les États qui n'en ont pas encore élaboré. Le Comité prend acte des progrès réalisés et appuie la poursuite des travaux de l'Organisation.

22.2.3 Le Comité encourage aussi les États membres à partager des informations et à inclure des données plus complètes et solides dans les plans d'action, ce qui faciliterait la compilation par l'OACI des données sur les émissions mondiales. Il encourage en outre les partenariats entre les États pour que ceux-ci s'appuient les uns les autres dans l'élaboration et l'amélioration des plans d'action.

22.2.4 Le Comité examine en outre la note WP/28, qui rend compte des activités ayant trait au Programme d'assistance technique de l'OACI ayant trait à tous les Objectifs stratégiques de l'Organisation, y compris la protection de l'environnement. La note contient des informations sur les initiatives d'assistance et de renforcement des capacités en matière environnementale, telles que les partenariats de l'OACI avec l'Union européenne (UE), ainsi qu'avec le Programme des Nations Unies pour le développement (PNUD) et le Fonds pour l'environnement mondial (FEM). Le Comité est informé des nouveaux partenariats pour l'assistance sur le plan environnemental, tels que : l'appui supplémentaire de l'UE, le soutien apporté par l'Allemagne à un projet pilote pour la mise en œuvre du système de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du régime mondial de MBM, la confirmation de l'intention de

l'ACI de s'associer avec l'OACI pour des initiatives visant à rendre les aéroports plus verts, et le nouveau partenariat avec la Banque mondiale pour appuyer la mise en œuvre du régime mondial de MBM.

22.2.5 Dans la note WP/49, le Conseil soumet une proposition de révision 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, à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la 38^e session de l'Assemblée dans les domaines de l'aviation internationale et des changements climatiques.

22.2.6 Dans la note WP/91, présentée par la Suisse, la Slovaquie, au nom de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), exprime la nécessité pour les États d'élaborer des mesures visant à appuyer l'utilisation de carburants alternatifs durables, l'engagement de l'Europe quant au renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement dans les pays en développement et l'invitation que celle-ci a lancée aux autres pays à mener des activités poursuivant le même objectif, ainsi que le soutien à l'établissement d'un objectif à long terme de réduction des émissions de CO₂ et les travaux futurs visant à améliorer la compréhension scientifique des impacts environnementaux de l'aviation, notamment sur les effets non-CO₂.

22.2.7 Dans la note WP/262, la République dominicaine, au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), décrit les difficultés rencontrées par un certain nombre d'États de la CLAC dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action pour la réduction des émissions, tout en soulignant le succès récolté par la République dominicaine dans le cadre du projet financé par l'UE ainsi que les avantages généraux que procure le projet financé par le PNUD-GEF. Ils demandent l'affectation de ressources spécifiques qui permettront l'expansion et l'amélioration des projets d'assistance des États pour l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action, et la mise au point des systèmes de MRV, tels que le système environnemental en aviation (AES), pour établir des inventaires des émissions et surveiller les émissions de CO₂ de l'aviation internationale.

22.2.8 Dans la note WP/321, neuf États d'Afrique centrale bénéficiaires du Projet OACI-UE présentent les progrès accomplis par les États d'Afrique centrale dans l'élaboration de plans d'action visant à réduire les émissions de CO₂ et dans la mise en œuvre du système environnemental en aviation (AES) dans le cadre du projet d'assistance OACI-UE. Ils décrivent aussi leur coopération pour l'élaboration d'un plan d'action régional. Ils demandent à l'OACI, aux autres États et aux organisations internationales de rechercher des sources de financement supplémentaires afin de renforcer l'assistance technique dans l'élaboration des plans d'action et la mise en œuvre des mesures figurant dans ces plans.

22.2.9 Dans la note WP/170, le Canada met l'accent sur le compromis à trouver dans l'analyse des avantages environnementaux accrus par la mise en œuvre de procédures de la navigation fondée sur les performances (PBN), étant donné qu'elles peuvent permettre des opérations plus efficaces aboutissant à la réduction de la consommation de carburant et des émissions, mais peuvent aussi causer une perception de concentration du bruit en raison du fait qu'un nombre plus élevé d'aéronefs suit la même route. Le Canada propose que les États transmettent des données sur les effets attribuables au bruit aux alentours des aérodromes, et que le Conseil élabore une approche pragmatique pour parvenir à un équilibre entre la réduction des GES et l'incidence du bruit aux environs des aérodromes lorsque des procédures PBN sont mises en œuvre.

22.2.10 Dans la note WP/181, le Kenya partage son expérience et ses progrès réalisés dans la collecte, le suivi et le compte rendu des données sur les émissions de CO₂ dues à l'aviation internationale, dans le cadre de son initiative visant à actualiser et à renforcer son plan d'action volontaire. Pour promouvoir l'élaboration de plans d'action robustes et accroître le degré de préparation des États aux

possibles exigences de suivi, compte rendu et vérification (MRV), il suggère que l'OACI améliore son programme de renforcement des capacités dans le domaine de la réduction des émissions de CO₂, en se basant sur l'expérience fructueuse de son partenariat avec l'UE et le lancement du système environnemental en aviation (AES) dans certains États, d'une part, et qu'elle facilite davantage l'accès des États à des ressources financières, à une expertise technique et au transfert de technologie, d'autre part. De plus, il encourage les États à établir des partenariats, notamment dans le cadre du « Programme de parrainage » de l'OACI ou de projets régionaux supplémentaires dédiés de renforcement des capacités, afin de continuer à encourager la coopération régionale et l'échange de connaissances.

22.2.11 Dans la note WP/212-Révision n° 1, l'Indonésie souligne que la mise au point de carburants d'aviation alternatifs durables a été intégrée dans son plan d'action national, ce qui a entraîné l'inclusion de l'aviation dans sa politique et ses objectifs nationaux en matière de bioénergie pour le transport. Elle insiste sur le fait que les carburants d'aviation alternatifs durables nécessitent des politiques et mesures incitatives appropriées afin de créer des perspectives de marché à long terme, et demande aux États membres de fixer des mesures de politique appropriées harmonisées à l'échelle mondiale. Elle a aussi encouragé les États à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs nationaux en matière de bioénergie pour le transport.

22.2.12 Dans la note WP/232, les États-Unis appuient le « panier de mesures » de l'OACI visant à lutter contre les changements climatiques dus à l'aviation civile internationale et soulignent plusieurs initiatives qu'ils financent actuellement pour la mise en œuvre et la recherche des divers éléments dudit panier de mesures.

22.2.13 Dans la note WP/363, le Burkina Faso décrit ses avancées réalisées dans la réduction des émissions de CO₂ du secteur de l'aviation civile, insistant sur les étapes qui ont abouti à l'élaboration de son plan d'action et à la mise en œuvre d'un système environnemental d'aviation (AES) par l'autorité nationale d'aviation civile. Les défis attendus dans la mise en œuvre du plan sont aussi évoqués, ainsi que les attentes du Burkina Faso en matière d'assistance et de coopération. Il encourage aussi les États membres et les organisations internationales à allouer des fonds au renforcement des capacités et à la création de nouveaux projets régionaux d'assistance dans le domaine de l'environnement, à l'image du projet OACI-UE.

22.2.14 Dans la note WP/364, l'Égypte présente un rapport sur ses activités dans le domaine de la protection de l'environnement au niveau de l'aviation internationale, et sur les progrès accomplis dans la présentation de son plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂. Elle demande à l'OACI d'inclure dans le programme TRAINAIR PLUS une équipe spécialisée dans les plans d'action des États, afin de renforcer les capacités environnementales dans les bureaux régionaux de l'OACI, et de détacher des experts pour aider les États à élaborer des plans d'action et à créer des partenariats entre eux.

22.2.15 Dans la note WP/455, le Mexique fait brièvement le point sur le développement et la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation, en tant qu'élément essentiel du panier de mesures visant à réduire les émissions de l'aviation. Il invite l'Assemblée à encourager tous les États, l'industrie aéronautique et les autres parties prenantes à participer au séminaire préparatoire de l'OACI (Montréal, février 2017), ainsi qu'à la Conférence de l'Organisation sur les carburants alternatifs pour l'aviation (Mexico, octobre 2017) qui aboutira à l'élaboration d'une Vision de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation internationale, comme moyen d'encourager les États à prendre des mesures pour poursuivre le développement et la distribution desdits carburants.

22.2.16 Dans la note WP/152, l'Association du transport aérien international (IATA) accueille avec satisfaction l'adoption par le CAEP de recommandations, notamment de la première norme de

certification des émissions de CO₂ pour les aéronefs. L'IATA insiste sur le fait que les États doivent s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation ou de fiscalité liées aux émissions sur la base des normes d'émissions de CO₂.

22.2.17 Le Comité prend acte de dix notes de travail soumises pour information. Elles ne sont pas présentées à la réunion mais sont résumées ci-après.

22.2.18 Dans la note WP/138, l'Inde offre un aperçu des initiatives prises par le Gouvernement indien et par d'autres parties prenantes afin de réduire les émissions de l'aviation en vue d'une croissance durable.

22.2.19 Dans la note WP/222, l'Indonésie fait le point sur la mise en œuvre de son plan d'action national, en mettant l'accent sur les réalisations récentes et sur les plans futurs, et en cherchant des possibilités de coopération avec les autres États membres.

22.2.20 Dans la note WP/227, le Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS) décrit les difficultés rencontrées par un certain nombre des États du CASSOS dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action pour la réduction des émissions de CO₂, tout en soulignant la réussite de diverses initiatives de l'OACI, notamment le projet financé par l'UE, celui financé par le PNUD et le FEM, ainsi que le « programme de parrainage » géré par le Secrétariat de l'Organisation.

22.2.21 Dans la note WP/415, la Slovaquie, au nom de la CE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC, présente leurs activités appuyant les objectifs de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, notamment le projet OACI-UE visant à aider 14 États des Caraïbes et d'Afrique dans l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action nationaux pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation.

22.2.22 Dans la note WP/426, le Guatemala, au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), présente les travaux desdits États concernant leur collaboration ainsi que la soumission de plans d'action nationaux pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Il décrit les mesures prises par les États de la région en fonction de leurs capacités respectives, et encourage ceux qui n'ont pas encore soumis leur plan d'action volontaire à participer aux efforts.

22.2.23 Dans la note WP/207, l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) estime que six années d'efforts intenses n'ont pas abouti à une norme des émissions de CO₂ réduisant les émissions des nouveaux types d'aéronefs et des aéronefs en cours de fabrication par rapport à leurs émissions en l'absence de ladite norme. Face à la croissance attendue des émissions de CO₂ de l'aviation et à l'urgence d'adopter toutes les mesures d'atténuation possibles, comme le souligne si cruellement l'Accord de Paris, l'ICSA juge ce résultat profondément décevant.

22.2.24 Dans la note WP/208, l'ICSA insiste sur l'importance du droit de regard public et de l'ouverture en ce qui concerne les travaux de l'OACI visant à remédier aux émissions de gaz à effet de serre de l'aviation internationale. Elle souligne que la transparence et les processus de l'OACI sont à la traîne par rapport à des pratiques de longue date dans d'autres organismes des Nations Unies, et insiste sur l'engagement des États membres de l'OACI envers une transparence accrue dans d'autres processus internationaux.

22.2.25 Dans la note WP/209, l'ICSA propose que l'OACI montre la voie en élaborant un objectif de réduction des émissions à long terme pour le secteur de l'aviation internationale, conforme aux

objectifs de l'Accord de Paris (en utilisant un budget carbone de 200 Gt), et que les résultats de ce processus soient présentés à la CCNUCC sous la forme d'une contribution décisive de l'OACI. Elle propose que soit revue la portée du « panier de mesures » et que ce dernier comprenne d'autres mesures relatives à la fiscalité, ce qui offrirait aussi l'occasion de réétudier la collecte de recettes pour le financement climatique. Elle propose également de modifier les mesures adoptées par l'OACI de manière à y introduire un facteur conservateur des effets non-CO₂, par exemple sous forme d'une réduction dans le régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM).

22.2.26 Dans la note WP/427, l'ICSA présente son point de vue sur les interactions entre les objectifs de développement durable (ODD) et le « panier de mesures » de l'OACI pour faire face aux changements climatiques, en particulier les mesures basées sur le marché (MBM) et les carburants alternatifs. Elle met l'accent sur la nécessité de mesures supplémentaires sur le long terme (au-delà de 2035), basées sur le marché ou non, pour garantir la réalisation des objectifs de développement durable et de lutte contre les changements climatiques.

22.2.27 Dans la note WP/429, le Conseil international des aéroports (ACI) fournit des informations sur sa collaboration active avec d'autres entités de l'industrie aéronautique et avec l'OACI en matière de protection de l'environnement, collaboration qui fait l'objet des résolutions adoptées par l'Assemblée générale annuelle mondiale de l'ACI, tenue en septembre 2016. De plus, il présente ses projets pour aider les aéroports membres de l'ACI à traiter efficacement les impacts de leurs activités sur l'environnement, notamment la norme « Airport Carbon Accreditation » (Accréditation carbone des aéroports), l'outil de compte rendu des émissions de carbone et autres émissions pour les aéroports (ACERT) et l'utilisation d'énergies renouvelables durables dans les aéroports.

22.2.28 Le Comité reconnaît qu'il faudrait consacrer davantage d'efforts à l'élaboration et à la distribution de carburants alternatifs durables pour l'aviation. Il se félicite de la tenue, en octobre 2017 au Mexique, de la Conférence de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation, qui cherchera à élaborer la vision de l'Organisation sur les carburants alternatifs pour l'aviation internationale comme moyen d'encourager les États à prendre les mesures pour atteindre cet objectif.

22.2.29 En outre, le Comité conclut que le Secrétariat de l'OACI devrait intensifier les activités de renforcement des capacités et d'assistance que mène l'Organisation pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action volontaires des États visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Les États devraient être encouragés à établir davantage de partenariats entre eux afin d'assister ceux qui n'ont pas encore élaboré ou ont besoin d'améliorer leurs plans d'action, notamment grâce au programme de parrainage de l'OACI. Les États qui ont bénéficié d'une telle assistance ont reconnu la valeur du renforcement des capacités.

22.2.30 Le Comité reconnaît pleinement les progrès considérables accomplis au cours du dernier triennat et l'appui massif en faveur de la poursuite des travaux sur tous les éléments du panier de mesures, ainsi que du renforcement des capacités et de l'assistance pour l'élaboration et la mise en œuvre des plans d'action des États, tout en prenant note de la préoccupation de certains États par rapport aux objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI et à leur lien avec un régime mondial de MBM.

22.2.31 Le Comité convient donc de suspendre l'examen du projet de texte de la résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice de la note WP/49. Il décide aussi de réexaminer cette question à l'issue des prochaines délibérations sur un régime mondial de MBM.

22.2.32 À la suite des délibérations sur un régime mondial de MBM et de consultations informelles menées auprès de certains États par le Président du Comité, de concert avec le Président du

Conseil, le Comité examine les suggestions issues des consultations et convient des amendements ci-après du projet de texte de résolution de l'Assemblée figurant dans l'Appendice de la note WP/49 :

- inclusion d'un nouveau paragraphe dans les considérants : « Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris, » ;
- suppression du texte « , particulièrement en évaluant la part de l'aviation civile dans le budget carbone à l'échelle mondiale, compte tenu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C », dans le paragraphe 9 du projet de texte de Résolution ;
- reproduction dans l'Annexe du projet de texte de Résolution de l'Assemblée des principes directeurs énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18. De plus, le paragraphe connexe des considérants figurant dans la Résolution A38-18 est également reproduit et mis à jour comme suit : « Rappelant que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, et que les principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution, ».

22.2.33 Une majorité d'États réaffirment leur appui au projet de texte de Résolution de l'Assemblée proposé dans l'Appendice de la note WP/49, ainsi qu'aux modifications suggérées ci-dessus comme suite aux consultations informelles.

22.2.34 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 à leur avis, il ne s'agit pas d'un objectif réaliste.

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

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

L'Assemblée,

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

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

Reconnaissant que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 10 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions »,

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

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

Constatant qu'il est prévu que les émissions de l'aviation internationale, qui représentent actuellement moins de 2 % du total mondial des émissions de CO₂, continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien,

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

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

Considérant que l'Accord de Paris, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en décembre 2015, renforce la réalisation de la CCNUCC, notamment son objectif, et vise à affirmer la réponse mondiale à la menace posée par les changements climatiques, dans le contexte du développement durable et des efforts déployés pour éradiquer la pauvreté, y compris en maintenant l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et en poursuivant les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, reconnaissant que cela réduira considérablement les risques et les incidences sur les changements climatiques,

Reconnaissant les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37^e session en 2010 et réaffirmés à sa 38^e session en 2013 qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020, ainsi que les travaux entrepris pour étudier un objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

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

Affirmant que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et notant les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales

(ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO₂ de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réduire de 50 % ses émissions de carbone par rapport aux niveaux de 2005,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et reconnaissant ses principes en matière de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, compte tenu des différentes circonstances nationales,

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

Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris,

Notant que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie et des normes, des carburants alternatifs durables, des améliorations opérationnelles et des mesures fondées sur le marché visant à réduire les émissions,

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

Accueillant avec satisfaction l'agrément par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs,

Reconnaissant les travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, tels que le recyclage des aéronefs,

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

Accueillant avec satisfaction l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et qui est en cours pour le Bloc 1,

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

Notant aussi que la CAAF/09 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, dont l'établissement de cinq voies à suivre jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation alternatifs, et du premier aéroport-pivot pour ces carburants,

Reconnaissant que la faisabilité technologique de carburants alternatifs durables interchangeables pour l'aviation est prouvée et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

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

Reconnaissant la nécessité d'examiner et de faciliter l'accès du secteur de l'aviation civile à des énergies renouvelables, notamment par le biais de sa coopération à l'initiative Énergie durable pour tous, comme contribution de l'Organisation à l'ODD 7 « *Garantir l'accès de tous à des services énergétiques fiables, durables et modernes, à un coût abordable* »,

Rappelant que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37-19, et que les principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution,

Notant que, conformément à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB), afin d'aider à la préparation et la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET) et l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI,

Accueillant avec satisfaction le fait que, au 8 juin 2016, 94 États membres représentant plus de 88 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

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

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

Reconnaissant l'assistance fournie par l'OACI en partenariat avec d'autres organisations pour faciliter les mesures prises par les États membres en vue de réduire les émissions de l'aviation, ainsi que la recherche continue de partenariats éventuels en matière d'assistance avec d'autres organisations,

Reconnaissant l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante,

Reconnaissant les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer

l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. Décide que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A39-YY, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la Résolution A39-ZZ, *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)*, remplace les Résolutions A38-17 et A38-18 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

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

3. *Réitère* :

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

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

5. *Convient* que les objectifs mentionnés au § 4 ci-dessus n'attribueraient pas d'obligations particulières aux États et que les circonstances diverses, les capacités respectives et la contribution des États en développement et des États développés à la concentration dans l'atmosphère d'émissions de GES provenant de l'aviation détermineront la manière dont chaque État pourra contribuer volontairement à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;

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 ;

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

8. *Convient* d'examiner, à sa 40^e session, l'objectif exposé au § 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;

9. *Demande* au Conseil de continuer à explorer la possibilité d'un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, en menant des études pour évaluer la faisabilité et les incidences de tout objectif proposé, y compris l'incidence sur la croissance ainsi que sur les coûts dans tous les pays, notamment les pays en développement, pour l'avancement des travaux à présenter à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI. L'évaluation des objectifs à long terme devrait contenir des renseignements fournis par les États membres concernant leur expérience dans leurs activités pour réaliser leurs objectifs à moyen terme ;

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

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2018 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus au plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique ;

12. *Encourage* les États qui ont déjà soumis des plans d'action à partager les renseignements qui y figurent et à constituer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer les États qui n'ont pas préparé de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2018 afin

que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

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

15. *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

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

17. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les renseignements les plus récents sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de renforcer les capacités et transferts de technologies, notamment dans le cadre du Programme de coopération technique de l'OACI ;
- b) d'établir de nouveaux partenariats avec d'autres organisations internationales et de faire fond sur eux pour répondre aux besoins d'assistance des États membres de l'OACI, notamment par le biais du Programme de parrainage OACI pour les plans d'action, de faciliter l'accès à des ressources financières existantes et nouvelles, les transferts de technologie et le renforcement des capacités pour les pays en développement, et de rendre compte des résultats obtenus ainsi que des recommandations supplémentaires, de façon préliminaire avant la fin de 2018 et à la 40^e session de l'Assemblée ;
- c) de continuer de lancer des mesures spécifiques pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités ;

18. *Demande* aux États :

- a) de promouvoir la recherche scientifique visant à continuer de s'occuper des incertitudes relevées dans le rapport spécial du GIEC sur l'aviation et l'atmosphère planétaire et dans les rapports d'évaluation, et de veiller à ce que les futures évaluations entreprises par le GIEC et d'autres organes compétents des Nations Unies contiennent des renseignements actualisés éventuels sur les incidences des aéronefs sur l'atmosphère ;

- b) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant moins de carburant, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- c) d'accélérer les investissements en recherche et développement en vue de la mise à disposition, sur le marché, de technologies plus efficaces d'ici 2020 ;
- d) d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- e) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- f) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants alternatifs durables, conformément à leurs circonstances nationales ;
- g) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants alternatifs durables ;
- h) d'envisager des mesures pour appuyer la recherche et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production durables jusqu'à l'échelle commerciale, en tenant compte du développement durable des États ;
- i) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants alternatifs en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- j) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, de surveiller, au niveau national, la durabilité de la production des carburants alternatifs pour l'aviation, et d'œuvrer ensemble sous l'égide de l'OACI et d'autres organes internationaux compétents, pour échanger renseignements et meilleures pratiques, notamment pour l'harmonisation des critères de durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation ;

19. *Demande au Conseil :*

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à divers programmes ;
- e) d'adopter la norme de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs dans les plus brefs délais ;
- f) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;
- g) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement et à promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports ;
- h) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- i) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les carburants alternatifs durables, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- j) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- k) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des carburants alternatifs et prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux

- l) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux carburants d'aviation alternatifs durables et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- m) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- n) de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure et de définir des mesures d'adaptation pour y faire face ;
- o) de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

Annexe

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

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;

- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO₂, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;
- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.

22.3 RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ

22.3.1 Dans la note WP/52 et Rectificatif n° 1, le Conseil présente le projet de texte d'une résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) intitulée *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)*, projet qui a été élaboré à la lumière des travaux effectués par l'Organisation depuis la 38^e session de l'Assemblée pour mettre au point d'un régime mondial de MBM, comme il est résumé dans l'Appendice A de la note. L'Appendice B de cette note contient le projet de texte d'une résolution de l'Assemblée à examiner à la 39^e session.

22.3.2 Dans la note WP/414, la Slovaquie, au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, estime nécessaire que la 39^e session de l'Assemblée adopte un régime mondial de MBM crédible, solide et efficace comme élément clé du « panier de mesures » permettant de limiter les émissions CO₂ de l'aviation internationale et d'atteindre une croissance neutre en carbone à compter de 2020. La note fait part de la position européenne sur l'importance pour les éléments de conception clés d'être clairs, crédibles et acceptés comme un ensemble pour la durée du régime mondial de MBM, avec une feuille de route pour une mise en œuvre à compter de 2020. Elle fait part également de l'intention de l'UE, de ses États membres et des autres États membres de la CEAC de mettre en œuvre le régime d'entrée de jeu et demande aux États qui le peuvent de déclarer avant la fin de la session de l'Assemblée leur engagement à participer volontairement au régime mondial de MBM dès le commencement.

22.3.3 Dans la note WP/412, l'Inde, la Chine et la Fédération de Russie proposent des modifications de certaines dispositions du projet de texte de la résolution de l'Assemblée sur le régime mondial de MBM, notamment : un examen du régime après la phase pilote et la première phase déterminera les paramètres de conception de la deuxième phase, qui commencera en 2027, comme le seuil de TKP pour les exemptions et un taux individuel spécifique dans l'approche dynamique à partir de 2030 ; la constatation que les « États développés ouvriront la voie » ; la répartition des exigences en matière de compensation sur la base de contributions déterminées à l'échelon national (NDC) par chaque État participant, ou au moyen de la formule fournie au § 9 du projet de texte ; l'utilisation de seuils différents pour la participation au régime, entre les nouveaux arrivants provenant d'États développés et

ceux provenant d'États en développement ; la non-utilisation des normes et pratiques recommandées (SARP) pour les activités de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) ; et des échéanciers différents pour la mise en œuvre des activités MRV pour les États participant à des phases différentes du régime.

22.3.4 Dans la note WP/449, le Guatemala et l'Espagne communiquent des informations sur l'« Alliance pour une aviation durable », une initiative qu'ils ont élaborée ensemble et avec les États-Unis qui vise à promouvoir les programmes de réduction des émissions et les projets axés sur une approche de développement progressif pour la réduction des émissions qui aident à faire de l'aviation un secteur durable sur les plans environnemental, social et économique. La note invite les autres États et les organisations à participer à cette initiative et souligne la nécessité de la coopération entre les États pour la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction du carbone pour l'aviation internationale (CORSA).

22.3.5 Dans la note WP/182, le Qatar émet un point de vue basé sur le paragraphe i) de l'Annexe à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, qui porte expressément sur la prise en compte des mesures prises promptement par les transporteurs aériens pour améliorer le rendement carburant et réduire les émissions de l'aviation. Il note que les propositions n'incluent pas les « précurseurs » (*early movers*), un important élément de conception, que l'absence de cet élément pourrait faire perdre aux transporteurs aériens la motivation d'améliorer leur efficacité à un rythme plus élevé que celui de l'industrie et, en fait, qu'elle pénaliserait les précurseurs lorsque la croissance neutre en carbone sera mise en œuvre.

22.3.6 Dans la note WP/211-Révision n° 1, l'Indonésie appuie l'établissement d'un régime mondial de MBM pour l'aviation civile internationale et résume sa position sur les points suivants : la nécessité de veiller à ce que les exigences de compensation des émissions des exploitants soient réduites par l'utilisation de carburants alternatifs durables sur une base individuelle ; l'Indonésie est prête à agir promptement en adoptant le régime dès 2021 si elle reçoit un soutien technique de l'OACI et/ou d'autres États membres ; l'Indonésie est en faveur d'une transition dynamique de la répartition des exigences de compensation pour le passage d'une approche sectorielle à 100 % à une approche individuelle.

22.3.7 Dans la note WP/233, le Brésil appuie une approche en deux phases pour la mise en œuvre du régime mondial, avec un intervalle minimal de cinq ans entre les deux, et plaide pour une classification des États dans chaque phase basée principalement sur des critères tels que les TKP. Il croit fermement que tous les pays d'Amérique du Sud et d'Amérique centrale qui ne sont pas admissibles aux exemptions devraient adhérer ensemble au régime durant la seconde phase. Il appuie l'approche sectorielle à 100 % pour la répartition des exigences de compensation. Il reconnaît aussi que d'autres travaux devraient être confiés au CAEP concernant la mise en œuvre du régime, et en particulier que les critères des unités d'émissions doivent suivre les principes de la CCNUCC et de l'accord de Paris.

22.3.8 Dans la note WP/234, le Brésil résume les arguments techniques en faveur de l'adoption de l'approche sectorielle à 100 % pour la répartition des exigences de compensation afin d'éviter les distorsions du marché et l'imposition d'un fardeau disproportionné sur le développement du trafic aérien international de certaines régions.

22.3.9 Dans la note WP/343, la Malaisie appuie l'élaboration d'un régime mondial de MBM (sous la forme d'un mécanisme mondial de compensation) qui vise à réduire l'incidence des émissions de carbone provenant de l'aviation internationale. Elle prendra toutes les mesures nécessaires pour se préparer à la mise en œuvre du régime, tout en demandant l'assistance technique de l'OACI et en encourageant la coopération avec d'autres États. Elle appuie également la mise en œuvre progressive du

régime sur la base du consensus des États membres, et l'approche sectorielle pour la répartition des exigences de compensation. La Malaisie exprime son intention de participer volontairement au régime dès le départ.

22.3.10 Dans la note WP/387, la Fédération de Russie présente une analyse globale des incidences négatives liées à la mise en œuvre du programme CORSIA et offre une autre approche pour faire face aux défis environnementaux, approche qui est fondée sur le mécanisme dit de développement propre (CDM) pour l'aviation civile internationale (ACDM), comme base pour la mise en œuvre du régime mondial de MBM. Le but de la proposition est de mettre en place un mécanisme pour mobiliser les ressources dont dispose l'aviation internationale, en introduisant une redevance environnementale pour les États, calculée sous forme de taux forfaitaire par tonne de carburant d'aviation utilisée pour les vols internationaux, afin de financer des projets aéronautiques éco-efficaces dans les États en développement.

22.3.11 Dans la note WP/411, le Canada émet l'avis qu'un régime mondial de MBM unique et robuste, en tant qu'élément du panier de mesures pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, donnerait un résultat nettement meilleur sur le plan de l'environnement, et à moindre coût, qu'un ensemble disparate de mesures nationales et régionales. Il reconnaît que le projet de résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/52 et Rectificatif no 1, est le fruit d'efforts considérables visant à parvenir à un compromis et que les éléments ne fonctionnent que lorsqu'ils sont pris ensemble. Le Canada estime que l'ensemble est équilibré et qu'il tient compte des multiples perspectives des divers États. Il exprime son intention de participer volontairement au régime dès le départ et encourage les autres États à faire de même.

22.3.12 Dans la note WP/428, le Chili présente son point de vue sur les travaux techniques en cours du CAEP concernant le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres liés à un régime mondial de MBM, ainsi que sur les avantages pour tous les États membres de l'OACI d'avoir accès aux informations pertinentes de façon transparente. Il propose que tous les États membres soient informés des délibérations relatives aux travaux techniques futurs du CAEP sur un régime mondial de MBM.

22.3.13 Dans la note WP/448, les États-Unis appuient l'approche globale de l'OACI visant à atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 au moyen d'un « panier de mesures » comprenant un régime mondial de MBM pour combler une lacune. Ils appuient également l'adoption du programme CORSIA et approuvent le texte de la résolution de l'Assemblée proposé dans l'Appendice B à la note WP/52 et Rectificatif no 1, qui consiste en un bloc soigneusement équilibré d'éléments essentiels ; en outre, ils entendent fournir aux États un soutien en matière de renforcement des capacités afin de les aider à mettre en œuvre le programme CORSIA. Les États-Unis font aussi part de leur intention d'adhérer au régime mondial de MBM dès le début, en comptant sur la participation d'autres États qui représentent collectivement des émissions mondiales importantes, et ils encouragent les autres États à envisager de participer au régime mondial de MBM dès le début et à déclarer publiquement leur volonté à cet effet, si possible au cours de la session de l'Assemblée.

22.3.14 Dans la note WP/153-Révision n° 1, l'IATA souligne qu'une prolifération d'instruments de tarification du carbone dans le domaine de l'aviation donnerait lieu à une mosaïque insoutenable de mesures pour les exploitants et les gouvernements. À l'inverse, elle estime que si un mécanisme mondial de compensation du carbone destiné à soutenir la croissance neutre en carbone à partir de 2020 était la seule mesure mondiale pour remédier aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, les coûts pour l'industrie, bien qu'élevés, seraient plus gérables.

22.3.15 Dans la note WP/154-Révision n° 1, l'IATA expose ses vues sur la mise en œuvre progressive du régime mondial de MBM, notamment : tous les exploitants devraient recevoir un traitement égal, quelle que soit la route ; les émissions non visées par le régime ne devraient pas être redistribuées pour être compensées par des exploitants soumis au régime ; la proportion d'émissions de l'aviation internationale couverte dans les différentes phases ne devrait pas être inférieure à celle qui est envisagée dans la proposition comme suite à la réunion de haut niveau tenue en mai 2016 ; la disposition spéciale applicable aux pays les moins développés, aux petits États insulaires en développement et aux pays sans littoral en développement limitera les incidences du régime sur les économies en développement et émergentes.

22.3.16 Dans la note WP/155-Révision n° 1, l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA présentent la résolution sur un régime mondial de MBM adoptée par la 72^e Assemblée générale annuelle de l'IATA en juin 2016. Cette résolution recommande une série d'éléments de conception, notamment : la mise en œuvre progressive ne devrait pas causer de distorsion du marché et tous les exploitants utilisant une même route devraient recevoir un traitement égal ; la répartition des exigences de compensation devrait tenir dûment compte d'une pondération appropriée entre la composante sectorielle et la composante individuelle, étant entendu que la pondération peut changer durant la période du régime.

22.3.17 Dans la note WP/413, l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA estiment que, même si l'industrie de l'aviation reconnaît les considérations qui ont conduit à ce que le programme CORSIA proposé soit applicable sur une base volontaire durant la phase pilote et la première phase de mise en œuvre, il faut veiller à ce que cela n'entraîne pas davantage de distorsions de marché et à ce que le caractère mondial et exclusif du régime soit préservé. La note examine aussi la nécessité d'une prévisibilité et d'une stabilité de la réglementation et fait valoir l'importance du renforcement des capacités pour faciliter la participation au programme CORSIA. Elle encourage les États à participer volontairement au programme CORSIA dès la mise en place du régime et demande au Conseil d'accélérer les travaux concernant le suivi, le compte rendu et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres.

22.3.18 Dans la note WP/248, la Banque mondiale met en relief les occasions de partenariat entre l'OACI et le Groupe de la Banque mondiale (WBG) pour la mise en œuvre réussie du régime mondial de MBM. Le WBG possède une expérience considérable dans les activités de renforcement des capacités qui seront très importantes pour les mécanismes du régime de l'OACI, notamment la définition et l'établissement des registres, les systèmes de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) et les outils de collecte et de gestion des données. Le WBG est prêt à soutenir le programme de renforcement des capacités et d'assistance de l'OACI qui sera nécessaire au succès de la mise en œuvre du régime.

22.3.19 Dans la note WP/431, la République de Corée communique, avant la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, des informations sur les enseignements qu'elle a tirés de son expérience du système MRV dans le cadre de l'Accord d'activités volontaires (AVA) avec les transporteurs aériens nationaux et dans le cadre du Régime coréen d'échange des droits d'émission (ETS) pour les vols intérieurs.

22.3.20 Dans la note WP/443, la Thaïlande présente des informations sur son programme volontaire de réduction des émissions (TVER), qui est un des mécanismes de réduction des émissions de GES du marché volontaire du carbone de la Thaïlande. Elle invite l'Assemblée à appuyer l'emploi de crédits TVER comme crédits compensatoires dans le cadre d'un régime mondial de MBM de l'aviation internationale.

22.3.21 Dans la note WP/163, l'IATA rappelle que les principes de simplicité, d'intégrité et de confidentialité sont importants pour les exploitants aériens et qu'il reste encore beaucoup à faire sur plusieurs éléments clés concernant le processus MRV, les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres pour permettre une mise en œuvre complète d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale.

22.3.22 Dans la note WP/206, l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA) énumère des éléments clés à examiner par l'Assemblée pour que le régime mondial de MBM soit établi sur des bases solides sur les plans environnemental et économique. Elle présente des recommandations visant à renforcer le texte de la résolution de l'Assemblée, notamment : la nécessité de fixer des objectifs plus ambitieux dans le cadre du processus d'examen en ligne avec l'Accord de Paris ; dans le cas des routes régionales sur lesquelles la pollution au carbone est déjà lourde, la responsabilité initiale devrait être plus grande ; les obligations liées aux petites routes régionales à forte croissance devraient augmenter à mesure de la pollution de ces routes ; et les responsabilités devraient être mises à jour régulièrement.

22.3.23 Dans la note WP/377, l'Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA) salue le travail effectué par l'OACI et ses États membres sur les questions environnementales et présente son point de vue sur un régime mondial de MBM. À son avis, la soumission obligatoire des plans d'action nationaux et la prise en compte des questions environnementales dans les programmes d'audit de l'OACI favoriseraient la mise en œuvre du régime.

22.3.24 Dans la note WP/465, la République dominicaine présente les progrès qu'elle a réalisés dans la mise en œuvre du plan d'action pour réduire les émissions de CO₂ (DRAPER) qu'elle a établi en fonction des dispositions de la Résolution A38-18 de l'Assemblée et avec le soutien du projet d'assistance OACI-UE. Une mise à jour du plan d'action a été communiquée en juillet 2015.

22.3.25 Le Comité constate le problème concernant la composition du CAEP soulevé dans la note WP/428 présentée par le Chili ; il indique que le Conseil a déjà pris la décision de diffuser davantage d'informations sur les progrès du CAEP et que le Secrétariat réfléchira à la meilleure manière d'aider les États intéressés à devenir des observateurs du CAEP et à désigner des experts pour participer aux travaux sur les MBM.

22.3.26 Le Comité constate que plusieurs notes soulignent l'importance du renforcement des capacités et de l'assistance aux États pour la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM et que le projet de texte de la résolution de l'Assemblée comprend des dispositions expresses à ce sujet. Il se félicite de la note WP/248 présentée par la Banque mondiale, qui a l'intention de soutenir les activités de renforcement des capacités dans les domaines des systèmes de MRV et des registres en vue de la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM.

22.3.27 Le Comité note le volume de travail que le Conseil, son Groupe consultatif sur l'environnement (EAG), le Groupe de haut niveau, la réunion de haut niveau et la Réunion du groupe informel des amis du Président ont effectué, ainsi que les apports techniques d'experts, avant que le Conseil produise le projet de texte de résolution de l'Assemblée figurant à l'Appendice B de la note WP/52 et Rectificatif n° 1.

22.3.28 Un très grand nombre d'États appuient le projet de texte de résolution de l'Assemblée présenté dans la note WP/52 et Rectificatif no 1 car il représente les résultats d'efforts considérables déployés par l'Organisation au cours des trois dernières années et tient compte des différents points de vue des États, donc un compromis soigneusement équilibré et acceptable comme ensemble.

22.3.29 Quelques États expriment des préoccupations, notamment sur la nécessité d'effectuer d'autres travaux pour s'assurer que les points de vue de tous les États soient pris en compte dans le projet de texte de résolution de l'Assemblée, et suggèrent de poursuivre les délibérations et les consultations afin d'améliorer le projet de texte. Le Comité constate que ces questions sont traitées au paragraphe 2 de la note WP/52 et Rectificatif n° 1.

22.3.30 Le Comité note que le Président, de concert avec le Président du Conseil, consultera certains États en vue de l'examen d'améliorations possibles du projet de texte de résolution de l'Assemblée, sans que cela n'ait d'incidence sur l'appui que le texte a reçu jusqu'ici.

22.3.31 À la suite de consultations informelles avec quelques États, le Comité examine les suggestions issues desdites consultations et convient des amendements ci-après du projet de texte de résolution de l'Assemblée :

- un nouveau paragraphe des considérants du projet de texte sera ajouté : « *Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux » ;
- Un nouveau paragraphe 7 c) du projet de texte sera ajouté : « Tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires » ;
- un nouveau paragraphe 17bis du texte du projet de Résolution de l'Assemblée sera ajouté : « *Décide* que les émissions 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 programme 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 pour la période de référence et les échéanciers admissibles ».

22.3.32 Des États expriment toute une diversité d'avis sur ce que devrait être une norme, une pratique recommandée ou des éléments indicatifs concernant le MRV et les EUC. À cet égard, le Comité demande que le Conseil, tout en entreprenant les travaux d'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs connexes pour la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du programme CORSIA, donne des orientations claires sur ce que devrait être une norme ou une pratique recommandée et sur ce qui devrait figurer dans des éléments indicatifs.

22.3.33 Le Comité note que le Conseil, tout en entreprenant des travaux sur les critères des unités d'émissions, encouragera l'élaboration de méthodologies pour des projets de réduction des émissions ainsi que la mise en œuvre de tels projets, projets qui généreront des unités d'émissions provenant du secteur de l'aviation. Le Comité souligne que les États sont encouragés à élaborer des projets liés à l'aviation intérieure.

22.3.34 Le Comité note que la gestion et la gouvernance générale du régime, à la suite des décisions de l'Assemblée, relèvent de la responsabilité du Conseil.

22.3.35 Un nombre écrasant d'États réitèrent leur appui au projet de texte de résolution de l'Assemblée figurant dans la note WP/52 et Rectificatif n° 1, ainsi qu'aux amendements suggérés ci-dessus à la suite des consultations informelles.

22.3.36 Quelques États réitèrent la préoccupation que leur inspirent les incidences de certains éléments du projet de régime mondial de MBM sur le développement durable de l'aviation internationale, en particulier dans les pays en développement.

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

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)

L'Assemblée,

Considérant que, par sa Résolution A38-18, elle a décidé d'élaborer un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation internationale, en vue d'une décision à prendre à sa 39^e session,

Rappelant que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de finaliser les travaux sur les aspects techniques, les incidences environnementales et économiques et les modalités des options possibles pour un régime GMBM, y compris sur sa faisabilité et sa praticabilité, en tenant compte, de façon appropriée, du besoin de développement de l'aviation internationale, de la proposition de l'industrie de l'aviation ainsi que d'autres faits nouveaux internationaux, et sans préjudice des négociations menées dans le cadre de la CCNUCC,

Rappelant également que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, de déterminer les principales questions et principaux problèmes qui se posent, y compris pour les États membres, et de recommander un régime GMBM qui y remédie adéquatement et des éléments de conception clés, dont un moyen de tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives, et des mécanismes de mise en œuvre du régime à compter de 2020 en tant qu'éléments d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

Reconnaissant que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable entrepris par le Conseil, son Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) en vue d'élaborer une recommandation relative à un régime GMBM, ses éléments de conception et ses mécanismes de mise en œuvre, y compris les analyses des diverses approches de répartition des obligations,

Rappelant en outre que la Résolution A38-18 de l'Assemblée demandait au Conseil, avec l'appui des États membres, d'organiser des séminaires et des ateliers sur un régime mondial pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres, ainsi que des organisations intéressées,

Reconnaissant que deux séries de séminaires GLAD (Dialogues sur l'aviation mondiale) ont été tenues en 2015 et 2016 dans toutes les régions,

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

Reconnaissant qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois,

Soulignant que la décision prise par l'Assemblée à sa 38^e session d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales,

Réaffirmant la préoccupation que cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, et que les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs,

Rappelant la CCNUCC et l'Accord de Paris et reconnaissant le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

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

Se félicitant de l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC et reconnaissant que les travaux relatifs à un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale et sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris,

Considérant que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et d'un nouveau mécanisme de marché dans le cadre de l'Accord de Paris, pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue d'un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement,

Se félicitant de la coopération entre la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation,

Reconnaissant que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

1. Décide que la présente résolution, conjointement avec la Résolution A39-YY, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la Résolution A39-ZZ, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques*, remplace les Résolutions A38-17 et A38-18 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants alternatifs durables et un régime GMBM, ainsi que d'autres mesures éventuelles, et affirme sa préférence pour l'utilisation des technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et des carburants alternatifs durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;
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 CO₂ 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 CO₂ 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 Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ 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 ;
6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que tous les efforts soient faits pour que les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants alternatifs durables soient pris en compte par les États membres et reflétés dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour veiller à ce que les exigences de compensation d'un exploitant d'aéronefs dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants alternatifs durables, de façon ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;
7. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;
8. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ;
9. *Décide* la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit :
 - a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des

exigences de compensation de leur exploitant d'aéronefs sur la base des indications du § 11, alinéa e), i), ci-dessous ;

- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ;
- e) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes-kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;
- f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1er janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;
- g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue 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 ;

10. *Décide* que le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'aéronefs volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Décide* que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'aéronef doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) exigence de compensation d'un exploitant d'aéronefs = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur = (émissions totales visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions visées par le CORSIA entre 2019 et 2020) / total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'aéronefs = (émissions totales de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – moyenne du total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA entre 2019 et 2020) / total des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- d) où le % sectoriel = (100% – % individuel) ;
- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
 - i) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :
 - a) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus, ou
 - b) aux émissions d'un exploitant d'aéronefs visées par le CORSIA en 2020 ;
 - ii) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - iii) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
 - iv) de 2030 à 2032, au moins 20 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;
 - v) de 2033 à 2035, au moins 70 % individuel, le Conseil recommandant à l'Assemblée en 2028 s'il convient d'ajuster le pourcentage individuel et dans quelle mesure ;
- f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;
- g) les émissions visées au paragraphe 11, alinéas b) et c) ci-dessus seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ;

12. *Décide* que les nouveaux venus¹ sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2020, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ;

13. *Décide* que, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'aéronefs émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO₂ de l'aviation internationale ; les aéronefs de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les aéronefs participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;

14. *Décide* que les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'aéronefs inclus dans le régime ;

15. *Note* les travaux menés par le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, sur : a) le système de suivi, de compte rendu et vérification (MRV), b) les critères recommandés pour les unités d'émissions à acheter par les exploitants d'aéronefs qui tiennent compte de l'évolution du processus CCNUCC, et c) les registres à créer dans le cadre du CORSIA, et demande au Conseil, avec la contribution technique du CAEP, d'achever ses travaux dès que possible, y compris la fourniture d'une assistance et d'un renforcement des capacités, de façon à permettre la mise en œuvre complète du CORSIA à partir de 2020 ;

16. *Décide* d'instaurer un cycle de conformité de trois ans – le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 – au cours duquel les exploitants d'aéronefs doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;

17. *Décide* que le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et demande au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ;

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 au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'aéronefs et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au

¹ Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'aéronefs qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre du régime lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'aéronefs

minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;

- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou toute autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants alternatifs durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

19. *Détermine* que le CORSIA ou tout autre régime décidé par l'Assemblée doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;

20. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue d'établir les mécanismes nécessaires à la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2020 :

concernant la mise en œuvre du système MRV,

- a) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs connexes sur la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du CORSIA, y compris des procédures MRV simplifiées, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ;
- b) tous les États membres dont les exploitants d'aéronefs entreprennent des vols internationaux prendront les dispositions nécessaires, conformément aux SARP MRV, à la mise en œuvre à partir du 1er janvier 2019 ;

concernant les critères des unités d'émissions (EUC),

- c) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les critères des unités d'émissions (EUC) pour guider l'achat des unités d'émissions appropriées par les exploitants d'aéronefs dans le cadre du régime, compte tenu de l'évolution pertinente de la CCNUCC et de l'article 6 de l'Accord de Paris, en vue d'une adoption par le Conseil dès que possible mais au plus tard en 2018 ;
- d) le Conseil établira, avec la contribution technique du CAEP, un organisme consultatif technique permanent sur les critères des unités d'émissions (EUC) pour présenter des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles en vue de leur utilisation par le CORSIA ;
- e) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, examinera périodiquement les SARP et les éléments indicatifs connexes sur les EUC, selon qu'il convient, afin de promouvoir la compatibilité avec les décisions pertinentes futures dans le cadre de l'Accord de Paris ;

concernant l'établissement de registres,

- f) le Conseil élaborera, avec la contribution technique du CAEP, les politiques et éléments indicatifs connexes pour appuyer l'établissement de registres, dans le cadre du régime, en vue d'une adoption par le Conseil en 2018 ;
- g) le Conseil établira un registre central consolidé sous les auspices de l'OACI, en vue d'une mise en service au plus tard le 1er janvier 2021 ;

- h) les États membres élaboreront les dispositions nécessaires pour l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres établis par des groupes d'États, ou prendront des dispositions pour participer à d'autres registres, selon les directives de l'OACI ;

concernant la gouvernance du CORSIA,

- i) le Conseil supervisera le fonctionnement du CORSIA, avec l'appui fourni par l'organisme consultatif technique permanent et le CAEP, selon les besoins ;

concernant le cadre de réglementation,

- j) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité et l'application du régime à partir de 2020 ;

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 pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;

22. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA à partir de 2020 :

concernant la mise en œuvre du système MRV,

- a) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à la mise en œuvre du système MRV par les États membres à partir du 1er janvier 2019, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ;
- b) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à la mise en œuvre du système MRV ;

concernant l'établissement de registres,

- c) le Conseil prendra les mesures nécessaires pour élargir le renforcement des capacités et l'assistance à la préparation et à la mise en œuvre des plans d'action des États membres, de façon à assurer le renforcement des capacités et l'assistance à l'établissement des registres par les États membres, notamment en organisant des séminaires et sessions de formation dans toutes les régions à partir de 2017, et en facilitant l'obtention du soutien financier nécessaire, particulièrement pour les États qui se portent volontaires pour participer à la phase pilote et qui ont besoin d'un appui pour le faire ;
- d) les États membres établiront entre eux des partenariats pour coopérer à l'établissement de leurs propres registres ou de groupes de registres par groupes d'États, éventuellement par des projets pilotes ;

23. *Décide* que le CORSIA utilisera des unités d'émissions répondant aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 20 ci-dessus ;

24. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et encourage les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ;

25. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC, et encourage les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans que les réductions d'émissions soient comptées deux fois.

Point 23 : Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation

23.1 Pour ce qui est du point 23, le Comité exécutif examine la question du programme de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et du renforcement des capacités en aviation, en se fondant sur la note de travail A39-WP/62, présentée par le Conseil de l'OACI, ainsi que sur les notes de travail présentées par le Brésil (A39-WP/348-Révision n° 1), le Cameroun (A39-WP/349-Révision n° 1), l'Égypte (A39-WP/364), l'Inde (A39-WP/346) et la Slovaquie (A39-WP/105) au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et EUROCONTROL. En outre, trois notes d'information sont fournies par l'Argentine (A39-WP/183), la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC ; A39-WP/354) et l'Indonésie (A39-WP/353).

23.2 Le Comité examine la note A39-WP/62, qui récapitule les activités et réalisations du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) depuis son institution le 1er janvier 2014 jusqu'au 1er mars 2016. Elle contient aussi des informations sur l'état de la mise en œuvre de l'Appendice D de la Résolution A38-12 de l'Assemblée, qui concerne la politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile, et sur les priorités pour le prochain triennat (2017-2019). La note met en avant les activités de formation du Programme TRAINAIR PLUS (TPP), qui, au 1er mars 2016, était mis en œuvre dans 66 États membres de l'OACI et se composait de 89 membres (16 centres d'excellence régionaux de formation [RTCE], 31 membres de plein droit, 38 membres associés et 4 membres du secteur privé). Au total, 87 maquettes pédagogiques normalisées (STP) ont été élaborées et 57 autres sont en cours d'élaboration, ce qui porte à 136 le nombre de STP proposées dans le catalogue de formation de l'OACI. En ce qui concerne les organismes de formation, le Bureau GAT a procédé à 130 évaluations, initiales et de suivi, pour valider d'abord leur acceptation en tant que membres de TRAINAIR PLUS, puis pour confirmer la validité de leur statut de membres. Pour ce qui est de la prestation de cours, 482 d'entre eux, reconnus par l'OACI, ont été assurés à l'échelle mondiale à destination d'environ 7 100 personnes au total. L'OACI a également lancé un plan d'élaboration de cours de formation axés sur les compétences, en collaboration avec des partenaires internes et externes ainsi qu'avec des universitaires, en vue d'appuyer le renforcement des capacités des États membres en matière de ressources humaines.

23.3 Le Comité poursuit en examinant les activités du Bureau GAT pour le prochain triennat, telles qu'elles figurent dans la note A39-WP/62. Ladite note indique que le TPP continuera de fonctionner sur le principe du recouvrement des coûts. D'ici la fin de 2016, le réseau TPP devrait compter 100 membres. Par ailleurs, 20 nouvelles maquettes pédagogiques harmonisées par l'OACI devraient être élaborées puis mises à disposition des membres du TPP chaque année. De nouveaux outils et ressources

en ligne seront disponibles au cours du prochain triennat, tels qu'un catalogue des tâches des postes, un outil pour la conception de systèmes didactiques (ISD), une méthodologie d'évaluation des besoins de formation (TNA) et une méthodologie d'évaluation post-formation (PTE).

23.4 Cinq États membres présentent des notes de travail qui demandent la mise en place de méthodes, d'outils et de feuilles de route afin de mieux recenser et gérer les ressources et besoins en matière de formation, en vue de renforcer les compétences, la capacité et la coopération régionale dans ce domaine.

23.5 Le Comité examine la note A39-WP/348-Révision n° 1, présentée par le Brésil et intitulée *Développement des ressources humaines dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté : base de données sur les cours de formation et comité de gestion des ressources de formation*. Cette note rappelle les objectifs figurant dans l'Appendice D de la Résolution A38-12 de l'Assemblée et la Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile, visant à apporter une assistance aux États membres, et demande l'établissement d'une base de données centralisée contenant les cours actuellement proposés dans le monde, comme extension et amélioration du réseau TRAINAIR PLUS et des initiatives connexes. En outre, la note propose, dans le cadre de l'initiative NCLB, la création d'un Comité pour recenser et gérer les ressources et besoins en formation, dans le but de combler les lacunes locales et régionales et de favoriser la planification d'une coordination régionale dans ce domaine, ce qui permettra d'une part de rationaliser l'utilisation des ressources, et d'autre part d'appuyer l'échange et le partage d'expertise.

23.6 La note A39-WP/349-Révision n° 1, présentée par le Cameroun et intitulée *Élaboration d'une feuille de route pour le développement des compétences en aviation au Cameroun*, décrit le projet d'élaboration d'une feuille de route pour le renforcement des compétences en aviation lancé par le Cameroun, ainsi que son état d'avancement. Dans cette note, les États membres qui font face à une pénurie de personnel qualifié pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les Procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS) sont encouragés à élaborer des feuilles de route pour renforcer leurs compétences. Il y est également demandé au Conseil de poursuivre son soutien aux États membres pour l'harmonisation des niveaux de compétences des professionnels de l'aviation, et de faire en sorte que l'OACI fournisse régulièrement aux États membres les compétences requises pour la mise en œuvre des SARP et assiste les États membres dans la mise en œuvre d'une feuille de route pour le développement des capacités en aviation.

23.7 La note A39-WP/346, présentée par l'Inde et intitulée *Coopération régionale pour le renforcement des capacités*, appelle les États de la Région Asie-Pacifique à coopérer pour renforcer leurs capacités en établissant un vivier d'inspecteurs des opérations aériennes, qui pourront être déployés au niveau régional. Cette note invite l'Assemblée à prendre acte du besoin et de l'opportunité pour la région de renforcer ses capacités en ce qui concerne les inspecteurs des opérations aériennes de manière à combler en partie le manque de personnel qualifié et à incorporer le renforcement des capacités dans le cadre de la surveillance de la sécurité de l'aviation civile assurée par les États.

23.8 La note A39-WP/364, présentée par l'Égypte et intitulée *Plan d'action de l'Égypte pour la réduction des émissions de CO₂ émanant de l'aviation internationale*, présente un rapport sur les activités entreprises par l'Égypte dans le domaine de la protection de l'environnement dans l'aviation internationale, et sur les progrès accomplis dans la soumission de son plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂. Pour ce qui est de la formation, ladite note invite l'Assemblée à demander à l'OACI d'inclure une équipe spécialisée dans le programme TRAINAIR PLUS concernant les « Plans d'action volontaires des États sur les activités de réduction des émissions de CO₂ émanant de l'aviation civile internationale ».

23.9 La dernière note de travail examinée au titre du point 23 est la note A39-WP/364, présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres et autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL. Bien qu'elle ne fasse pas expressément mention de la formation, elle met en avant des méthodes et occasions de gérer efficacement les activités de renforcement des capacités de manière à obtenir des résultats tangibles.

23.10 Le Comité exécutif appuie unanimement les activités du GAT et approuve son plan de travail pour le prochain triennat. Il affirme aussi son soutien à la note A39-WP/349-Révision n° 1, présentée par le Cameroun, demandant l'élaboration, par les États membres qui font face à une pénurie de personnel qualifié, d'une feuille de route pour le renforcement des compétences en aviation, et l'amendement de l'Appendice D de la Résolution A38-12 de l'Assemblée afin de tenir compte de la nécessité d'élaborer ladite feuille de route.

23.11 Le Comité exécutif demande que les évaluations de TRAINAIR PLUS soient liées aux SARP de l'Annexe 1 — *Licences du personnel* de l'OACI, afin d'éviter les doublons en matière d'évaluations et d'audits. Les États membres accueillent par ailleurs avec satisfaction l'outil d'évaluation des besoins de formation, qui permet aux centres de formation de définir avec précision leurs besoins dans ce domaine.

23.12 Des États membres proposent une révision périodique des tarifs correspondant aux divers niveaux du Programme TRAINAIR PLUS (associés, membres de plein droit et RTCE), afin d'évaluer et d'essayer de réduire les coûts supportés par les organismes de formation et les États pour élaborer, réviser et assurer la formation administrée par le Bureau du GAT.

23.13 Enfin, le Comité note également que le TPP devrait être mis en œuvre dans les organismes de formation des États en développement et souligne la question de la rétention des professionnels qualifiés.

Point 24 : Gestion des ressources humaines

24.1 Le Comité examine la note A39-WP/74, présentée par le Conseil, qui décrit les initiatives en cours et les futures mesures en vue d'améliorer la gestion des ressources humaines de l'Organisation et d'aligner ses pratiques sur les pratiques optimales pour aider l'Organisation à attirer, conserver et motiver un personnel compétent, mobile et diversifié.

24.2 Le Comité note que des améliorations ont été apportées au cadre réglementaire de l'OACI en matière d'éthique, d'arrangements contractuels et de recrutement, ainsi qu'aux domaines stratégiques liés à la mobilité du personnel, à la gestion des performances, à l'apprentissage et au perfectionnement et à la planification de la relève. Il est également noté que la modernisation des procédés opérationnels des ressources humaines s'est poursuivie, parallèlement à la mise en œuvre d'améliorations de l'automatisation, en vue d'améliorer l'efficacité et la réactivité aux besoins des programmes. En faisant fond sur les réalisations accomplies à ce jour, les initiatives prioritaires qui seront poursuivies pour apporter des améliorations supplémentaires dans la gestion des ressources humaines au cours du prochain triennat porteront essentiellement sur la diversité, la gestion des talents, la motivation du personnel, la gestion des performances, la planification de la relève et le bien-être du personnel.

24.3 Lors des délibérations du Comité, l'importance de la planification de la relève est soulignée.

24.4 Certaines délégations soulignent l'importance pour l'Organisation d'avoir une continuité au niveau de la direction, pour que les Objectifs stratégiques accomplissent mieux la mission de l'OACI ; et que la limitation du nombre de mandats à ce niveau pourrait avoir une incidence défavorable sur la continuité des travaux de l'OACI et la mémoire institutionnelle de l'Organisation ; la suppression de la limite du nombre de mandats est recommandée. Il est précisé que cette question relève de la compétence du Conseil et qu'elle sera examinée par le Conseil.

24.5 Le Comité note les informations présentées par la Chine dans la note A39-WP/423.

24.6 À la lumière des délibérations, le Comité exécutif invite l'Assemblée :

- a) à prendre acte des réformes entreprises et des résultats obtenus par l'Organisation pour renforcer la gestion de ses ressources humaines ;
- b) à entériner les initiatives prioritaires et actions futures retenues pour la gestion des ressources humaines pour le prochain triennat, présentées au paragraphe 9.1 de la note WP/74, en conformité avec le plan opérationnel pour la gestion des ressources humaines et les résultats attendus qui y sont associés ;
- c) à saisir le Conseil de la question de la limitation du nombre de mandats au niveau de la direction, telle qu'elle a été décrite au paragraphe 24.4 ci-dessus.

Point 25 : Situation du personnel de l'OACI

25.1 À sa huitième séance, le Comité examine la note A39-WP/73 (et Rectificatif no 1), qui rend compte de la composition de l'effectif de l'OACI au 31 décembre pour les années 2013, 2014 et 2015, notamment de l'état de la représentation géographique équitable (RGE), ainsi que de la parité des sexes, et comprend une analyse des nominations dans la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur.

25.2 Lors des délibérations, certains États soulignent l'importance d'avoir une répartition judicieusement équilibrée des postes de la catégorie des administrateurs et des postes de la catégorie des services généraux, en tenant compte des besoins des programmes et des besoins organisationnels.

25.3 Le Comité exécutif invite l'Assemblée à :

- a) prendre note du rapport sur la situation présenté dans la note WP/73 ;
- b) prier instamment les États membres de collaborer avec le Secrétariat de l'OACI pour l'obtention et le maintien d'un effectif diversifié, souple et motivé.

Point 26 : Multilinguisme à l'OACI

26.1 À sa huitième séance, le Comité exécutif examine trois notes de travail (A39-WP/43, 355, 357) au titre du point « *Multilinguisme à l'OACI* ».

26.2 La note A39-WP/43 contient le rapport du Conseil qui donne un aperçu des mesures mises en œuvre pour promouvoir le multilinguisme à l'OACI au moyen de la parité et de la qualité des

services, de l'optimisation des ressources disponibles, de l'adhésion aux meilleures pratiques de l'ONU en matière de services linguistiques, ainsi qu'au moyen de l'élaboration et de l'utilisation de meilleurs outils techniques.

26.3 Ce rapport présente aussi la situation actuelle de la prestation de services linguistiques et la baisse considérable du financement des services linguistiques depuis 2008. En dépit de réductions budgétaires, le Secrétariat a été en mesure d'assurer la parité des services linguistiques ainsi que de maintenir, voire d'accroître, le volume et la qualité des services de traduction, d'interprétation et de publication. Malgré les gains d'efficacité réalisés, le niveau des ressources prévues au budget a eu une incidence sur la capacité de l'OACI à diffuser des informations en temps utile dans toutes les langues et à fournir des services complets d'interprétation pour certaines catégories de réunion.

26.4 Le Comité note que le projet de budget proposé pour le triennat 2017-2019 présenté dans la note A39-WP/46 alloue le même niveau de financement aux services linguistiques que pour le triennat actuel. Il note aussi que l'Organisation mettra en œuvre des mesures pour gérer la demande afin de réaliser des gains d'efficacité grâce à la restructuration des activités, l'amélioration de la planification, le renforcement de la reddition de comptes, la transformation complète du processus, de la production à la traduction et à la diffusion finale des documents.

26.5 La note WP/355, présentée par la Colombie au nom des 22 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile, souligne qu'il est nécessaire que la documentation qui appuie la sécurité et d'autres domaines importants des travaux de l'Organisation soit disponible dans toutes les langues officielles. Cette note recommande que de nouvelles méthodes et procédures, notamment le fait d'aussi chercher l'appui des bureaux régionaux, soient étudiées afin de renforcer l'efficacité et de veiller à ce que l'OACI puisse continuer à fournir des services de qualité à ses États membres.

26.6 La note WP/357, présentée par la Fédération de Russie, indique que les services linguistiques de l'OACI sont en train d'être réduits au détriment des pays non anglophones et demande que l'Assemblée soit invitée à prendre plusieurs mesures, lesquelles sont décrites au paragraphe 5 de ladite note, visant à renforcer les résolutions de l'Assemblée en vigueur à ce sujet, notamment l'importance du multilinguisme comme élément crucial des travaux de l'OACI et les exigences qui ont pour but de garantir un accès équitable et une pleine participation à tous les organes délibérants de l'Organisation, en application de l'article 37 de la Convention de Chicago qui met en relief l'uniformité des normes et procédures aéronautiques.

26.7 Plusieurs États membres prennent la parole pour appuyer le multilinguisme comme principe fondamental pour réaliser les objectifs de l'OACI. Certains d'entre eux mettent en évidence la nécessité d'assurer la disponibilité de la documentation dans les meilleurs délais et de façon simultanée dans toutes les langues de travail de l'OACI, surtout, mais sans s'y limiter, les documents concernant la mise en œuvre de SARP et de PANS et les mesures de sécurité et de sûreté. Il est également noté que le multilinguisme ne devrait pas uniquement être considéré comme une source de dépenses, mais aussi comme un investissement dans le développement d'un environnement mondial d'aviation civile sûr et sécurisé. D'autres États membres abordent les incidences budgétaires entraînées par le fait d'assurer la disponibilité des manuels liés à la mise en œuvre de normes dans les meilleurs délais et dans toutes les langues de travail de l'OACI, et demandent que le niveau d'externalisation soit réévalué de manière plus poussée en tenant compte des meilleures pratiques d'autres organisations semblables des Nations Unies.

26.8 Le Comité reconnaît que les services linguistiques font partie intégrante de tous les programmes de l'OACI, qu'ils sont essentiels pour tous les Objectifs stratégiques de l'Organisation et

pour la mise en œuvre mondiale des SARP et des PANS, et qu'ils constituent aussi un impératif majeur pour l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB). Il reconnaît également l'aide fournie par l'Argentine, la Chine et l'Arabie saoudite pour la traduction des sites web de l'OACI en espagnol, en chinois et en arabe respectivement.

26.9 Après avoir examiné les notes A39-WP/43, 355 et 357, et à l'issue des débats, le Comité recommande que l'Assemblée :

- 1) demande au Conseil de suivre de près la mise en œuvre des politiques et décisions qu'il a adoptées pour améliorer l'efficacité et l'efficience des questions relatives aux services linguistiques, reconnaissant le multilinguisme comme principe fondamental pour réaliser les objectifs de l'OACI ;
- 2) demande au Conseil d'analyser et de réévaluer de manière plus poussée les ressources nécessaires pour assurer la disponibilité des documents de l'OACI qui concernent la mise en œuvre de normes dans les meilleurs délais et dans toutes les langues de travail de l'OACI, et d'examiner de manière plus approfondie les meilleures pratiques d'autres organisations semblables des Nations Unies.

Point 27 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI

27.1 À sa huitième séance, le Comité exécutif examine la note A39-WP/75, qui contient le rapport du Conseil présentant les progrès réalisés jusqu'ici pour améliorer l'efficience et l'efficacité de l'Organisation, prenant en considération les Résolutions A31-2 et A32-1 de l'Assemblée. Ce rapport décrit également des actions et définit des mesures à prendre pour poursuivre ces améliorations pendant le triennat 2017-2018-2019.

27.2 Le Comité prend note avec satisfaction des progrès réalisés par l'Organisation en matière d'amélioration de son efficience et de son efficacité, et invite l'Assemblée à demander au Conseil de poursuivre le processus continu d'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'OACI.

Remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI

27.3 Le Comité examine la note A39-WP/22, qui concerne la question de l'amélioration du taux de réponse des États membres aux lettres qui leur sont envoyées et propose des mesures visant à résoudre le problème des faibles taux de réponse, sur la base d'une analyse de la situation et des raisons de ce problème.

27.4 Les États-Unis, dans la note A39-WP/86, recommandent que les États contractants revoient leurs procédures relatives à l'élaboration des SARP ; prient instamment les États de répondre aux lettres de l'OACI portant sur les propositions d'amendements aux Annexes et PANS ; et chargent les bureaux régionaux de l'OACI de contribuer activement à encourager les réponses des États aux lettres. Dans cette note figure un projet de résolution de l'Assemblée destiné à remplacer la Résolution A38-11. Il est noté que des débats de fond au sein de la Commission technique se concluent par une reformulation des paragraphes 19 et 20 de la Résolution de l'Assemblée, de manière à préciser dans ces dispositions la stratégie de communication par l'intermédiaire des États membres.

27.5 Cuba, dans la note A39-WP/119, partage son expérience et ses méthodes visant à répondre efficacement aux lettres aux États de l'OACI, et recommande d'intégrer certains aspects de ses pratiques aux procédures de suivi des communications en cours d'élaboration par l'Organisation.

27.6 Une note d'information (A39-WP/320) est fournie par les Émirats arabes unis concernant les défis à relever par les États qui doivent gérer l'important volume de correspondance envoyée par l'OACI.

27.7 Au cours des débats, le Comité appuie les recommandations. Il convient des mesures proposées dans le paragraphe 2.3.1 de la note A39-WP/22 visant à améliorer le taux de réponse des États membres aux lettres et prend acte de l'intention du Secrétariat d'intégrer les informations figurant dans les différentes notes, conformément aux délibérations, lorsqu'il élaborera et mettra en œuvre ces mesures.

27.8 À l'issue des débats, le Comité convient de soumettre à l'adoption de la plénière les résolutions ci-après :

Résolution 27/1 : Remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI

L'Assemblée,

Considérant que l'article 37 de la Convention relative à l'aviation civile internationale (Convention de Chicago) dispose que l'Organisation adopte et amende des normes, pratiques recommandées et procédures internationales et que chaque État contractant prête son concours pour atteindre le plus haut degré réalisable d'uniformité dans les règlements et pratiques relatifs à toutes les matières pour lesquelles une telle uniformité facilite et améliore la navigation aérienne,

Reconnaissant qu'une lettre aux États est un moyen par lequel l'Organisation, sous l'autorité de la Secrétaire générale, communique officiellement ses normes, pratiques recommandées et politiques, et collabore avec ses États membres et d'autres parties concernées,

S'inquiétant de ce que le faible taux de réponse des États membres aux lettres aux États est un problème de longue date qui peut avoir une incidence négative sur le respect des obligations prévues par les articles 37, 38, 54, 57 et 90 de la Convention de Chicago,

Rappelant que sa Résolution A29-3 prie instamment les États de répondre aux demandes du Conseil de l'OACI les invitant à faire part de leurs observations sur les normes proposées par l'OACI et à signifier leur approbation ou désapprobation, afin d'éviter que des décisions ne soient prises sur la base d'un nombre limité de réponses,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer la nécessité de répondre de manière complète et en temps utile à toutes les lettres envoyées par l'OACI, à remplir leurs engagements en la matière et à partager les meilleures pratiques, par le biais des bureaux régionaux et/ou des commissions régionales de l'aviation civile, afin de promouvoir une amélioration constante, de mobiliser des ressources et de renforcer les capacités dans les États membres en parallèle avec l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) de l'OACI ;

2. *Charge* la Secrétaire générale de mettre en œuvre un système d'attributs de registre pour les lettres aux États, indiquant la catégorie, la priorité, la discipline ou le sujet, et les besoins en réponses, afin de faciliter une amélioration du traitement de ces lettres par les États membres et autres destinataires ;

3. *Demande* à la Secrétaire générale d'examiner et, si nécessaire, de revoir la forme des lettres aux États et des bulletins électroniques, y compris leur présentation graphique, afin d'en communiquer le contenu plus efficacement aux États membres et aux autres destinataires ;
4. *Demande* à la Secrétaire générale d'étudier et, si nécessaire, d'introduire de nouveaux outils de communication, y compris des solutions en ligne, comme moyen d'améliorer la communication et les interactions avec les États membres et des autres destinataires des lettres aux États ainsi que l'enregistrement des réponses dans le système de gestion des dossiers de l'OACI ;
5. *Charge* la Secrétaire générale de mettre en place un système automatisé et interactif en ligne capable d'indiquer le taux de réponse aux lettres aux États, ce qui permettrait d'avoir une meilleure vue de la situation en ce qui concerne ce taux de réponse par État membre, par région et/ou à l'échelle mondiale, et de favoriser la sensibilisation et le renforcement des capacités dans les États membres ;
6. *Charge* la Secrétaire générale de mettre en place des procédures de suivi dans tous les bureaux régionaux de l'OACI en tant qu'éléments du Manuel des bureaux régionaux si nécessaire, afin de mieux informer les points de contact au sein des États membres de leur zone d'accréditation dont le taux de réponse est faible ou nul, de mieux collaborer avec eux, et de tirer parti de la présence de délégations au siège de l'OACI pour aborder cette question également ;
7. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser périodiquement le taux de réponse aux lettres aux États, et de faire des recommandations dans les cas où le taux de réponse des États membres est inférieur à la moyenne mondiale ;
8. *Appelle* les États membres à envisager l'établissement de points de contact pour assurer une coordination et un suivi internes (au niveau de l'État) des lettres qui leur sont envoyées, à examiner régulièrement le Répertoire des Directeurs généraux de l'aviation civile (DGAC) de l'OACI et à veiller à ce que les coordonnées des destinataires soient tenues à jour et à ce que les changements soient notifiés à l'OACI de manière complète et en temps utile ;
9. *Demande* à la Secrétaire générale de mener une campagne de sensibilisation auprès des États membres, par le biais des bureaux régionaux de l'OACI, des conférences régionales des DGAC et/ou d'autres instances comme les commissions régionales de l'aviation civile, pour leur faire mieux comprendre combien il importe de répondre à toutes lettres envoyées par l'OACI et de tenir à jour leurs coordonnées.

Résolution 27/2 : Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Reconnaissant que la mise en œuvre d'une norme est renforcée à l'échelle mondiale par un processus d'élaboration qui encourage l'inclusion des points de vue de l'ensemble des États et des parties prenantes pertinentes de l'industrie,

1. *Demande* aux États membres de réaffirmer leur engagement à respecter les obligations que leur imposent les articles 37 et 38 de la Convention ;
2. *Décide* que les SARP et PANS seront modifiées si cela est nécessaire pour les adapter à l'évolution des besoins et des techniques, de manière à fournir notamment une base solide pour la planification et la mise en œuvre mondiales et régionales ;
3. *Convient* que, sous réserve des dispositions du paragraphe précédent, les normes et pratiques recommandées devront conserver un haut degré de stabilité afin que les États membres puissent maintenir une stabilité dans leurs règlements nationaux ; à cette fin, les amendements devront être limités aux éléments dont dépendent la sécurité, la régularité et l'efficacité, et des modifications de forme ne seront apportées que si elles sont indispensables ;
4. *Réaffirme* que les SARP et PANS seront rédigées en termes clairs, simples et concis. Les SARP seront constituées de dispositions générales, mûres et stables qui spécifient les exigences fonctionnelles et

de performance assurant les niveaux requis de sécurité, de régularité et d'efficacité. Les spécifications techniques de soutien, dès qu'elles ont été élaborées par l'OACI, devraient être traduites dans toutes les langues de travail de l'OACI de manière opportune et seront placées dans des documents distincts, dans la mesure possible ;

5. Pour l'élaboration des SARP, des PANS et des éléments indicatifs techniques de l'OACI *charge* le Conseil de faire appel aux travaux d'autres organismes de normalisation reconnus, dans toute la mesure qui conviendra et sous réserve qu'ils aient fait l'objet d'un processus de vérification et de validation adéquat. Le Conseil pourra estimer que les éléments élaborés par ces organismes répondent aux spécifications de l'OACI ; dans ce cas, ces éléments devraient faire l'objet de renvois dans la documentation de l'OACI ;

6. *Décide* que, dans la mesure où c'est compatible avec les impératifs de sécurité, de régularité et d'efficacité, les SARP qui prescrivent la mise en œuvre d'installations et de services devront réaliser un équilibre satisfaisant entre les besoins opérationnels relatifs à ces installations et services et l'incidence économique de leur mise en œuvre ;

7. *Charge* le Conseil de consulter les États membres sur les propositions d'amendement des SARP et des PANS avant que le Conseil prenne une décision sur ces propositions, à moins que le Conseil n'estime qu'il est nécessaire d'agir d'urgence. En outre, sous réserve que le processus de vérification et de validation ait été adéquat, les spécifications techniques peuvent faire l'objet d'une décision du Conseil sans consultation des États membres. Ces éléments seront cependant mis à la disposition des États membres sur demande ;

8. *Décide* que les dates d'application des amendements des SARP et des PANS seront fixées de manière à laisser un délai suffisant aux États membres pour leur mise en application ;

9. *Convient* que les Annexes ou les PANS ne seront pas amendées plus d'une fois par année civile ;

10. *Rappelle* aux États membres qu'ils sont tenus par l'Annexe 15 de diffuser dans leur Publication d'information aéronautique (AIP) toutes les différences importantes et d'inclure un texte anglais pour les parties en langage clair ;

11. *Encourage* les États membres à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) lorsqu'ils signalent leurs différences à l'OACI ;

12. *Charge* la Secrétaire générale de continuer à améliorer le système EFOD et d'aider les États membres à passer de l'emploi de processus basés sur papier à l'emploi du système EFOD ;

13. *Charge* le Conseil de surveiller et d'analyser les différences entre les règlements et pratiques des États membres et les normes, pratiques recommandées et procédures afin d'encourager la suppression des différences qui sont importantes pour la sécurité, la régularité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale et de prendre les mesures appropriées ;

14. *Charge* le Conseil d'examiner des possibilités de rendre l'information sur les différences plus facilement accessible à l'ensemble des parties prenantes intéressées et d'étudier un mécanisme et une forme appropriés pour la mise à disposition de cette information ;

15. *Décide* que les États membres seront encouragés et aidés par tous les moyens disponibles dans la mise en application des normes, pratiques recommandées et procédures et qu'ils recevront dès que possible davantage d'orientations sur la notification et la publication des différences ;
16. *Demande* à tous les États membres qui sont en mesure de le faire de fournir aux États qui le demanderont une coopération technique sous la forme de ressources financières et techniques pour leur permettre de s'acquitter des obligations qui leur incombent en vertu des articles 37 et 38 de la Convention ;
17. *Charge* l'OACI d'établir les priorités en ce qui concerne la mise à jour continue du texte des manuels d'éléments indicatifs techniques existants de l'OACI ainsi que l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires afin que ces éléments présentent une valeur optimale pour les États membres dans la planification et la mise en œuvre des SARP et des PANS ;
18. *Décide* que les règles pratiques de la présente résolution constituent des orientations qui visent à faciliter et garantir la mise en application de cette résolution ;
19. *Prie instamment* les États membres de revoir leurs procédures liées à l'élaboration des SARP afin de renforcer la participation d'un ensemble plus large de parties prenantes de l'industrie de l'aviation ;
20. *Demande* à l'OACI d'envisager l'élaboration d'une stratégie de transition et de communication couvrant l'ensemble des phases de planification et de mise en œuvre, et qui devrait comprendre la sensibilisation des groupes de parties prenantes ;
21. *Charge* l'OACI de renforcer le rôle de ses bureaux régionaux dans la facilitation et le suivi du processus d'examen des amendements aux SARP ;
22. *Demande* aux États membres de répondre aux lettres de l'OACI relatives aux propositions d'amendements aux annexes et aux PANS ;
23. *Déclare* que la présente résolution remplace la Résolution A38 11.

Règles pratiques

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

désapprobations, le Conseil devrait tenir compte du délai nécessaire à l'envoi des amendements adoptés et à la réception des notifications émanant des États.

4. Le Conseil devrait faire en sorte que, dans toute la mesure possible, l'intervalle entre des dates communes consécutives d'application des amendements aux Annexes et aux PANS soit d'au moins six mois.

5. Avant l'adoption et l'approbation d'amendements de SARP et de PANS, le Conseil devrait tenir compte de la faisabilité de la mise en œuvre des SARP et des PANS avant les dates d'application envisagées.

6. Compte tenu des définitions des termes « norme » et « pratique recommandée », le Conseil devrait veiller à ce que les nouvelles dispositions d'Annexe dont l'application uniforme est reconnue comme étant nécessaire soient adoptées en tant que normes, et à ce que les nouvelles dispositions dont l'application uniforme est souhaitable soient adoptées en tant que pratiques recommandées.

7. Le Conseil devrait prier instamment les États membres de notifier à l'Organisation toute différence qui existe entre leurs règlements et usages nationaux et les dispositions des SARP, ainsi que la ou les dates auxquelles ils se conformeront aux SARP. Si un État membre se trouve dans l'impossibilité de se conformer à certaines SARP, il devrait informer l'OACI de la raison de leur non-application, y compris de toutes réglementations et pratiques nationales applicables qui sont différentes, de nature ou en principe.

8. Les notifications de différences par rapport aux SARP que l'OACI reçoit devraient être promptement mises à la disposition des États membres.

9. En encourageant et en aidant les États membres dans la mise en œuvre des normes, pratiques recommandées et procédures, le Conseil devrait utiliser tous les moyens dont l'OACI dispose et renforcer les partenariats avec les entités qui fournissent des ressources et de l'assistance pour le développement de l'aviation civile internationale.

10. Les États membres devraient établir un processus et des procédures internes par lesquels ils donnent effet à la mise en œuvre des dispositions des SARP et des PANS.

11. L'OACI devrait mettre à jour et développer les éléments indicatifs techniques en tenant compte des priorités établies pour bien couvrir tous les domaines techniques.

12. L'OACI devrait amender et renforcer les processus existants d'élaboration et d'examen des SARP afin de garantir une solide approche multidisciplinaire, et s'efforcer de rendre la coordination aussi transparente que possible pour les États membres.

27.9 La note A39-WP/79-révisée, présentée par le Conseil, porte sur les réunions stratégiques hors siège qui ont donné au Conseil l'occasion d'utiliser un cadre différent pour réfléchir à l'orientation et à la stratégie de l'OACI et pour les examiner, tout en renforçant les relations entre les représentants du Conseil, la Commission de navigation aérienne et le Secrétariat et en mettant à profit la participation des partenaires de l'industrie. Sont également mentionnées des recommandations issues de ces événements et prises en compte dans les politiques, initiatives et activités en cours, notamment l'initiative NCLB, l'IWAF et les partenariats mondiaux pour le développement de l'aviation. La sensibilisation menée par l'OACI dans les régions est facilitée par les visites du Président du Conseil et de représentants du Conseil

dans les régions et dans les bureaux régionaux. Il convient que l'Assemblée et les États membres appuient de manière constante les réunions stratégiques hors site et les visites régionales qui auront lieu à l'avenir.

27.10 Le Comité prend acte de la note d'information A39-WP/308 présentée par le Comité aéronautique inter-États.

27.11 Le Comité note la contribution des réunions stratégiques hors siège du Conseil et des visites régionales à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficience de l'Organisation et appuie la tenue de ces réunions comme mécanisme de renforcement du processus de planification stratégique de l'OACI

27.12 La note A39-WP/325, présentée par le Groupe ABIS², le CERG³, le Chili et NORDIACO⁴, souligne les avantages à tirer de la création de groupes de rotation en vue d'assurer une représentation plus effective à l'OACI, et invite l'Assemblée :

- a) à prendre acte des informations figurant dans la présente note ;
- b) à saluer l'existence des groupes de rotation actuels en tant que moyen efficace pour faire en sorte qu'un plus grand nombre d'États membres ait l'occasion de siéger au Conseil ;
- c) à encourager les États membres souhaitant siéger au Conseil de l'OACI à créer de nouveaux groupes de rotation ou à en intégrer un existant ;
- d) à demander au Conseil d'étudier l'adoption de procédures écrites qui reconnaîtraient officiellement les groupes de rotation et leur fonction aux fins de l'élection d'États membres au Conseil.

Il est souligné que grâce aux groupes de rotation, un plus grand nombre d'États sont en mesure de suivre de près les travaux du Conseil et d'y participer, tout en renforçant la coordination et la coopération entre les États ainsi qu'en augmentant leurs chances d'obtenir un siège au Conseil.

27.13 Plusieurs délégations prennent la parole pour appuyer le rôle et la reconnaissance des groupes de rotation et pour encourager la participation à ces groupes. D'autres, tout en soutenant la note de travail, notamment les paragraphes a), b) et c) de la suite à donner, évoquent le droit de chaque État membre de soumettre sa candidature pour être élu au Conseil, la nécessité de travailler en coordination avec les groupements régionaux en gardant à l'esprit les modalités qu'ils ont établies, et l'absence de groupes de rotation dans certaines régions comme autant de facteurs à prendre en compte lors de l'examen du rôle et du statut des groupes de rotation.

27.14 Le Comité convient par conséquent des mesures a), b) et c) ci-dessus, et de renvoyer au Conseil pour complément d'étude la question du rôle et du statut des groupes de rotation dans les travaux de l'Organisation, en tenant compte des observations qui ont été formulées.

² Autriche, Belgique, Croatie, Irlande, Luxembourg, Pays-Bas, Portugal, Suisse

³ Bulgarie, Chypre, Grèce, Hongrie, Lituanie, Pologne, République tchèque, Roumanie, Slovaquie, Slovénie

⁴ Danemark, Estonie, Finlande, Islande, Lettonie, Norvège, Suède

Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

28.1 Le Comité examine la note de travail A39-WP/23, présentée par le Conseil, qui renferme des informations sur la mise en place de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI. Cette initiative vise à appuyer les États dans la mise en œuvre effective des normes et pratiques recommandées (SARP), des politiques, des plans et des programmes de l'OACI d'une manière harmonisée à l'échelle mondiale, à faciliter la résolution des préoccupations significatives de sécurité (SSC) et des préoccupations significatives de sûreté (SSeC), et à promouvoir et à exécuter toutes les activités d'assistance de l'Organisation. Le Comité prend également note des travaux de l'OACI réalisés au titre de l'initiative NCLB dans la Région Amérique centrale et Caraïbes, tels qu'ils figurent dans la note A39-WP/261 présentée par El Salvador avec l'appui des États des Régions NAM/CAR. Le Comité convient d'entériner l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et d'encourager les États, les organisations internationales, l'industrie et les bailleurs de fonds à fournir leur soutien à cette campagne.

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

Résolution 28/1 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB)

L'Assemblée,

Considérant que l'Article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale stipule que parmi les buts et objectifs de l'OACI figurent l'élaboration des principes et techniques de la navigation aérienne internationale et l'encouragement de la planification et du développement du transport aérien international, de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier et économique,

Considérant que, pour la réalisation de ces buts, l'Organisation a établi des Objectifs stratégiques qui concernent la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement,

Rappelant que plusieurs résolutions de l'Assemblée, notamment les résolutions A38-5, A38-11, A38-12, A38-15, A38-16, A38-17 et A33-9, invitent instamment les États à accroître la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI,

Reconnaissant qu'il convient que tous les États mettent en œuvre efficacement les normes et pratiques recommandées (SARP) et les politiques de l'OACI, afin que tous les États aient des systèmes de transport aérien sûrs, sécurisés, efficaces, économiquement viables et respectueux de l'environnement, qui soutiennent le développement durable et la prospérité socio-économique, et qui aident en définitive à créer et préserver l'amitié et la compréhension entre les nations et les peuples du monde,

Considérant que les constats du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) et les activités du Programme universel d'audits de sûreté (USAP) continuent d'indiquer que de nombreux États éprouvent des difficultés dans la mise en œuvre des SARP de l'OACI,

Reconnaissant que, du fait d'un niveau variable de capacité de respecter et maintenir leur conformité aux SARP, les États ne sont pas toujours capables de mettre en œuvre les SARP effectivement et promptement, à mesure de leur adoption par l'OACI,

Reconnaissant que le Conseil a établi l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

Reconnaissant que la mise en œuvre réussie de l’initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) améliorera les systèmes de transport aérien des États et s’alignera sur la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies (ONU),

Reconnaissant que de nouvelles avancées dans l’amélioration de l’aviation civile, ceci incluant des ressources humaines et financières efficaces pour la mise en œuvre d’activités d’assistance adaptées aux besoins des différents États, seront le mieux réalisées par une approche coopérative, collaborative et coordonnée, en partenariat avec toutes les parties prenantes,

Reconnaissant que toutes les activités et tous les mécanismes d’assistance de l’OACI ont pour objectif commun de soutenir la mise en œuvre efficace des SARP et des politiques de l’OACI,

1. *Invite instamment* les États membres à entériner l’initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) ;
2. *Invite instamment* les États membres à renforcer leurs systèmes d’aviation civile en participant activement aux travaux de l’OACI et en mettant en œuvre efficacement les SARP et les politiques de l’OACI, afin qu’ils puissent contribuer à une prospérité locale et régionale durable et bénéficier pleinement d’une meilleure connectivité mondiale ;
3. *Charge* le Conseil de maintenir l’attention portée par la collectivité à la contribution globale et à l’intérêt de l’aviation, par un appui aux efforts NCLB et par de futurs Forums mondiaux OACI de l’aviation ;
4. *Charge* la Secrétaire générale de coordonner, faciliter et mettre en œuvre, en partenariat avec toutes les parties prenantes, de vastes programmes d’assistance qui aideront les États membres à renforcer leurs systèmes d’aviation civile et leurs capacités de supervision ;
5. *Invite instamment* les États membres, l’industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l’OACI, et à soutenir la mise en œuvre d’activités d’assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l’OACI, évitant ainsi les travaux en double ;
6. *Invite instamment* les États membres, les organisations internationales et régionales et les institutions financières à utiliser les outils et services de prise de décision OACI pilotés par les données, pour aider à identifier les lacunes en aviation, mettre en œuvre des projets et programmes de l’OACI, cartographier des solutions, élaborer des analyses de rentabilité, et déterminer les besoins de financement pour trouver plus facilement des bailleurs de fonds et des investisseurs potentiels ;
7. *Encourage* les États membres à inclure des éléments de formation et de renforcement des capacités dans leurs projets de développement des infrastructures de l’aviation visant à renforcer leurs autorités de l’aviation civile en vue de permettre une supervision efficace de ces infrastructures ;
8. *Encourage* les États membres à établir des partenariats avec d’autres États membres, l’industrie, des institutions financières, des bailleurs de fonds et d’autres parties prenantes par l’intermédiaire de l’OACI, pour renforcer leurs systèmes d’aviation civile et leurs capacités de surveillance ;
9. *Encourage* les États membres à faire usage et à tirer profit des Conférences de l’OACI sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), comme forum leur permettant de négocier et de conclure des accords bilatéraux ou multilatéraux de services aériens, qui contribuent à améliorer la

connectivité du transport aérien et, en conséquence, le développement du tourisme, des échanges commerciaux et des économies nationales et mondiales ;

10. *Appelle* tous les États membres et les partenaires concernés qui sont en mesure de le faire à fournir aux États qui en ont besoin des ressources financières et techniques pour les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, en mettant en œuvre les SARP et en s'acquittant de leurs responsabilités de supervision ;

11. *Charge* la Secrétaire générale de renforcer davantage ses mécanismes coordonnés et complets de mise en œuvre et d'évaluation, pour aider les États dans la mise en œuvre des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI ;

12. *Demande* à la Secrétaire générale de se coordonner avec les États, les organisations internationales, l'industrie et les bailleurs de fonds sur la mise en œuvre d'activités d'assistance, en établissant des partenariats par le biais d'un réseau OACI pour le développement de l'aviation ;

13. *Demande* à la Secrétaire générale d'engager les États et les institutions à mobiliser leur soutien pour renforcer la sécurité, la sûreté et l'efficacité du système mondial de l'aviation ;

14. *Invite instamment* l'industrie et les institutions financières à développer et à présenter à l'OACI leurs propres plans d'action pour soutenir l'entière mise en œuvre de cette résolution.

28.3 Le Comité exécutif prend acte de la note A39-WP/348-Révision n° 1, présentée par le Brésil, qui propose l'établissement d'une base de données centralisée contenant les cours actuellement proposés dans le monde, comme extension et amélioration du réseau TRAINAIR PLUS, et les initiatives connexes comme le Répertoire de formation aéronautique et le Catalogue de cours de la formation mondiale en aviation.

28.4 Le Comité examine la note A39-WP/2188-Révision n° 1, présentée par les Fidji, les Îles Cook, Kiribati, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Singapour, Tonga et Vanuatu, qui propose d'étudier l'intérêt d'établir un Bureau régional secondaire de l'OACI dans le Pacifique afin de fournir une aide plus directe à l'ensemble des 12 États insulaires du Pacifique, tout en prenant en compte le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), déjà en place. Le Comité appuie l'idée que le Conseil envisage de réaliser une étude de faisabilité pour l'instauration d'un Bureau régional secondaire dans le Pacifique, mais la Secrétaire générale souligne la nécessité de disposer de ressources pour entreprendre une telle étude et demande aux États et aux institutions financières internationales d'appuyer cette initiative en fournissant les ressources financières et humaines nécessaires.

28.5 Le Comité examine la note A39-WP/105, présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne, de ses États membres et des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, et par EUROCONTROL, affirmant que les activités de renforcement des capacités, qu'elles soient organisées par l'OACI, des États individuels, des organisations régionales ou l'industrie, jouent un rôle important dans l'appui aux efforts déployés par les États membres pour parvenir à une mise en œuvre efficace et durable des exigences internationales. Il est noté que la Résolution de l'Assemblée proposée dans la note A39-WP/23 couvre les mesures proposées dans la note A39-WP/105.

28.6 Le Comité examine la note A39-WP/299 et prend acte des progrès réalisés dans l'établissement et la mise en œuvre du Fonds pour le développement des ressources humaines (FDRH) et du Programme de détachement du FDRH, qui sont financés par des contributions volontaires et qui visent à renforcer les capacités des ressources humaines dans le secteur de l'aviation civile en Afrique. Cette

initiative de renforcement des capacités est perçue comme un fait nouveau positif dans le cadre des efforts d'ensemble déployés pour l'initiative *Aucun pays laissé de côté*.

28.7 La nécessité de développer davantage le FDRH par la mise en place de programmes et activités supplémentaires est mise en avant, tout comme l'idée que la réussite, la continuité et la durabilité du FDRH sont tributaires du versement effectif des contributions volontaires.

28.8 Les notes d'information A39-WP/415, présentée par la Slovaquie au nom de l'UE, la CEAC et EUROCONTROL, A39-WP/446, présentée par la République dominicaine, et A39-WP/450, présentée par le Japon, sont toutes trois passées en revue au titre du point 14. La note A39-WP/364, présentée par l'Égypte, est examinée au titre du point 22.

Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe dans l'aviation

28.9 Le Comité examine les notes A39-WP/24, présentée par le Conseil de l'OACI, et A39-WP/264, présentée par les États-Unis, dans lesquelles figurent des propositions pour la mise en place d'une approche institutionnalisée des mesures à prendre en cas de crise, qui permettraient à l'Organisation de réduire les incidences des catastrophes sur l'aviation civile internationale. Il convient, selon ces propositions, de développer à la fois une approche stratégique, qui vise à renforcer la résistance de l'infrastructure de l'aviation civile aux désastres, et une approche tactique pour orienter les mesures prises par l'Organisation en cas de crise propre à l'aviation susceptible de compromettre la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale. Le Comité note que la stratégie internationale pour la réduction des risques, soit le Cadre de Sendai des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030, témoigne d'un changement majeur ; en effet, elle ne met plus l'accent sur la réponse aux catastrophes mais sur la réduction des risques qui y sont liés et vise à promouvoir une culture de la prévention déjà présente à l'OACI. Le Comité souligne que toute mesure prise par l'OACI doit être orientée par le ou les États concernés et se faire de concert avec eux, étant donné que la responsabilité première de l'intervention lors de tels événements leur incombe.

28.10 Le Comité examine la note A39-WP/280-Révision no 1, présentée par le Japon, qui met en avant les meilleures pratiques adoptées au Japon au moment des séismes qui ont causé de sérieux dommages aux bâtiments et autres installations de l'aéroport de Kumamoto. Le Comité convient que les États doivent être encouragés à préparer leurs mesures d'urgence en cas de catastrophe en fonction de ce qui s'est fait au Japon et des enseignements qui en ont été tirés, et dans d'autres États membres qui ont connu des crises semblables.

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

Résolution 28/2 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe dans l'aviation

L'Assemblée,

Considérant que l'article 44 de la Convention relative à l'aviation civile internationale dispose que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 adoptés par la Troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe,

Consciente que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable,

Consciente que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux,

Reconnaissant que l'Annexe 1 — Licences du personnel, l'Annexe 6 — Exploitation technique des aéronefs, l'Annexe 9 – Facilitation, l'Annexe 11 – Services de la circulation aérienne, l'Annexe 14 — Aéroports et l'Annexe 19 — Gestion de la sécurité fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgences et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme,

Reconnaissant que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de démontrer la ferme détermination politique d'utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement,

Reconnaissant que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide,

Reconnaissant que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien,

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;
2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les prescriptions des plans d'intervention d'urgence destinés aux prestataires de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe dans le domaine de l'aviation qui institutionnaliseraient et orienteraient l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation face aux crises propres à l'aviation et susceptibles de compromettre la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe dans l'aviation, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;

5. *Charge* la Secrétaire générale d'établir, en coordination avec les États affectés et les États avoisinants, un mécanisme d'intervention et d'assistance de l'OACI en cas de crise ;

6. *Charge* la Secrétaire générale de continuer à travailler en collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;

7. *Charge* la Secrétaire générale de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience.

Politique de l'OACI en matière de publications

28.12 La note A39-WP/369, présentée par le Canada, propose d'étendre l'accès en ligne sans frais aux documents de l'OACI en appui à l'initiative Aucun pays laissé de côté et de confirmer les efforts dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Organisation.

28.13 Le Comité note que l'OACI reste pleinement résolue à appliquer l'initiative Aucun pays laissé de côté et à appuyer les efforts visant à aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation. Certains États expriment leur appui ferme à cette initiative ; toutefois, le Comité note également que cette proposition est susceptible d'avoir des incidences financières au cours du prochain triennat.

28.14 Le Comité exécutif recommande que l'Assemblée demande au Conseil d'analyser la proposition visant à fournir un accès en ligne gratuit aux documents de l'OACI et de faire rapport sur les solutions possibles à la 40^e session de l'Assemblée.

Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

29.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité examine la note A39-WP/25, présentée par le Conseil. La note porte sur la contribution des systèmes de transport aérien respectant les dispositions de l'OACI au Programme de développement durable à l'horizon 2030 et encourage les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP), politiques, plans et programmes de l'OACI qui facilitent à terme la réalisation des priorités du développement international, en particulier les objectifs de développement durable (ODD). La note contient aussi un rapport sur les activités que l'OACI mène afin d'aider ses États membres dans ce domaine. Le Comité note les importantes contributions apportées à la réalisation du Programme 2030 par les résultats obtenus dans la poursuite des objectifs stratégiques de l'OACI, par l'initiative NCLB et par le Forum aéronautique mondial de l'OACI ; il prie instamment les États de tenir compte de l'aviation et de lui donner une priorité élevée dans leurs plans nationaux de développement, et de soutenir ceux-ci au moyen de solides plans-cadres stratégiques pour le secteur du transport aérien et l'aviation civile ; il charge l'OACI de continuer de promouvoir les partenariats et d'aider les États à matérialiser la contribution de l'aviation au développement durable. Le Comité note les diverses questions environnementales liées aux ODD et l'avancement des travaux effectués par le Comité de protection de l'environnement en aviation (CAEP) en vue de la réalisation du Programme 2030. Le Comité note par ailleurs que les aéroports ont mis en évidence la valeur de l'engagement communautaire dans leurs pratiques en matière de durabilité, en ce qui concerne particulièrement les ODD 8, 16 et 17, comme l'indique l'ACI.

29.2 Le Comité examine la note A39-WP/194, présentée par la CANSO et appuyée par l’Afrique du Sud, l’Arabie saoudite, le Burkina Faso et le Venezuela. La note fournit une mise à jour sur le Projet Loon, lance un appel aux États et aux ANSP pour qu’ils examinent l’information contenue dans la lettre de l’OACI sur le sujet (AN13/22.1-16/42) et, à la lumière de cette information, qu’ils examinent des procédures et établissent des lettres d’accord afin d’assurer la sécurité des survols. Le Comité constate que cette initiative appuie directement les ODD 9 et 17, et il encourage l’Assemblée à approuver l’esprit de la note en élargissant la portée à toutes les solutions de l’aviation conformes aux SARP qui aident à l’atteinte des ODD visant à introduire l’Internet dans les régions mal desservies.

29.3 Le Comité examine la note A39-WP/240, que présente le Groupe de la Banque mondiale. Il constate que la question est traitée dans le cadre du point 30 de l’ordre du jour (Mobilisation des ressources).

29.4 Le Comité examine la note A39-WP/374, présentée par l’IATA au nom de l’ACI, de la CANSO, de l’IATA, de l’IBAC et de l’ICCAIA, et appuyée par l’Afrique du Sud, l’Arabie saoudite, l’Argentine, le Burkina Faso, les États-Unis, le Guatemala, le Royaume-Uni et le Sri Lanka. La note contient des éléments sur le rapport intitulé Aviation: Benefits Beyond Borders, qui montre comment un système de transport aérien sûr, fiable et efficace du point de vue des coûts appuie un grand nombre des ODD, et elle invite les États à diffuser et à utiliser le rapport pour encourager les contributions de l’aviation aux ODD. Le Comité prend acte de l’information contenue dans la note et encourage les États membres à reconnaître les avantages mondiaux, régionaux et nationaux de l’aviation en intégrant cette notion dans les cadres et les politiques de développement afin de promouvoir le développement durable de l’aviation en tant que moteur de multiples avantages économiques, sociaux et autres.

29.5 Le Comité prend acte de l’information contenue dans la note A39-IP/427, présentée par l’International Coalition for Sustainable Aviation. Il est constaté que les notes A39-WP/78 et A39-WP/140, présentées par le Conseil et l’IATA dans le cadre des points 31 et 39, respectivement, ainsi que les notes A39-IP/294 et A39-IP/305, présentées par l’Inde et l’IATA, contiennent d’importantes références aux ODD qui soutiennent l’esprit de la résolution proposée.

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

Résolution 29/1 : Contribution de l’aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l’horizon 2030

L’Assemblée,

Reconnaissant que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et qu’il constitue pour les pays les moins avancés (PMA), et en particulier pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, un lien vital avec le reste du monde,

Reconnaissant que la connectivité du transport aérien est de la plus haute importance pour la cohésion économique, sociale et territoriale des États membres et de leurs populations,

Reconnaissant que les avantages du transport aérien ne peuvent se matérialiser que si les États ont un système de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d’efficacité et de sûreté et viable sur les plans économique et environnemental,

Considérant que l’initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) vise à aider les États à mettre en œuvre de manière efficace les normes et pratiques recommandées (SARP), plans, politiques et programmes de

l'OACI ainsi qu'à résoudre des préoccupations significatives de sécurité et de sûreté pour faire en sorte que tous les États puissent retirer les avantages socioéconomiques considérables du transport aérien,

Considérant que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le programme intitulé *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, qui comprend 17 objectifs universels porteurs de changement assortis de 169 cibles qui mettent en équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable,

Rappelant que l'ampleur et la portée du Programme de développement durable à l'horizon 2030 appellent un partenariat mondial qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés pour mobiliser toutes les ressources disponibles pour sa mise en œuvre,

Considérant que la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

1. *Prie instamment* les États membres de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique aux niveaux national, régional et mondial, et en facilitant les interventions humanitaires en cas de catastrophe, de crise et d'urgence de santé publique ;
2. *Charge* le Conseil et la Secrétaire générale dans leurs domaines de compétence respectifs, de démontrer que l'OACI continue de représenter les intérêts de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, notamment aux autorités compétentes n'appartenant pas au secteur du transport aérien, au système des Nations Unies, à la communauté des donateurs et à toutes les parties prenantes concernées la contribution de l'aviation au développement durable et à la réalisation des ODD ;
3. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques de manière efficace, tout en incluant et priorisant le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement appuyés par de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile, ce qui concourra à la réalisation des ODD ;
4. *Charge* la Secrétaire générale de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, identifiés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, la priorisation, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien ;
5. *Charge* la Secrétaire générale de continuer à suivre et à examiner, le cas échéant, la contribution à la réalisation des ODD qu'apporte la mise en œuvre des objectifs stratégiques et des programmes des travaux de l'OACI ;
6. *Charge* la Secrétaire générale de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, pour que l'aviation soit prise en compte et considérée en priorité par les États membres dans leurs plans de développement ;

7. *Demande* à la Secrétaire générale de renforcer les partenariats existants et de créer de nouveaux partenariats avec les États membres, l'industrie aéronautique, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres acteurs afin d'aider les États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer ainsi à la réalisation des ODD.

Point 30 : Mobilisation des ressources

30.1 Au titre de ce point de l'ordre du jour, le Comité examine la note A39-WP/26, présentée par le Conseil. La note contient des informations sur la politique de l'OACI en matière de mobilisation des ressources, qui vise à obtenir des contributions volontaires adéquates, plus prévisibles et durables pour permettre à l'OACI d'accomplir sa mission, compléter son Budget-Programme ordinaire et aider les États à réunir des fonds pour renforcer leurs systèmes de transport aérien. Elle contient également un rapport sur les activités liées à la mobilisation des ressources. Le Comité se félicite des contributions volontaires reçues, recommande que la Secrétaire générale encourage les partenariats pour la mobilisation de ressources destinées au développement durable de l'aviation, et prie instamment les États membres, les organisations internationales, l'industrie, les donateurs et toutes les parties prenantes concernées d'aider les États à renforcer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer aux fonds volontaires de l'OACI.

30.2 Le Comité prend acte du contenu de la note A39-WP/105, présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, notant que le sujet est déjà traité au titre du point 28 de l'ordre du jour, Initiative *Aucun pays laissé de côté*.

30.3 Le Comité examine la note A39-WP/240, présentée par le Groupe de la Banque mondiale. La note contient des informations qui aident les États à obtenir du financement pour renforcer leurs systèmes de transport aérien et, par le fait même, soutenir l'atteinte des objectifs du Programme 2030. Le Comité note l'effet catalyseur du transport aérien sur le développement et prie instamment les États membres de reconnaître cet effet en élevant la priorité du secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement. Il note également le soutien de la Banque aux États membres dans le secteur du transport aérien, avec ses mécanismes de financement, et invite les États membres à envisager de tenir compte du transport aérien dans leurs stratégies de développement dans le cadre de leurs Cadres de Partenariat Pays (CPP) respectifs, si c'est possible.

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

Résolution 30/1 : Mobilisation des ressources

L'Assemblée,

Reconnaissant que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et que, en dépit de son importance socio-économique, il reçoit des fonds limités en provenance des mécanismes de financement internationaux existants,

Reconnaissant que la mise en œuvre réussie de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) dépendra d'un niveau accru de financement et d'investissements de la part de tous les États membres,

Considérant que, dans certains cas, les États membres ne peuvent pas réunir les ressources nécessaires pour remédier aux lacunes détectées à travers les programmes d'audit de l'OACI et pour renforcer leurs systèmes de transport aérien,

Considérant que la majorité des États développés éprouvent des difficultés pour accéder à de nombreuses sources du marché financier, en particulier les marchés de capitaux étrangers, afin de financer le développement durable de l'aviation civile,

Considérant que le Conseil a établi, en conformité avec les Objectifs stratégiques de l'OACI, des fonds d'affectation spéciale thématiques et multidonateurs dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

Rappelant que plusieurs Résolutions de l'Assemblée, notamment A38-2, A38-5, A38-7, A38-15, A37-16, A36-17, A36-18, A35-15, A33-1, A33-9, A29-13 et A22-19, prient instamment les États, les organisations internationales et les institutions financières d'établir des partenariats, de mobiliser les ressources aux fins d'une assistance technique et de faire des contributions volontaires aux fonds de l'OACI,

Reconnaissant les contributions considérables des États membres, des organisations internationales et régionales et d'autres donateurs aux Fonds de l'OACI liés à la réalisation des objectifs de l'Organisation,

Reconnaissant qu'une capacité de mobilisation de ressources globale et réfléchie peut permettre à l'OACI de mieux aider les États à réunir des fonds pour renforcer leurs systèmes d'aviation civile,

Considérant que l'OACI a une Politique relative à la mobilisation de ressources visant à obtenir des contributions volontaires adéquates, plus prévisibles et durables pour permettre à l'OACI d'accomplir sa mission, pour compléter son budget ordinaire et pour aider les États à réunir des fonds afin de renforcer la sécurité, l'efficacité, la sûreté, la viabilité économique et environnementale solide du système de transport aérien,

1. *Charge* le Conseil et la Secrétaire générale, dans le cadre de leurs compétences respectives, de veiller à ce que l'OACI continue d'assumer son rôle de défenseur de l'aviation en sensibilisant les États membres, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, le secteur privé et la communauté des donateurs aux bienfaits de la mobilisation de ressources et de l'investissement de ces dernières dans le développement durable des systèmes de transport aérien de tous les États membres ;

2. *Prie instamment* les États membres, l'industrie, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres parties prenantes d'appuyer la mise en œuvre des activités d'assistance conformément aux plans internationaux et régionaux de l'aviation et aux priorités établies par l'OACI, tout en évitant la duplication des efforts ;

3. *Demande* à la Secrétaire générale d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États à inclure le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et à élever son niveau de priorité, ainsi qu'à établir de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile ;

4. *Prie instamment* les États membres de recourir aux sources de financement nationales aux fins du développement durable du transport aérien et les encourage à demander l'aide de l'OACI, lorsque les circonstances s'y prêtent ;

5. *Prie instamment* les États membres qui fournissent de l'aide publique au développement (APD) de reconnaître l'apport considérable de l'aviation au développement durable en envisageant des engagements et des décaissements de ressources financières en faveur du renforcement du transport aérien dans les États qui en ont besoin, et encourage la Secrétaire générale à les aider à réaliser cette entreprise ;

6. *Prie instamment* les États membres, l'industrie, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres parties prenantes en mesure de le faire de continuer à contribuer volontairement aux fonds de l'OACI et d'établir des partenariats avec les États en difficulté afin de leur fournir des ressources financières et techniques pour les aider à renforcer leurs systèmes d'aviation civile, notamment leurs capacités de supervision ;

7. *Charge* le Conseil et la Secrétaire générale, dans les limites de leurs compétences respectives, de continuer à promouvoir le partenariat établi entre l'OACI et les institutions financières et qui vise l'octroi par ces dernières d'une priorité à l'aviation ou son inclusion dans leurs projets d'intervention et programmes de travail, afin de faciliter l'accès des États aux financements ou de financer leurs projets de développement de l'aviation ;

8. *Charge* la Secrétaire générale d'élaborer des stratégies et de trouver des moyens de mobiliser des ressources dans les États membres, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, le secteur privé et les mécanismes connexes afin d'aider les États en difficulté, notamment les pays les moins développés (LDC), les pays en développement sans littoral (LLDC) et les petits États insulaires en développement (PEID), à renforcer leurs systèmes de transport aérien, lorsque les circonstances s'y prêtent et conformément à l'initiative NCLB ;

9. *Charge* la Secrétaire générale de collaborer avec les organisations internationales afin de s'assurer que les priorités et opportunités de l'aviation sont dûment représentées dans les initiatives mondiales et régionales liées à la mobilisation de ressources aux fins du développement du transport aérien ;

10. *Charge* la Secrétaire générale de collaborer avec les organisations internationales afin de s'assurer que les initiatives de l'OACI de mobilisation de ressources sont harmonisées et intégrées dans des cadres de financement et de développement adéquats.

Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Assistance aux familles

31.1 Le Comité examine la note A39-WP/32 présentée par le Conseil, qui contient un rapport d'avancement sur les mesures prises par l'OACI en application de la Résolution A38-1 de l'Assemblée, Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Le Comité se félicite des efforts que le Conseil a déployés pour adopter une pratique recommandée pour l'Annexe 9 — Facilitation concernant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et convient que la proposition de Résolution figurant dans la note A39-WP32 remplace la Résolution A38-1.

31.2 Le Comité examine la note WP/247 présentée par le Brésil, qui souligne le fait que l'évolution du transport aérien, combinée à d'autres phénomènes sociaux tels qu'une plus grande sensibilité des consommateurs, et la vitesse des informations publiées sur tous types de média et réseaux sociaux, a soulevé la question de l'assistance aux victimes des accidents d'aviation et à leurs familles. La

note reconnaît que les dispositions de l'OACI relatives à ce sujet sont appropriées et invite l'Assemblée à envisager la création d'un forum officiel dans lequel les États partagent les expériences concernant l'assistance aux familles.

31.3 Rappelant que la première SARP de l'OACI traitant de l'établissement par les États, de lois, de règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles a été introduite dans l'Annexe 9 — Facilitation le 25 février 2016, le Comité convient d'inviter le Conseil à envisager la convocation d'une conférence mondiale de l'OACI sur l'assistance aux familles après 2019, lorsque les États auraient acquis suffisamment d'expérience dans ce domaine.

31.4 Le Comité examine la note A39-WP/137-Révision n° 1, présentée par l'Italie, la Malaisie, le Mexique et l'Espagne, d'après laquelle la communauté internationale et les États devraient disposer de politiques adéquates et établir des plans pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Tout en reconnaissant les initiatives louables prises par le Conseil ces dernières années, notamment l'adoption en 2015 d'une pratique recommandée pour l'Annexe 9 — Facilitation concernant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, le Comité appuie l'idée selon laquelle la souffrance endurée par les victimes et leurs familles pourrait être atténuée davantage au moyen de la mise en œuvre de plans appropriés d'assistance aux familles par les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, comme le recommande la Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9998).

31.5 Ayant été avisé que les questions de protocole (PD) pertinentes du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) traitant de l'assistance aux familles ont été intégrées dans l'amendement des questions de protocole de l'USOAP (applicables en janvier 2017), le Comité convient d'inviter le Conseil à examiner davantage la proposition de transformation en norme de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9, ainsi que d'élaborer une pratique recommandée concernant l'exécution appropriée des plans d'assistance aux familles par les exploitants d'aéronefs et d'aéroports, après une revue des résultats des audits USOAP.

31.6 Le Comité examine la note A39-WP/270 présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens (ACVFFI) et convient que la Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9998), le Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (Doc 9973) et l'introduction de la pratique recommandée 8.46 dans l'Annexe 9 — Facilitation le 25 février 2016, ont considérablement rehaussé le niveau mondial de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Rappelant que les questions de protocole pertinentes traitant de l'assistance aux familles ont été intégrées dans l'amendement des questions de protocole de l'USOAP (applicables en janvier 2017), le Comité convient d'inviter le Conseil à examiner davantage la proposition de transformation en norme de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9, après une revue des résultats des audits USOAP.

31.7 Le Comité convient par ailleurs de soumettre, pour adoption par la plénière, la Résolution suivante :

Résolution 31/1 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

L'Assemblée,

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

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

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

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

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

Rappelant les dispositions de l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 ainsi que la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d'avances de fonds, sans retard, aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles

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

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

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

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

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

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

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

Reconnaissant que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 et la publication du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) en décembre 2013,

Notant l'inclusion dans l'Annexe 9, en 2015, d'une disposition prévoyant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à appuyer les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles ;
2. *Invite instamment* les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et de l'Annexe 9, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et à la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal ;
3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973 ;
4. *Invite instamment* les États membres à informer l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), du niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles ;
5. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles obtenu au moyen de la liste de vérification de conformité, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles ;
6. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la Résolution A38-1.

Maladies infectieuses et désinsectisation des aéronefs

31.8 Le Comité examine la note A39-WP/84 présentée par les États-Unis, qui souligne la nécessité pour l'OACI de travailler avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) à élaborer des orientations sur une triple approche de la lutte contre la propagation des maladies à transmission vectorielle par le canal de l'aviation internationale. La triple approche comprend une proposition selon laquelle l'OACI doit collaborer avec l'OMS sur l'élaboration de critères fondés sur la performance pour la désinsectisation chimique et non chimique, et d'orientations précises sur les composantes d'un modèle d'évaluation du risque reposant sur des bases scientifiques, dont se serviraient les États pour déterminer s'il faut ou non exiger la désinsectisation des aéronefs, et sur la fourniture d'un moyen efficace de partage d'informations concernant la lutte contre le vecteur ainsi que les mesures de désinsectisation et l'état d'avancement de celle-ci dans les aéroports internationaux. Le Comité note que le Secrétariat a déjà fait progresser les travaux relatifs aux critères de performance et à la mise à l'essai de la désinsectisation non chimique, élaboré un projet initial de modèle d'évaluation du risque dont les États se serviront pour déterminer si la désinsectisation des aéronefs devrait être exigée, et créé un registre aéroportuaire de lutte contre les vecteurs sur le site web de l'OACI pour faciliter le partage d'informations. Les avantages de ces travaux et le besoin d'une collaboration étroite avec l'OMS, ainsi que l'engagement en faveur de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) ont été reconnus par le Comité.

31.9 À la lumière des délibérations, le Comité convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la plénière :

Résolution 31/2 : Critères basés sur les performances et directives sur la désinsectisation des aéronefs et mesures de lutte antivectorielle

L'Assemblée,

Considérant que les flambées les plus récentes de maladies à transmission vectorielle ont poussé les États contractants à imposer des exigences de désinsectisation des aéronefs,

Considérant que l'Organisation mondiale de la santé n'a pas formulé de recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques,

Considérant qu'il existe de solides éléments probants montrant que les produits chimiques deviennent de plus en plus inefficaces contre les maladies à transmission vectorielle, à mesure de l'accroissement de la résistance des insectes à ces produits,

Considérant qu'en l'absence de méthodes de désinsectisation non chimiques recommandées par l'Organisation mondiale de la santé, les États continuent de n'exiger que des méthodes chimiques de désinsectisation,

Considérant que, malgré le fait qu'à ses sessions antérieures, l'Assemblée ait encouragé, de concert avec l'Organisation mondiale de la santé, l'établissement de critères basés sur les performances pour les exigences de désinsectisation, les progrès enregistrés à cet égard sont insuffisants,

1. *Charge* le Conseil de solliciter la collaboration de l'Organisation mondiale de la santé afin d'établir :

- a) des critères basés sur les performances pour l'évaluation de toutes les méthodes de désinsectisation, notamment les moyens de désinsectisation non chimiques ;
- b) des recommandations sur les méthodes de désinsectisation non chimiques ;
- c) des directives sur les éléments d'un modèle d'évaluation de risques à base scientifique que les États contractants pourront utiliser pour déterminer s'il convient d'appliquer des mesures de lutte antivectorielle incluant, sans s'y limiter, la désinsectisation des aéronefs ;

2. *Invite instamment* les États contractants à exiger la mise en place de programmes de lutte antiparasitaire aux alentours des aéroports et des facilités connexes, afin de réduire la nécessité d'imposer la désinsectisation des aéronefs ;

3. *Invite instamment* les États contractants à encourager les aéroports à communiquer des informations au Registre OACI de lutte antivectorielle dans les aéroports et de les tenir à jour ;

4. *Demande* au Conseil de lui rendre compte, à sa prochaine session, de la mise en œuvre de la présente Résolution ;

5. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution A37-14.

Prochaine génération de professionnels de l'aviation

31.10 Le Comité examine et approuve la note A39-WP/33 présentée par le Secrétariat, qui donne une mise à jour du Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation et met en exergue les travaux accomplis par l'OACI pour amener les États, les organisations internationales, l'industrie et les milieux universitaires à mieux faire prendre conscience des pénuries de personnel imminentes, à promouvoir l'égalité des sexes dans l'aviation et à aider la communauté aéronautique mondiale à attirer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation. Le Comité reconnaît l'importance de cette initiative et encourage les États, les organisations internationales, l'industrie et le milieu universitaire à participer au programme et à appuyer l'OACI en fournissant des ressources (humaines, financières et données), le programme NGAP n'ayant pas été inclus dans le budget ordinaire du prochain triennat.

31.11 À la lumière des délibérations, le Comité convient de présenter la résolution ci-après pour adoption par la Plénière :

Résolution 31/3 : Prochaine génération de professionnels de l'aviation

L'Assemblée,

Reconnaissant que l'aviation est une industrie en expansion qui joue un rôle crucial dans la promotion de la connectivité mondiale tout en contribuant au développement et à la croissance économiques partout dans le monde,

Reconnaissant que, pour répondre aux besoins grandissants de l'aviation et assurer le fonctionnement sûr et efficace du système de transport aérien, il faut des professionnels qualifiés et compétents, ainsi qu'une main-d'œuvre aéronautique diversifiée,

Considérant que, pour satisfaire les besoins actuels et futurs en ressources humaines, il est important que les États et l'industrie suscitent l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation,

Notant que les partenariats entre les gouvernements, les organisations régionales, l'industrie et les établissements de formation sont importants pour attirer, former et retenir la prochaine génération de professionnels de l'aviation, tout en tenant compte de l'égalité des sexes,

1. *Invite instamment* les États membres à travailler avec la communauté aéronautique afin de déterminer les besoins à long terme en ressources humaines et d'établir des stratégies pour attirer et former des professionnels de l'aviation, et les retenir dans le secteur, en tenant compte de l'égalité des sexes ;
2. *Encourage* les autorités de l'aviation civile à communiquer et à coopérer avec les organismes gouvernementaux et syndicaux chargés de la formation, le réseau du programme TRAINAIR PLUS (TPP) et l'industrie aéronautique en vue de l'élaboration de stratégies visant à promouvoir l'aviation et à former des professionnels de l'aviation compétents, et à les retenir dans les États ;
3. *Encourage* les États membres à faciliter, au moyen d'orientations et de pratiques d'évaluation convenues à l'échelle internationale pour la reconnaissance mutuelle des compétences et des licences, les procédures administratives pour permettre la libre circulation des professionnels d'un pays à l'autre ;
4. *Charge* le Conseil de veiller à ce que l'OACI continue de jouer un rôle de chef de file, en facilitant la communication et la collaboration avec les États et l'industrie pour appuyer non seulement

l'élaboration de prévisions, de stratégies, d'outils de planification et de lignes directrices mais aussi la mise en commun des meilleures pratiques afin de susciter et de cultiver l'intérêt de la prochaine génération de professionnels de l'aviation ;

5. *Encourage* les États membres à promouvoir les meilleures pratiques qui sont axées sur les besoins et les valeurs de la prochaine génération de professionnels de l'aviation afin de favoriser la productivité, la performance, le recrutement, la rétention et la sécurité des employés ;

6. *Encourage* les États membres, les organisations internationales et régionales, le monde universitaire et l'industrie à soutenir le programme NGAP, en tant qu'un des éléments intégrés du renforcement des capacités, en fournissant des experts techniques, des orientations et des ressources (humaines et financières, et données) pour contribuer à atteindre les objectifs du programme.

31.12 La Commission prend acte de la note A39-WP/329 émanant de la République dominicaine qui propose l'analyse et la conception d'un plan d'action qui servirait de modèle aux États pour élaborer des stratégies destinées à rapprocher les autorités de l'aviation civile des établissements d'enseignement. La Commission fait remarquer que des ressources supplémentaires, en termes tant de financement que d'experts, seraient requises pour entreprendre les travaux proposés.

31.13 Des notes d'information sont présentées par les Émirats arabes unis (A39-WP/457) et la République dominicaine (A39-WP/458).

Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation

31.14 Le Comité examine la note WP/78 présentant la proposition du Conseil de l'OACI sur la création d'un Programme OACI pour l'égalité des sexes. Cette importante initiative vise à amener l'OACI et les États à s'appuyer sur les accomplissements antérieurs pour adopter des mesures en vue de créer un cadre à travers lequel le problème de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes peut être résolu non seulement au sein de l'OACI, mais aussi dans le secteur mondial de l'aviation.

31.15 Il est prévu que ce cadre tiendra compte des récents faits nouveaux survenus à l'échelle mondiale dans le domaine de la parité des sexes, comme le cinquième Objectif de développement durable (ODD) des Nations Unies relatif à l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes.

31.16 Il est aussi prévu qu'un accent continuera à être mis sur la nécessité de combler les déficits de compétences et le partage des meilleures pratiques et des modèles de rôle relativement à la question de l'égalité des sexes. Il est en outre souligné que les progrès accomplis en matière d'égalité des sexes au sein de la communauté de l'aviation internationale contribueraient à appuyer la mise en œuvre des ODD de l'ONU sur la parité des sexes.

31.17 Le Comité conclut ses délibérations en relevant que les mesures décrites dans la note WP/78 sur l'égalité des sexes sont interdépendantes avec les initiatives prioritaires et les mesures futures du prochain triennat pour la gestion des ressources humaines qui figurent dans la note WP/74, et qu'elles sont par ailleurs liées aux activités prévues pour le programme de la Prochaine génération des professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI, contenues dans la note WP/33. Les principes de l'égalité d'accès à l'éducation, aux compétences et au développement des capacités, et aux possibilités de carrière dans la communauté mondiale de l'aviation pour tous les garçons, filles, femmes et hommes ont été soulignés. Il est en outre noté que le facteur primordial à prendre en considération lors de la nomination

du personnel de l'OACI sera la nécessité d'assurer les normes les plus élevées d'efficacité, de compétence et d'intégrité.

31.18 À la lumière des débats, le Comité convient que l'Assemblée soit invitée à approuver la proposition du Programme OACI pour l'égalité des sexes et les mesures connexes décrites dans la section 2 de la note WP/78, et le Comité convient de soumettre à l'adoption de la Plénière la résolution ci-après qui remplace la Résolution A36-27.

Résolution 31/4 : *Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation*

L'Assemblée,

Reconnaissant que les femmes constituent la moitié de la population mondiale,

Reconnaissant que lors de la 23^e session spéciale de l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU) tenue en juin 2000, après avoir passé en revue la mise en œuvre de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing adoptés durant la quatrième Conférence mondiale sur les femmes en septembre 1995, les gouvernements se sont engagés à prendre de nouvelles mesures destinées à accélérer la mise en œuvre du Programme d'action et à assurer la concrétisation intégrale des engagements en faveur de l'égalité des sexes, du développement et de la paix,

Considérant que la Résolution A/RES/69/151 de l'AGNU adoptée le 18 décembre 2014 souligne la nécessité évoquée dans des résolutions précédentes et ayant trait au « *Renforcement des dispositifs institutionnels d'appui à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes* », et invite tous les acteurs, notamment les institutions spécialisées de l'ONU et le secteur privé, à intensifier et à accélérer les mesures visant à assurer une mise en œuvre complète et efficace de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing,

Notant qu'en septembre 2015, au Sommet des Nations Unies sur le développement durable de 2015, les dirigeants du monde entier se sont rassemblés au siège de l'ONU à New York pour adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030, engageant leurs pays à un nouveau partenariat mondial visant à réduire l'extrême pauvreté, et établissant une série d'objectifs et de cibles connus sous le nom d'Objectifs de développement durable, dont le cinquième Objectif vise à parvenir à l'égalité des sexes et à autonomiser les femmes et les filles,

Se félicitant des résultats de la Réunion de mobilisation des dirigeants du monde en faveur de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes de septembre 2015, lors de laquelle plus de 80 dirigeants mondiaux se sont engagés à mettre fin à la discrimination contre les femmes et à adopter de nouvelles mesures et cibles pour accélérer la réalisation de l'autonomisation des femmes et de l'égalité des sexes,

Applaudissant le thème d'ONU Femmes pour la Journée internationale de la femme 2016, *Parité 2030 : avancer plus vite vers l'égalité des sexes*, comme étant une initiative d'actualité pour aider les dirigeants nationaux à renforcer leurs engagements envers l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes et à accélérer le mouvement en vue d'une mise en œuvre effective,

Soulignant qu'en 2016, 21 ans après l'adoption du Programme d'action, des niveaux importants d'inégalité entre les femmes et les hommes subsistent dans des domaines critiques qui comprennent, mais sans s'y limiter, l'accès à un travail décent et l'élimination de l'écart salarial entre les sexes,

Rappelant la Résolution A36-27 de l'Assemblée de l'OACI — Égalité des sexes, en particulier l'alinéa b) du paragraphe 1 du dispositif, qui stipule que : « tous les efforts devraient être poursuivis par l'OACI pour parvenir à l'égalité et à l'équité entre les sexes, en respectant pleinement le principe de la représentation géographique équitable »,

Rappelant aussi, le Programme d'action de Beijing de 1995, dans lequel le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies demandait instamment aux organisations internationales et aux institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OACI, d'établir des programmes afin d'atteindre l'objectif d'une représentation des sexes parfaitement équilibrée (50-50) à tous les niveaux,

Applaudissant les accomplissements réalisés par l'OACI et les États en application de la Résolution A36-27 de l'Assemblée,

Reconnaissant que les nominations au Secrétariat de l'OACI sont fondées sur le mérite, compte dûment tenu de l'importance de recruter le personnel sur une base géographique aussi large que possible et d'assurer la représentation équitable des deux sexes,

Reconnaissant que, nonobstant les défis qui subsistent, l'OACI devrait continuer de se centrer davantage sur les droits des femmes et l'égalité entre les sexes en faisant sa part dans la promotion des objectifs de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing et du cinquième Objectif de développement durable de l'ONU,

1. *Réaffirme* son engagement à renforcer l'égalité entre les sexes et la promotion de la femme en appuyant le cinquième Objectif de développement durable : *Assurer l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles*, y compris en visant à atteindre l'objectif ambitieux d'une représentation 50-50 (femmes-hommes) d'ici 2030 à tous les postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur dans le secteur mondial de l'aviation ;
2. *Prie instamment* les États, les organisations régionales et internationales de l'aviation et l'industrie aéronautique internationale d'adopter une position et des engagements fermes et déterminés pour faire avancer les droits des femmes, et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer l'égalité entre les sexes en appuyant des politiques ainsi que l'établissement et l'amélioration de programmes et projets visant à améliorer les perspectives de carrière des femmes au sein des organes directeurs et techniques de l'OACI, du Secrétariat de l'OACI et du secteur mondial de l'aviation ;
3. *Prie instamment* les États, dans le cadre des engagements nationaux envers l'égalité des sexes, de coopérer avec l'Organisation en partageant les pratiques optimales et en travaillant en partenariat avec l'OACI dans des programmes et des projets visant à accroître le pool de femmes dans le secteur de l'aviation et à encourager les femmes à développer plus avant leur carrière en aviation, notamment par la promotion des femmes dans des carrières en aviation réalisée par des ministères d'État responsables de l'enseignement supérieur ;
4. *Charge* la Secrétaire générale de faciliter le travail de l'OACI en établissant, d'ici au milieu de 2017, un *Programme OACI pour l'égalité des sexes* dont le principal objectif est de faciliter et de coordonner des programmes et projets ciblés visant à accomplir des progrès en direction de l'objectif de l'égalité des sexes à l'horizon 2030, en particulier aux postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, au sein de l'OACI, des États et du secteur mondial de l'aviation, et à faire des rapports périodiques à ce sujet ;

5. *Demande* à la Secrétaire générale de rendre compte chaque année au Conseil des mesures mises en œuvre et des progrès réalisés en vue de promouvoir l'égalité des sexes dans toutes les catégories de postes du Secrétariat de l'OACI, et des statistiques sur l'égalité des sexes dans l'aviation — dans la mesure où elles sont fournies sur une base volontaire — au niveau des États et de l'industrie aéronautique internationale ;
6. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution A36-27.

PARTIE II
PROCÈS-VERBAUX DU
COMITÉ EXÉCUTIF

Procès-verbal de la première séance
(Mercredi 28 septembre 2016, 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

Séance à huis clos

1. Point 10 : Arriérés de contributions
 - Aspects financiers de la question des arriérés de contributions
2. Point 10 : Arriérés de contributions
 - Adoption du rapport verbal à la Plénière

RÉSUMÉ DES DÉBATS

1. Ouvrant la séance, le Président du Comité exécutif déclare que le point 10 de l'ordre du jour serait examiné à huis clos, la participation étant limitée aux délégations des États membres de l'OACI.

Point 10 : Arriérés de contributions

Aspects financiers de la question des arriérés de contributions

2. La Secrétaire générale présente la note WP/61-Révision n° 1 (et Additif n° 1) qui traite des aspects financiers de la question des arriérés de contributions. La note fournit des informations sur l'état des arriérés de contributions et les États membres dont le droit de vote a été réputé suspendu ; l'incidence des retards pris dans la réception des contributions ; les mesures visant à traiter de la question des arriérés de contributions ; et les mesures incitatives pour le règlement des arriérés de longue date. L'Additif n° 1 contient une mise à jour de l'Appendice C à la note concernant les États membres dont le droit de vote a été réputé suspendu au 26 septembre 2016.

3. Attirant l'attention sur le paragraphe 2.3 de la note relative à l'incidence du non-versement ou des retards de paiement des contributions sur les flux de trésorerie de l'Organisation, la Secrétaire générale souligne que le total des arriérés de contributions au 19 septembre 2016 s'élève à environ 12,5 millions CAD, ce qui correspond à 1,2 fois le niveau du Fonds de roulement (8,0 millions USD). S'agissant de l'encours des engagements, il représente à peu près 14 % du budget ordinaire de l'OACI de 2016.

4. Se référant au paragraphe 3 sur les mesures prises par l'OACI pour encourager les États membres à verser en temps voulu leurs contributions annuelles dues, la Secrétaire générale rappelle qu'elle adresse des lettres à trois reprises par an aux États membres pour les informer de l'état de leurs contributions. En outre, depuis novembre 2015, des états financiers mensuels sont envoyés par voie électronique aux États membres dont les comptes sont en souffrance. De plus, les États membres sont en mesure de vérifier l'état de leurs contributions en ligne sur un site web protégé par un mot de passe. La Secrétaire générale souligne qu'avant la 39^e session de l'Assemblée, elle a adressé une lettre à chaque État membre qui risque de perdre son droit de vote, pour l'informer des conséquences du non-paiement et l'inviter instamment à remplir ses obligations financières envers l'Organisation. Elle est heureuse d'annoncer que deux États (Djibouti et Kiribati) ont par la suite soumis des propositions visant à conclure

des accords pour le règlement des arriérés. La Secrétaire générale précise que l'OACI continue de recouvrer une partie des arriérés de contributions dus de longue date par des États n'ayant pas effectué de paiements depuis plusieurs années.

5. Pour ce qui est de la mise à jour de l'Appendice C de l'Additif n° 1 à la note, la Secrétaire générale indique qu'au 26 septembre 2016, le droit de vote de 13 États membres demeurait suspendu en vertu de l'article 62 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, contre 11 États membres lors de la dernière Assemblée en 2013. Tout changement qui pourrait intervenir dans le statut des droits de vote au cours de la 39^e session de l'Assemblée serait notifié au moyen de nouveaux additifs à la note WP/61-Révision n° 1.

6. La Secrétaire générale attire ensuite l'attention sur le projet de Résolution 10/1 (Règlement par les États 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 dans l'Appendice D de la note WP/61-Révision n° 1, qui propose les modifications ci-après à la Résolution A38-24 :

- un amendement au deuxième paragraphe du préambule, par lequel la référence faite à l'article 6.5 des *Règlements financiers de l'OACI* serait modifiée afin de se lire « article 6.5 a) » et une référence à l'article 6.5 b) serait insérée à la fin sous la forme de l'expression « et l'article 6.5 b) qui stipule qu'au 1^{er} janvier de l'exercice suivant, tout solde dû est réputé être en souffrance depuis un an » ;
- un amendement au chapeau des paragraphes du dispositif, par lequel l'expression « avec effet au 1^{er} janvier 2017 » serait insérée à la fin ;
- un amendement du paragraphe 6 du dispositif, par lequel l'expression « et les montants dus au titre des accords » serait insérée à la fin ;
- un amendement au paragraphe 10 c) du dispositif [« inadmissibilité des ressortissants ou des représentants à une candidature aux fonctions électives »] afin qu'il se lise « inadmissibilité des personnes désignées ou des représentants à une fonction élective quelconque » ;
- un amendement au paragraphe 12 du dispositif, par lequel l'expression « , ainsi que toute non-admissibilité aux élections du Conseil, des Comités et des organes, au titre du paragraphe 11 » serait insérée après l'expression « au titre des paragraphes 6 et 7 ».

7. En l'absence d'observations, le Comité convient d'inviter l'Assemblée : à prendre acte des progrès accomplis sur le plan du recouvrement des arriérés de longue date ; et à adopter le projet de Résolution A10/1 présenté dans l'Appendice D à la note WP/61-Révision n° 1.

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

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

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

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

Procès-verbal de la deuxième séance
(Mercredi 28 septembre 2016, 14 h 30)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015
2. Point 12 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil
- Point 13 : 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
 - *Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale visant à augmenter le nombre des membres du Conseil*
 - Note présentée par l'Indonésie
 - *Proposition d'amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale visant à augmenter le nombre des membres de la Commission de navigation aérienne*
3. Message vidéo préenregistré de Mme Ségolène Royal, Ministre française de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et nouvelle Présidente de la 21^e Conférence des Parties (COP21) à la Convention-cadre des Nations Unies pour les changements climatiques (CCNUCC)
4. Point 20 : Protection de l'environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre
- Point 21 : 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
 - *Aviation civile et environnement*
 - *Tendances actuelles et futures dans les domaines du bruit et des émissions des aéronefs*
 - *Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*
 - *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*
 - Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).
 - Note présentée par le Guatemala, représentant les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
 - Note présentée par le Canada
 - Note présentée par la République de Corée
 - Note présentée par les États-Unis
 - Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
 - Note d'information présentée par l'Argentine
 - Note d'information présentée par l'Indonésie
 - Note d'information présentée par la République de Corée
 - Note d'information présentée par le Conseil international des aéroports (ACI)
 - Note d'information présentée par la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)

5. Point 22 : 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)]

- Aviation civile et environnement
- *Tendances actuelles et futures dans les domaines du bruit et des émissions des aéronefs*
- *Carburants alternatifs durables pour l'aviation*
- *Plans d'action volontaires des États concernant les activités de réduction des émissions de CO₂*
- *Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*
- *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*
- Note présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la CEAC
- Note présentée par la République dominicaine au nom des 22 États membres de la CLAC
- Note présentée par neuf États d'Afrique centrale bénéficiaires du projet OACI-UE
- Note présentée par le Canada
- Note présentée par le Kenya
- Note présentée par l'Indonésie
- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par le Burkina Faso
- Note présentée par l'Égypte
- Note présentée par le Mexique
- Note présentée par l'IATA
- Note d'information présentée par l'Inde
- Note d'information présentée par l'Indonésie
- Note d'information présentée par le Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS)
- Note présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la CEAC, et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
- Note d'information présentée par le Guatemala au nom des 22 États membres de la CLAC
- Notes d'information présentées par l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
- Note d'information présentée par l'ACI

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

1. Rappelant qu'au cours de son allocution d'ouverture, il a donné à l'Assemblée une vue d'ensemble des changements innovants et des réalisations de l'OACI durant le triennat écoulé et de ses défis futurs, le Président du Conseil invite tous les délégués à examiner les rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015, ainsi que le rapport supplémentaire couvrant le premier semestre de 2016, qui sont accessibles sur le site web public de l'OACI à l'adresse www.icao.int/about-icao/Pages/annual-reports.

2. Il est noté qu'étant donné que chaque Commission examinerait les sections des rapports annuels et du rapport supplémentaire qui relèvent de son propre domaine de compétence, aucune décision à ce sujet n'est attendue du Comité exécutif pour le moment.

Point 12 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil

Point 13 : 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

3. Le Comité exécutif examine ces deux points simultanément sur la base des notes WP/18 et WP/13 qui rendent compte des recommandations du Conseil à l'Assemblée d'approuver les amendements aux articles 50, alinéa a) et 56 de la Convention de Chicago visant à porter de 36 à 40 le nombre de membres du Conseil et de 19 à 21 le nombre de membres de la Commission de navigation aérienne (ANC), et de la note WP/179 présentée par l'Indonésie.

4. Dans sa présentation des notes WP/18 et WP/13, la Secrétaire générale fait remarquer que lors de sa 206^e session, le Conseil a examiné une proposition de l'Arabie saoudite et du Portugal visant à porter de 36 à 39 le nombre des membres du Conseil (C-WP/14345 ; 206/9). Le Conseil est convenu, en principe, que le nombre de ses membres devrait être accru compte tenu de l'augmentation du nombre de membres de l'OACI, de l'expansion et de l'importance grandissante du transport aérien international pour les économies nationales de bien des pays, et de la nécessité d'assurer une représentation adéquate des États membres de l'OACI dans ce domaine. Le Conseil a ensuite décidé, par consensus, lors de sa 207^e session, de recommander de porter de 36 à 40 le nombre de membres du Conseil (C-WP/14358 ; 207/13).

5. Au cours de la 206^e session, le Conseil a également examiné une proposition d'un groupe de 15 États coauteurs [Arabie saoudite, Bolivie (État plurinational de), Burkina Faso, Cameroun, Chili, Égypte, Émirats arabes unis, Inde, Kenya, Libye, Nicaragua, Nigéria, République bolivarienne du Venezuela, République dominicaine, République-Unie de Tanzanie] visant à porter de 19 à 23 le nombre des membres de l'ANC (C-WP/14348 ; 206/9). Le Conseil est convenu, en principe, que l'ANC devrait être élargie compte tenu de l'augmentation du nombre de membres de l'OACI et de la nécessité de faire appel à l'expertise et à l'expérience provenant de diverses sources d'aptitudes et de connaissances opérationnelles. Le Conseil a décidé par consensus, lors de sa 207^e session, de recommander de porter de 19 à 21 le nombre des membres de l'ANC (C-WP/14359 ; 207/13).

6. La Secrétaire générale fait observer que ces deux notes de l'Assemblée sont très similaires par leur format et leur structure, l'une et l'autre comportant trois sections principales et le

même nombre d'Appendices. La première section de chaque note contient, sous la rubrique *Contexte*, un résumé des raisons avancées par les États qui proposent l'augmentation du nombre de sièges du Conseil et par les coauteurs de la proposition tendant à accroître le nombre de membres de l'ANC. Des extraits des notes des auteurs, exposant les raisons complètes qui justifient leurs propositions, figurent à l'annexe A de chacune des notes. La première section contient aussi des détails sur les amendements antérieurs aux articles 50, alinéa a) et 56 de la Convention de Chicago, ainsi que d'autres informations historiques à ce sujet qui figurent à l'Appendice B.

7. La deuxième section des deux notes présente les exigences procédurales ayant trait aux amendements à la Convention de Chicago, qui sont contenues dans l'article 94 de la Convention de Chicago, la Règle 10, alinéa d) du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée* (Doc 7600) et la Résolution A4-3 : *Politique et programme en matière d'amendement de la Convention*.

8. La troisième section des deux notes présente un résumé des délibérations et des décisions du Conseil lors de ses 206^e et 207^e sessions. Le compte rendu intégral des décisions du Conseil à ces sessions figure aux Appendices C et D.

9. Deux projets de résolution de l'Assemblée approuvant des amendements aux articles 50, alinéa a) et 56 figurent à l'Appendice E. Deux autres projets de résolution de l'Assemblée sont présentés à l'appendice F, en réponse à la décision du Conseil d'encourager les États à ratifier de toute urgence les protocoles d'amendement relatifs aux articles 50, alinéa a) et 56 dès que possible après leur adoption prévue par l'Assemblée, afin que l'augmentation du nombre de membres du Conseil et de l'ANC entre en vigueur dans les plus brefs délais. Les projets de textes des protocoles d'amendement figurent à l'Appendice G.

10. L'Assemblée est invitée à examiner les propositions ainsi que les observations et recommandations du Conseil à leur sujet, et à adopter les deux projets de résolution présentant les amendements aux articles 50, alinéa a) et 56 de la Convention de Chicago qui portent de 36 à 40 le nombre des membres du Conseil et de 19 à 21 celui de l'ANC, et les deux projets de résolution recommandant à tous les États contractants de ratifier ces amendements dans les plus brefs délais afin qu'ils entrent en vigueur dès que possible.

11. Présentant la note WP/179 sur la proposition du Conseil visant à amender l'article 50, alinéa a), le délégué de l'Indonésie indique que son État est favorable à l'accroissement à 40 du nombre de membres du Conseil, compte tenu du fait que la dernière augmentation a été décidée par l'Assemblée il y a 26 ans, le 25 octobre 1990, lorsque l'OACI comptait 162 membres. Depuis, 29 nouveaux États membres ont été admis à l'Organisation, soit une augmentation de 17,9 %, et le transport aérien international a considérablement évolué eu égard à sa taille, à sa structure et à son importance pour les économies nationales, au point de devenir un moteur important du développement économique national et international et du tourisme. L'Indonésie estime que l'augmentation proposée du nombre de membres du Conseil permettrait également d'assurer une plus grande représentation régionale, à condition que les quatre nouveaux sièges envisagés fassent l'objet d'une juste répartition conformément au principe de la représentation géographique équitable. L'Assemblée ne devrait épargner aucun effort pour respecter le principe de la représentation géographique équitable lorsqu'elle élira les États devant occuper ces sièges supplémentaires au Conseil au moment de l'entrée en vigueur du nouveau protocole d'amendement relatif à l'article 50, alinéa a).

Analyse

12. Réitérant l'appui à la proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a) (WP/18) exprimé par son État lors des délibérations du Conseil à ce sujet, le délégué des Émirats arabes unis souligne l'importance de porter de 36 à 40 le nombre de sièges du Conseil compte tenu de l'augmentation du nombre des États membres de l'OACI et du rôle significatif que le transport aérien international joue dans les économies nationales. Il réitère par ailleurs le soutien des Émirats arabes unis à la proposition initiale (C-WP/14348 ; 206/9), dont ils étaient coauteurs, de porter de 19 à 23 le nombre de membres de l'ANC.

13. Rappelant que le Portugal et l'Arabie saoudite ont été les coauteurs de la proposition initiale, présentée au Conseil, de porter de 36 à 39 le nombre de ses membres (C-WP/14345 ; 206/9), le délégué du Portugal fait remarquer que depuis l'entrée en vigueur de la Convention de Chicago en 1947, le nombre de membres du Conseil a été augmenté à quatre reprises en fonction du nombre toujours croissant de membres de l'Organisation. De plus, la structure du transport aérien international et son importance pour les économies nationales ont considérablement évolué, l'aviation civile étant devenue un moteur majeur du développement économique et du tourisme pour de nombreux États. En conséquence, un nombre d'États membres plus important que jamais sont prêts à jouer un rôle actif dans les décisions qui touchent le système mondial de transport aérien et leurs économies nationales, et souhaitent assumer leurs responsabilités en participant aux travaux du Conseil. Étant donné l'apparition d'un certain nombre de nouveaux acteurs disposant de services de transport aérien et de services connexes importants, il serait souhaitable, du point de vue de l'OACI, d'obtenir leur concours pour favoriser l'atteinte d'un large consensus sur les défis futurs.

14. Le délégué du Portugal note également, à partir de la proposition initiale d'amendement de l'article 50, alinéa a) (C-WP/14345), que le transport aérien continuerait à croître, comme le montrent les prévisions de 2030, et que les États concernés joueraient un rôle plus important dans la fourniture d'installations pour la navigation aérienne civile internationale. La croissance de l'aviation civile a déjà conduit à la création de nouvelles sous-régions et plates-formes qui ne sont pas représentées au Conseil. Étant donné que l'OACI compte désormais 191 membres, il serait souhaitable et utile de porter de 36 à 40 le nombre de sièges du Conseil, comme le propose la note WP/18, afin d'assurer une représentation adéquate des États membres.

15. Rappelant que, conformément à la Résolution A4-3 de l'Assemblée, un amendement de la Convention de Chicago « peut être justifié lorsque les deux cas ci-après se présentent, isolément ou simultanément : 1) l'expérience prouve que l'amendement est nécessaire ; 2) il est possible de démontrer que l'amendement est utile ou souhaitable », le délégué du Portugal affirme qu'il a été démontré que l'augmentation proposée du nombre de membres du Conseil et de l'ANC est souhaitable et utile. Son État appuie donc sans réserve les amendements connexes aux articles 50, alinéa a) et 56 que proposent les notes WP/18 et WP/13 respectivement.

16. Le délégué de l'Inde indique que si son État appuie également les propositions visant à augmenter le nombre de membres du Conseil et de l'ANC, il est préoccupé par la faible représentation de la Région Asie-Pacifique dans ces deux organes. Bien que cette région compte une quarantaine d'États membres de l'OACI, ces derniers n'occupent que sept sièges au Conseil, même s'ils contribuent pour plus de 40 % au trafic aérien international. Le délégué de l'Inde demande donc que l'Assemblée reconnaisse la contribution de cette région et décide qu'au moins un siège supplémentaire soit mis à la disposition de la Région Asie/Pacifique dans le Conseil et l'ANC élargis.

17. Le délégué des États-Unis souligne que même si son État appuie lui aussi les propositions visant à augmenter le nombre de membres du Conseil et de l'ANC, il s'oppose à toute référence spécifique à la sélection de nouveaux membres dans ces deux organes en fonction de leur emplacement régional. Il indique, dans ce contexte, que les articles 50, alinéa a) et 56 de la Convention de Chicago ne font aucune mention de la notion de représentation régionale. Le délégué des États-Unis souligne en outre que l'ANC se veut un organe professionnel, dont les membres sont choisis en fonction de leur expertise et ne représentent aucune région ou aucun État en particulier.

18. La déléguée de la Norvège relève que son État, à l'instar des autres États membres de la CEAC, appuie les notes WP/18 et WP/13 et les projets de résolution qu'elles contiennent et qui présentent les amendements aux articles 50, alinéa a) et 56 de la Convention de Chicago portant à 40 et 21 respectivement le nombre de membres du Conseil et de l'ANC. En outre, la Norvège approuve les projets de résolution recommandant que tous les États contractants ratifient de toute urgence ces amendements afin qu'ils entrent en vigueur dès que possible.

19. Tout en appuyant également la proposition d'augmentation du nombre de membres du Conseil et de l'ANC, le délégué de l'Arabie saoudite convient avec le délégué des États-Unis que le moment n'est pas venu d'examiner la question de la représentation géographique.

20. Le délégué de l'Égypte approuve la proposition de porter à 40 le nombre de sièges du Conseil compte tenu de l'augmentation du nombre de membres de l'OACI et de l'importance croissante du transport aérien international pour les économies nationales. Il soutient par ailleurs la proposition de porter à 21 le nombre de membres de l'ANC, étant donné le rôle important que joue cette dernière.

21. La déléguée de l'Espagne rappelle que lors de la 38^e session de l'Assemblée, son État a insisté sur l'importance de l'augmentation du nombre de membres du Conseil comme le meilleur moyen de donner la possibilité à davantage d'États de participer à ses délibérations. C'est pourquoi il appuie la proposition actuelle du Conseil visant à porter à 40 le nombre de ses membres. Mettant en exergue le fait qu'il serait nécessaire de respecter l'esprit de l'article 50, alinéa b) de la Convention de Chicago concernant la composition du Conseil, la déléguée de l'Espagne souligne que l'entrée en vigueur rapide du protocole d'amendement relatif à l'article 50, alinéa a) constituerait un grand pas vers l'amélioration de la représentation des États membres au sein de cet organe.

22. Appuyant aussi la proposition du Conseil de porter à 21 le nombre de membres de l'ANC, la déléguée de l'Espagne souligne le haut niveau de connaissances techniques et le degré élevé d'indépendance requis des commissaires, qui constituent des éléments clés pour le bon fonctionnement de cet organe et sa capacité à relever les défis techniques auxquels le secteur de l'aviation est confronté.

23. Se joignant aux intervenants précédents pour approuver les notes WP/18 et WP/13, le délégué du Cameroun réaffirme que l'accroissement du nombre de sièges du Conseil permettrait à d'autres régions de participer pleinement aux travaux de l'OACI. Il souligne par ailleurs que grâce à l'augmentation du nombre de membres de l'ANC, les experts d'autres États et régions pourraient apporter leurs points de vue aux travaux de la Commission, ce qui permettrait à l'OACI de tenir compte de toutes les difficultés existantes ou potentielles liées à l'application de ses normes et pratiques recommandées (SARP).

24. Ajoutant sa voix à celles qui appuient les deux notes, le délégué de l'Afrique du Sud affirme que l'augmentation proposée du nombre de membres du Conseil et de l'ANC améliorerait l'efficacité et l'efficience. Il se déclare aussi favorable à l'entrée en vigueur rapide des protocoles d'amendement relatifs aux articles 50, alinéa a) et 56.

25. Le délégué de la Libye se prononce également en faveur des propositions visant à augmenter le nombre de membres du Conseil et de l'ANC, compte tenu des travaux techniques qu'effectuent ces organes et des problèmes techniques auxquels l'Organisation est actuellement confrontée.

26. Le Président du Comité exécutif fait remarquer, suite aux débats, que les propositions contenues dans les notes WP/18 et WP/13 et visant à porter de 36 à 40 le nombre de sièges du Conseil et de 19 à 21 le nombre de membres de l'ANC bénéficient d'un appui général. Il demande ensuite un vote à main levée sur les deux projets de résolution présentant les amendements aux articles 50, alinéa a) et 56 de la Convention de Chicago, ainsi que sur les deux projets de résolution recommandant que tous les États contractants ratifient ces amendements de toute urgence afin qu'ils entrent en vigueur dès que possible ; il ressort du vote à main levée que le Comité exécutif appuie à l'unanimité les quatre projets de résolution.

27. Suite à un deuxième vote à main levée, le Comité exécutif convient à l'unanimité de recommander à la Plénière d'adopter les quatre projets de résolution. Il recommande par ailleurs que cette adoption s'effectue par consensus.

Message vidéo préenregistré de Mme Ségolène Royal, Ministre française de l'Environnement, de l'Énergie de la Mer et nouvelle Présidente de la COP21

28. Le Président du Conseil note que, bien que la Secrétaire générale et lui-même aient invité Mme Ségolène Royal, Ministre française de l'Environnement, de l'Énergie et de la Mer et nouvelle Présidente de la COP21, à participer à l'Assemblée, celle-ci n'a pu le faire en raison d'autres engagements. Elle a toutefois transmis un message vidéo préenregistré, dont le texte qui suit est une transcription :

« Bonjour à tous et à toutes,

Je tiens à vous dire, avant toute chose, que l'Accord de Paris est ambitieux et proactif. Lors de la Conférence de Paris, nous avons partagé un moment historique où les pays du monde entier se sont donné la main pour lutter contre les changements climatiques. Nous nous trouvons aujourd'hui au stade de ratification et j'y consacre toute mon énergie (renouvelable). J'ai le ferme espoir, depuis que je suis devenue Présidente de la COP21, que nous aurons mis l'Accord de Paris en vigueur d'ici la fin de l'année. Cet accord nous impose une obligation et un engagement en vertu desquels la communauté internationale s'efforce de réduire les émissions de gaz à effet de serre et de maintenir l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C [au-dessus des niveaux préindustriels] d'ici la fin du siècle. Le secteur aéronautique est appelé à consentir de gros efforts parce qu'il est à l'origine d'une part importante des émissions mondiales de CO₂ et parce que l'aviation est un mode de transport qui connaît une forte croissance. Nous devons agir pour lutter contre les changements climatiques dans l'aviation.

En 2010, l'OACI s'est fixé comme objectif de stabiliser les émissions de CO₂ à l'horizon 2020 et a élaboré un "panier de mesures" pour y parvenir. Les émissions de l'aviation internationale peuvent être maîtrisées sur le long terme grâce à une combinaison de mesures fortes, de progrès technologiques, d'optimisation des opérations aériennes, de mise au point de carburants alternatifs et de mise en place de mesures économiques.

Aujourd'hui, l'OACI a la possibilité d'avancer vers un mécanisme mondial de compensation des émissions de CO₂ produites par l'aviation internationale, le Régime de compensation et

de réduction de carbone pour l'aviation internationale — CORSIA. Ce mécanisme doit non seulement être perçu comme étant ambitieux d'un point de vue environnemental, mais aussi respecter le principe de non-discrimination à l'égard des compagnies aériennes évoluant sur la même route, et tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives des États. Ces préoccupations ne doivent toutefois pas freiner les mesures visant à réduire les émissions de gaz à effet de serre et j'encourage tous les États à faire la preuve de leur détermination à relever le défi climatique.

C'est pourquoi la présente conférence organisée à Montréal revêt une grande importance. Je ne peux malheureusement y assister, car je procède actuellement à la ratification de l'Accord de Paris pour le compte de l'Union européenne. C'est la première fois qu'un secteur de l'économie crée un mécanisme mondial contraignant pour limiter les émissions de CO₂. Il s'agit d'une initiative absolument essentielle. La France, qui a accueilli la COP21, soutient vos efforts et vous invite à prendre des mesures décisives et à ne pas trouver de prétextes comme les questions de concurrence pour ne rien faire ou pour s'aligner sur la compagnie aérienne qui pollue le plus. Au contraire, vous devez partager les technologies, le savoir-faire et les techniques de vol. J'ai eu des entretiens avec des pilotes qui ont des propositions à faire, notamment en ce qui concerne les routes aériennes et les méthodes de décollage et d'atterrissage. Il existe également des méthodes de pilotage des aéronefs qui permettent d'économiser de l'énergie.

Je formule mes vœux les plus sincères pour la réussite de vos travaux qui, j'en en suis sûre, seront concluants ».

Point 20 : Protection de l'environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

Point 21 : 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

29. Le Comité exécutif examine les points 20 et 21 simultanément sur la base de quatre notes de travail principales présentées par le Conseil [WP/51, WP/55 (et Rectificatif n° 1), WP/28 et WP/48 (et Rectificatif n° 1)] et de notes connexes présentées par des États et des organisations internationales.

Aviation civile et environnement

30. La Secrétaire générale présente, sur ce sujet, la note WP/51 qui rend compte des progrès accomplis par l'OACI en vue de s'attaquer au problème de l'incidence du bruit, de la qualité de l'air locale et des émissions mondiales. La note générale couvre les activités du Secrétariat de l'OACI et celles menées en coopération avec d'autres organisations, et les travaux effectués par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP). Elle décrit en détail les principaux résultats attendus du CAEP, ainsi que son analyse des avantages environnementaux découlant de la mise en œuvre du bloc 0 des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et son analyse initiale du bloc 1. La note WP/56 rend compte des faits nouveaux intervenus dans le domaine des carburants alternatifs durables pour l'aviation et des progrès réalisés en matière d'énergie propre pour l'aviation, et la note WP/54 fournit des informations sur l'initiative des plans d'action volontaires des États. La note WP/51 comprend également un résumé du bilan de la coopération entre l'OACI et la CCNUCC ainsi que d'autres organes des Nations Unies. De plus amples informations sur les travaux environnementaux effectués durant le triennat en cours figurent dans le rapport 2016 de l'OACI sur l'environnement intitulé « On Board a Sustainable Future », qui est accessible gratuitement sur le site web public de l'OACI. La suite qu'il est proposé à l'Assemblée de donner figure dans le résumé analytique de la note WP/51.

31. Le Président note que, conformément à cette proposition de suite à donner, le Comité exécutif reconnaît les progrès substantiels accomplis par l'OACI pour s'attaquer au problème de l'incidence du bruit, de la qualité de l'air locale et des émissions mondiales, souligne l'importance de ces travaux techniques, et appuie la poursuite des travaux du Secrétariat de l'OACI et du CAEP dans tous les domaines clés relatifs à l'aviation civile et à l'environnement.

Tendances actuelles et futures dans les domaines du bruit et des émissions des aéronefs

32. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/55 (et Rectificatif n° 1) qui décrit les résultats de l'évaluation par le CAEP de l'impact actuel et futur du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aéronef, pour approbation par l'Assemblée comme base de prise de décisions en matière environnementale. Des résultats actualisés sont présentés en ce qui concerne le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aéronef ayant une incidence négative sur les tendances de la qualité de l'air locale, et pour ce qui est des émissions de CO₂, afin d'intégrer la contribution potentielle des carburants alternatifs durables pour l'aviation. Ces tendances environnementales ont été intégralement décrites dans le Doc 10069 — *Rapport de la dixième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation* de l'OACI. La suite qu'il est proposé à l'Assemblée de donner figure dans le résumé analytique de la note.

33. Le Président fait remarquer que, conformément à cette proposition de suite à donner, le Comité exécutif reconnaît qu'il importe de disposer d'une base d'information unique et solide pour effectuer des examens et des prises de décisions rigoureux. À cet égard, les tendances environnementales mondiales de l'OACI élaborées par le CAEP et décrites dans la note WP/55 (et Rectificatif n° 1) représentent un consensus entre toutes les parties prenantes. Le Comité exécutif recommande que leur utilisation soit approuvée comme base de prise de décisions en matière environnementale et qu'une évaluation actualisée des tendances soit présentée à la prochaine Assemblée. Il recommande par ailleurs que les États soient instamment priés de communiquer des données afin d'appuyer la demande de l'Assemblée de rendre compte des émissions de l'aviation.

Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI

34. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/28 qui rend compte du Programme d'assistance technique de l'OACI. La note rappelle que le Conseil de l'OACI a défini l'« assistance technique », pour la distinguer de la « coopération technique », comme « toute assistance fournie par l'OACI aux États, financée par le Budget-Programme ordinaire et/ou des Fonds de contributions volontaires et mise en œuvre par l'entremise d'une Direction/d'un Bureau quelconque selon la nature et la durée du projet » (C-WP/13880 ; 197/2). Cette définition a ensuite été approuvée par l'Assemblée lors de sa 38^e session. Le Programme d'assistance technique de l'OACI est mis en œuvre dans les domaines de la sécurité de l'aviation, de la capacité et de l'efficacité de la navigation aérienne, de la sûreté et de la facilitation, du développement économique du transport aérien et de la protection de l'environnement. L'assistance technique constitue une composante majeure de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) de l'OACI, qui vise à aider tous les États à répondre aux besoins prioritaires pour améliorer l'appui à la mise en œuvre dans le cadre de tous les objectifs stratégiques de l'OACI. L'établissement de partenariats et la mise en commun des ressources entre les États, les organisations internationales, les institutions de développement et l'industrie sont essentiels pour collaborer et contribuer à l'assistance et à la coopération technique en vue d'une mise en œuvre efficace des SARP et des politiques par les États aux fins de renforcement des capacités avec des résultats durables.

35. La note WP/28 met en évidence les projets de mise en œuvre financés par les contributions financières aux fonds volontaires de l'OACI et les contributions en nature, ainsi que les

activités financées par le Budget-Programme ordinaire. Les projets liés à la protection de l'environnement sont présentés au paragraphe 2.3 de la note et comprennent entre autres : le projet d'assistance conjoint de l'OACI et de l'Union européenne (UE), *Renforcement des capacités pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale*, financé par l'UE ; et le projet conjoint OACI-PNUD, *Transformer le secteur de l'aviation mondiale : réduction des émissions produites par l'aviation internationale*, financé par le Fonds pour l'environnement mondial (FEM). L'OACI apprécie vivement les contributions volontaires, financières et en nature, qui sont fournies par les États membres, les organisations internationales et l'industrie pour financer les activités d'assistance technique par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI, et encourage la poursuite de ces contributions. En ce qui concerne la protection de l'environnement, ces contributions sont énumérées au paragraphe 3.4 de la note et les résultats, au paragraphe 4.4

36. L'OACI met en place une capacité de mobilisation des ressources et encourage les donateurs de longue date d'apporter leurs contributions volontaires à l'Organisation. L'OACI prie instamment tous les États membres et les autres donateurs de contribuer aux fonds volontaires de l'Organisation. L'OACI se félicite vivement des nouveaux partenariats d'assistance liés à l'environnement qui ont été recensés lors du deuxième Forum mondial de l'aviation de l'OACI (IWAF 2016) tenu le lundi 26 septembre 2016 avant le début de l'Assemblée, notamment la deuxième phase du projet — déclaré « réussi » — d'assistance conjointe OACI-UE relatif aux plans d'action nationaux sur les activités de réduction des émissions de CO₂ ; l'appui de l'Allemagne à un projet pilote pour la mise en œuvre du système de surveillance, compte rendu et vérification (MRV) du régime mondial de MBM ; l'intention confirmée de l'ACI de collaborer avec l'OACI à des initiatives en faveur d'aéroports plus écologiques ; et un nouveau partenariat avec la Banque mondiale pour soutenir l'application du régime mondial de MBM. L'Assemblée est invitée : à demander à l'OACI de poursuivre ses travaux sur l'élaboration et la mise en œuvre de l'assistance technique au titre des objectifs stratégiques respectifs, en partenariat avec les États membres, les organisations internationales et régionales et l'industrie, et à encourager les États membres, les organisations internationales et l'industrie à appuyer les activités d'assistance technique de l'OACI et à continuer d'apporter leurs contributions volontaires à l'Organisation.

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

37. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/48 (et Rectificatif n° 1) décrivant les propositions de révisions à la Résolution A38-17 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, qui découlent principalement des travaux effectués par le Secrétariat de l'OACI en coopération avec d'autres organisations, et des résultats d'activités menées par le CAEP, notamment sa dixième réunion (CAEP/10) (tenue du 1^{er} au 12 février 2016 à Montréal). Comme le montrent les notes de travail ci-dessus présentées par le Conseil, 2016 a été une année extraordinaire pour la protection de l'environnement dans le secteur de l'aviation. Les propositions de révisions à la Résolution A38-17 de l'Assemblée, résumées au paragraphe 1.2 de la note, tiennent compte des recommandations du CAEP sur la norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs et la norme concernant les particules de matières non volatiles (nvPM) pour les moteurs d'aéronef ; l'adoption par le Conseil des normes de bruit des chapitres 4 et 14 du volume I de l'Annexe 16 ; les mises à jour du *Manuel de planification des aéroports* (Doc 9184) ; l'élaboration de la nouvelle circulaire de l'OACI intitulée *Community Engagement on Aviation Environmental Management* (participation communautaire à la gestion de l'environnement dans le domaine de l'aviation) ; et les travaux en cours sur l'élaboration d'une nouvelle norme en matière de bruit supersonique. La proposition de résolution actualisée reconnaît aussi la valeur du démantèlement et du recyclage des aéronefs ainsi des sources

d'énergie renouvelables et durables comme moyens de réduire les incidences négatives de l'aviation civile sur l'environnement, et salue la contribution de l'aviation civile internationale à la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies. Le Comité exécutif est invité à recommander à la Plénière d'adopter la proposition de version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* qui figure dans la note WP/48 et Rectificatif n° 1.

38. Le délégué de la Suisse présente ensuite la note WP/91 sur l'approche européenne globale de la protection de l'environnement, soumise par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC. Il fait remarquer que si les activités de l'aviation apportent à la société des avantages économiques et sociaux importants, elles contribuent malheureusement en même temps aux changements climatiques et ont des effets sur le bruit et la qualité de l'air locale, ce qui a une incidence négative sur la santé et la qualité de vie des populations non seulement en Europe, mais dans le monde entier. Afin de relever les défis croissants associés à ces effets négatifs et de garantir le développement durable du secteur de l'aviation à l'avenir, il est urgent de mettre en place, dans la pratique, un train complet et efficace de mesures environnementales. Consciente de la complexité des défis environnementaux et des relations d'interdépendance entre ceux-ci, l'Europe a adopté une approche globale de l'atténuation des incidences de l'aviation sur l'environnement et elle appuie fermement les efforts actuellement déployés au sein de l'OACI dans le cadre de cette approche. Les éléments constitutifs clés sur lesquels repose cette approche globale en Europe sont, par exemple, l'initiative technologique *Clean Sky*, le Programme de recherche en gestion du trafic aérien (ATM) dans le cadre du ciel unique européen (SESAR), l'initiative *European Advanced Biofuels Flightpath*, et l'élaboration jusqu'ici de 41 plans d'action européens sur la réduction des émissions de CO₂. De plus amples informations sur l'état actuel de la protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation figurent dans le *Rapport Environnement de l'aviation européenne*, publié récemment.

39. Le délégué de la Suisse note que dans le domaine de la technologie et de la conception, l'Europe se félicite particulièrement de l'accord intervenu lors de la réunion CAEP/10 sur la nouvelle norme OACI de certification des émissions de CO₂ des aéronefs (efficacité énergétique) de l'Annexe 16, volume III, et sur la nouvelle norme OACI en matière de concentration massique des nvPM de l'Annexe 16, volume II. Cet accord invite les États à intégrer en temps voulu les amendements connexes aux SARP de l'Annexe 16 et à maintenir l'appui fourni au programme de travail effectif du CAEP qui vise à continuer à tenir à jour l'établissement des normes prévu à l'Annexe 16. En ce qui concerne l'ATM et l'exploitation, l'Europe accueille favorablement la proposition de circulaire de l'OACI *Community Engagement for Aviation Environmental Management* et continuera à soutenir activement les travaux futurs du CAEP, notamment dans le domaine de l'engagement communautaire et de l'analyse du bloc 1 de l'ASBU.

40. Le bruit dans les aéroports représente un risque important pour le développement futur du trafic aérien et constitue donc une préoccupation majeure pour l'Europe. La réduction du bruit des aéronefs à la source et les examens futurs des niveaux de rigueur des normes acoustiques demeurent donc des priorités essentielles à ses yeux. L'Europe est consciente des défis importants à relever pour garantir la durabilité des carburants alternatifs pour l'aviation et en faire une réalité opérationnelle. En l'absence de réponses de politique concrètes, il reste peu probable, en l'état actuel des choses, que ces carburants alternatifs puissent jouer un rôle important dans un avenir proche. L'Europe appuie donc les travaux de l'Équipe spéciale sur les carburants alternatifs (AFTF) du CAEP et encourage les États à mettre au point des mécanismes d'incitation destinés à accroître la disponibilité de carburants alternatifs durables pour l'aviation, afin de garantir des volumes suffisants à moyen et long terme.

41. En ce qui concerne la question importante du renforcement des capacités, le délégué de la Suisse souligne que la Commission européenne finance actuellement le projet d'assistance conjoint OACI-EU intitulé *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale* dans 14 États d'Afrique et des Caraïbes, et qu'elle reste déterminée à renforcer les capacités nécessaires à la protection de l'environnement à l'échelle mondiale. En conclusion, il invite l'Assemblée à accepter la suite à donner ci-après qui est proposée dans le résumé analytique de la note WP/91 au titre des points 20, 21 et 22 de l'ordre du jour :

- a) soutenir l'élaboration d'un vaste éventail de mesures de politique dans le cadre d'une « approche globale » afin de traiter efficacement la question des impacts environnementaux de l'aviation ;
- b) reconnaître l'importance du travail entrepris par le CAEP et la nécessité pour celui-ci de fonctionner d'une manière aussi libre, inclusive et transparente que possible ;
- c) donner la priorité à la mise en œuvre des normes adoptées et recommandées par la réunion CAEP/10 sur la certification des émissions de CO₂ des aéronefs et sur les concentrations massiques des nvPM dans les moteurs des aéronefs, ainsi qu'à la poursuite de l'élaboration de la norme sur la masse et le nombre des nvPM ;
- d) se prononcer en faveur d'une plus grande transparence du processus décisionnel de l'OACI, comme convenu lors de la réunion CAEP/10, dans le cadre des amendements des SARP de l'Annexe 16 ;
- e) d'une part, prendre note de la difficulté à assurer la durabilité des carburants alternatifs et à faire de ceux-ci une réalité opérationnelle, et d'autre part, inviter les États membres de l'OACI à élaborer des mesures pour encourager leur utilisation, notamment en établissant des critères de durabilité à l'échelle mondiale ;
- f) prendre acte de l'engagement de l'Europe à renforcer les capacités de protection environnementale dans les pays en développement et de l'appel lancé aux autres pour qu'ils entreprennent des activités poursuivant le même objectif.

42. Le délégué du Guatemala présente la note WP/225 soumise par son État au nom de la CLAC. Cette note présente les faits nouveaux de l'aviation civile concernant l'appui à la durabilité du transport aérien dans la Région Amérique latine, qui ont été synthétisés dans le document contenant la Résolution A21-07 — *Directives relatives à l'environnement et à l'aviation civile en Amérique latine* —, adoptée par consensus par les 22 États membres de la CLAC. Elle décrit par ailleurs l'intégration du facteur environnemental dans les différents groupes de travail de la CLAC, principalement le lien entre ce facteur et la participation à l'élaboration d'un plan stratégique de la CLAC et l'intégration d'une vision durable dans le domaine de la gestion des aéroports. Les États membres de la CLAC reconnaissent les efforts déployés et les directives mises en œuvre par l'OACI dans le domaine de l'environnement et du transport aérien, et en tenant compte de ces efforts et directives, ils ont réalisé différentes initiatives visant à améliorer les performances environnementales de l'aviation civile en Amérique latine. Cela a été démontré par la coordination régionale et l'intégration du transport aérien en Amérique latine qui constitue son but ultime. Étant donné par ailleurs l'importance du facteur environnemental, celui-ci a été intégré dans les différents manuels et documents élaborés par les divers groupes de travail.

43. La note souligne que les États membres de la CLAC pourraient enrichir les travaux qu'effectue l'OACI dans le cadre du CAEP grâce à l'échange d'expériences réussies dans la mise en

œuvre de projets environnementaux, ainsi qu'à la sensibilisation aux caractéristiques propres à l'aviation civile dans la Région Amérique latine. L'Assemblée est invitée à prendre acte des informations présentées dans la note WP/225, à intégrer la vision et les stratégies environnementales de la Région Amérique latine dans les documents que l'OACI prépare actuellement sur ce sujet, et à imposer un niveau plus élevé de représentation des États membres de la CLAC au sein du CAEP.

44. Présentant la note WP/170, le délégué du Canada souligne que la navigation basée sur les performances (PBN) établit une infrastructure qui améliorerait la sécurité et permettrait aux aéronefs de suivre des routes plus directes et précises. Il s'ensuivrait donc une nette amélioration de la consommation de carburant et partant, une réduction des émissions de GES, ainsi qu'une meilleure gestion du bruit. Cependant, dans la zone terminale proche des aérodromes, ces améliorations pourraient engendrer une impression de concentration du bruit en raison du fait qu'un nombre plus élevé d'aéronefs suit le même profil efficace d'approche. Les planificateurs de l'espace aérien mettraient donc à profit des éléments indicatifs pratiques pour établir un équilibre entre les avantages environnementaux de la réduction des émissions de GES et l'incidence du bruit dans les environs des aérodromes lorsque des procédures de la PBN sont appliquées dans un espace aérien restructuré.

45. Le Canada invite l'Assemblée à demander aux États de transmettre des données sur les effets attribuables au bruit aux environs des aérodromes, et à charger le Conseil d'élaborer une approche pragmatique pour parvenir à un équilibre entre la réduction des GES et l'incidence du bruit dans les environs des aérodromes lorsque des procédures de la PBN sont mises en œuvre.

46. Le délégué de la République de Corée présente ensuite la note WP/250-Révision n° 1 dans laquelle son État propose que l'OACI crée à l'intention des États membres, sur la page web officielle de l'Organisation, une sorte de babillard ou de forum où ils pourraient partager leurs idées, pratiques et politiques concernant les redevances liées au bruit. Cette proposition s'explique par le fait que les États membres doivent partager leurs expériences et leurs idées sur les redevances liées au bruit, pour dégager les meilleures pratiques applicables et demander à l'OACI de les examiner et d'en faire, en définitive, des pratiques recommandées sur les redevances liées au bruit à l'avenir. À l'heure actuelle, les États membres adoptent différentes normes de perception des redevances liées au bruit basées sur la masse des aéronefs, sur les redevances d'atterrissage et sur le niveau effectif de bruit perçu en décibels (EPNdB), ainsi que des méthodes mixtes. Beaucoup d'États membres perçoivent la redevance en fonction de la masse maximale au décollage (MTOW), car dans le passé, plus l'aéronef était lourd, plus il faisait de bruit. Cette corrélation est toutefois devenue moins importante avec les progrès technologiques. En ce qui concerne l'article 4 du Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* de l'OACI, la République de Corée estime que des directives sont nécessaires pour l'élaboration de normes plus détaillées et concrètes sur les redevances liées au bruit. Elle entend contribuer en permanence à l'amélioration des normes internationales sur les redevances liées au bruit et partager ses connaissances et expériences avec les États membres en vue de l'élaboration de lignes directrices OACI plus efficaces.

47. L'Assemblée est invitée à prendre acte du contenu de la note WP/250-Révision n° 1 et à convenir de la proposition ci-dessus présentée par la République de Corée et décrite en détail aux paragraphes 2.9 et 2.10.

48. Dans le cadre de sa présentation de la note WP/210-Révision n° 1, la déléguée des États-Unis souligne que son État est déterminé à remédier aux incidences environnementales de l'aviation, en ce qui concerne notamment le bruit et la qualité de l'air, cet engagement constituant à ses yeux une condition essentielle pour que tous puissent continuer à bénéficier des avantages économiques et sociaux de l'aviation. Le bruit et la qualité de l'air sont des questions importantes et, même si des progrès

considérables ont été réalisés sur ce plan, il est nécessaire d'en faire davantage. Tout en se félicitant du travail considérable qui a été accompli ces trois dernières années, les États-Unis expriment leur engagement continu à fournir des ressources importantes pour ces travaux au cours du prochain triennat et demandent que d'autres fassent de même. Ils se réjouissent en particulier de l'entrée au CAEP de l'Indonésie et des Émirats arabes unis à titre de membres et de l'Arabie saoudite comme observateur, et notent qu'il s'agit d'un exemple illustrant la fourniture continue de ressources.

49. Les États-Unis ont pris des mesures pour mettre en œuvre la norme OACI sur le bruit des aéronefs du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16, adoptée en 2013, comme l'indique la note WP/210-Révision n° 1. Ils rappellent néanmoins à l'Assemblée, dans cette note, qu'il est convenu qu'une norme ne doit pas être considérée comme une base pour imposer des restrictions d'exploitation, et qu'il importe de suivre l'approche équilibrée de l'OACI en matière de gestion du bruit des aéronefs lors de l'examen des restrictions sonores. Les États-Unis mettent l'accent sur les technologies, l'exploitation et l'utilisation des terres, les restrictions d'exploitation étant un dernier recours, une fois examinés les autres éléments de l'approche équilibrée.

50. S'agissant de la qualité de l'air locale, les États-Unis accueillent favorablement l'accord intervenu lors de la réunion CAEP/10 sur une mesure en faveur de l'établissement d'une norme nvPM pour les moteurs d'aéronef, et encouragent les États à travailler à l'achèvement de cette norme d'ici 2019.

51. Les États-Unis invitent l'Assemblée à prendre les mesures énoncées dans le résumé analytique de la note WP/210-Révision n° 1 et :

- a) à encourager les États à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation sur la base de normes environnementales de l'OACI relatives à la certification des émissions ;
- b) à encourager les États à adopter l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs et à s'abstenir d'imposer des restrictions d'exploitation avant d'avoir épuisé toutes les autres solutions possibles ;
- c) à réitérer l'engagement d'une approche équilibrée, notamment les Orientations relatives à l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs (Doc 9829), reconnaissant que les restrictions d'exploitation devraient être appliquées non pas en premier recours, mais seulement après avoir examiné chacun des autres éléments ;
- d) à sanctionner la recommandation présentée au Conseil de l'OACI par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) visant à établir une norme d'émissions des particules de matière non volatiles (nvPM) par les moteurs d'aviation en se fondant sur l'indice maximal de fumée indiqué dans la norme relative à la certification-fumée, et à la reconnaître comme nouvelle étape vers la réduction des émissions de l'aviation à la source ;
- e) à reconnaître les progrès accomplis et les travaux en cours visant à remédier aux incidences des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale et à appuyer la poursuite des travaux visant à établir un niveau de rigueur pour la norme d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation qui remplacera la norme sur l'indice de fumée.

52. En présentant la note WP/152, l'observateur de l'IATA souligne que les normes et politiques de l'OACI sont absolument essentielles pour faire en sorte que l'impact de l'aviation sur

l'environnement soit traité avec le degré élevé d'harmonisation et de stabilité réglementaire que requiert le secteur de l'aviation. L'IATA se félicite donc vivement de l'accord récent du CAEP sur la première norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs, et sur la première norme sur les nvPM applicable aux moteurs d'aéronef. En ce qui concerne les compagnies aériennes, il est important que les normes environnementales de l'OACI conservent leur objectif initial qui est, et doit rester, la certification des aéronefs et des moteurs d'aéronef. Les flottes des compagnies aériennes sont en constante modernisation et les procédures de vol font l'objet d'une optimisation permanente. Néanmoins, les administrations aéroportuaires locales recourent de plus en plus à des restrictions d'exploitation sans avoir, au préalable, évalué en profondeur d'autres options. Par ailleurs, on observe une tendance à l'augmentation des redevances sur le bruit ou la qualité de l'air locale qui ne sont souvent pas liées à des mesures d'atténuation. L'IATA invite donc les États et les autorités aéroportuaires locales à veiller à ce que leurs actions soient toujours guidées par les politiques de l'OACI en matière environnementale, notamment l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs et le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne*, qui énonce des orientations importantes pour l'application des redevances relatives au bruit et à la qualité de l'air locale. L'IATA confirme son engagement à contribuer à l'élaboration des politiques et normes de l'OACI relatives à l'environnement et à toute orientation susceptible d'aider les États à les appliquer.

53. Il est noté que les cinq notes d'information ci-après ont également été soumises : WP/156 (*Programme environnemental sur la réduction du bruit des hélicoptères par des procédures opérationnelles*) présentée par l'Argentine ; WP/223 (*Avancement de la mise en œuvre de la politique et de la normalisation en matière de bruit des aéronefs*) présentée par l'Indonésie ; WP/430 (*Proposition relative au partage des meilleures pratiques en matière d'approche équilibrée de l'OACI*) présentée par la République de Corée ; WP/429 (*Contribution des aéroports à la protection environnementale*) présentée par l'ACI ; et WP/447 (*La pollution de l'air dans les aéroports pose de sérieux risques pour la santé des personnels*) présentée par l'ITF.

Analyse

54. La déléguée de la Norvège salue le bon travail accompli par l'OACI et le CAEP, et les progrès substantiels qu'ils ont réalisés, comme l'indique la note WP/51. Faisant observer que son État, à l'instar d'autres États membres de la CEAC, a apporté des contributions importantes à ce travail, elle félicite l'Organisation pour la mise au point finale, lors de la réunion CAEP/10, des recommandations concernant une nouvelle norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs et une nouvelle norme sur les nvPM applicable aux moteurs d'aéronef, qui sont maintenant soumises au processus d'adoption des SARP. La déléguée de la Norvège souligne l'importance des travaux en cours mentionnés au paragraphe 4.2 de la note WP/51 concernant les futurs aéronefs supersoniques et les questions liées au bruit.

55. Remerciant l'OACI pour l'excellent travail qu'elle a accompli ces trois dernières années, le délégué de la France exprime son appui au projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* joint à la note WP/48 et Rectificatif n° 1. Soulignant que le bruit des aéronefs constitue une grave préoccupation pour les citoyens français, il insiste sur la nécessité d'en tenir compte. Attirant l'attention sur l'Appendice E (*Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit*) du projet d'*Exposé récapitulatif*, le délégué de la France note qu'au paragraphe 4 du dispositif, l'Assemblée « *Demande aussi instamment* aux États de n'autoriser l'imposition d'aucune restriction d'exploitation visant à retirer du service les aéronefs qui, du fait de leur certification initiale ou de leur recertification, respectent les normes du Chapitre 4 et du Chapitre 14, Volume I, de l'Annexe 16 et tout nouveau niveau de rigueur adopté par le Conseil ». Il souligne que si cette demande semblait toujours

légitime en 2016, lorsque le Chapitre 4 était encore la norme la plus rigoureuse en matière de bruit, l'entrée en vigueur de la norme du Chapitre 14 sur le bruit des aéronefs à partir de 2017 nécessiterait le réexamen de cette question afin de continuer à alimenter la dynamique positive qui a permis l'amélioration des performances sonores des aéronefs.

56. Le délégué de la France estime que l'approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs devrait servir de base au cadre réglementaire de la prise en compte des nuisances sonores autour des aéroports. Dans certains cas, cependant, il est nécessaire de s'attaquer au bruit des aéronefs à la source, en ce qui concerne en particulier les vols de nuit. Il convient de garder à l'esprit que la mise en œuvre de mesures réglementaires fondées sur la certification acoustique des aéronefs permet de répondre à cette préoccupation tout en évitant la mise en place de mesures beaucoup plus drastiques, comme le couvre-feu, qui ont une incidence économique considérable. Le délégué de la France soutient que le projet d'Exposé récapitulatif ne fait pas obstacle à la mise en œuvre d'une approche fondée sur la certification acoustique des aéronefs lorsque ces derniers respectent l'approche équilibrée et se concentrent sur les vols de nuit.

57. Se référant ensuite à l'Appendice G (*Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique*) du projet d'Exposé récapitulatif, le représentant de la France souligne que, nonobstant les progrès techniques, il faut veiller à ce que les aéronefs supersoniques ne produisent pas un bruit insupportable pour le public. Il convient de s'assurer de leur acceptabilité par le public, sans laquelle les aéronefs supersoniques ne devraient pas être autorisés à survoler les zones habitées.

58. Commentant la note WP/210-Révision n° 1, le délégué de l'Italie se félicite de l'engagement pris par les États-Unis de réduire les incidences du bruit des aéronefs sur les personnes vivant à proximité immédiate des aérodromes, ainsi que l'impact des émissions des moteurs d'aéronef sur la qualité de l'air locale. Il fait remarquer que son État s'efforce également de réduire les incidences du bruit des aéronefs, en collaboration avec les autorités locales. Le délégué de l'Italie déclare qu'il est possible d'opérer des améliorations en élaborant une meilleure définition de l'aménagement du territoire et en modernisant les flottes des exploitants, grâce à l'utilisation d'aéronefs de nouvelle génération à faibles émissions sonores. Il souligne que la mise en œuvre de l'approche équilibrée de l'OACI pour la gestion du bruit des aéronefs constitue une étape essentielle pour améliorer la situation, principalement en termes de réduction de l'impact du bruit des aéronefs. Le délégué de l'Italie indique en outre que la qualité de l'air locale peut être améliorée en déployant des aéronefs équipés de moteurs de nouvelle génération.

59. Faisant observer que son État a déjà adopté cette approche équilibrée conformément aux règles de l'UE, le délégué de l'Italie souligne qu'en conséquence, l'imposition de restrictions d'exploitation constitue le dernier recours, à envisager seulement après avoir examiné l'utilisation des autres éléments de l'approche équilibrée.

60. Le délégué de la Pologne partage l'avis exprimé par le Canada dans la note WP/170, selon lequel la gestion des opérations aériennes est l'un des éléments qui contribuent à la réduction des nuisances environnementales. Soulignant que l'efficacité de l'utilisation de l'espace aérien aux environs des aérodromes devrait concorder avec celle de son exploitation, il affirme que pour éviter les incidences négatives sur l'environnement, il convient de prendre des mesures globales qui tiennent compte des aspects économiques. Le délégué de la Pologne appuie sans réserve la proposition du Canada tendant à ce que les États transmettent des données sur l'impact attribuable au bruit aux environs des aérodromes et à ce que le Conseil soit chargé d'élaborer une approche pragmatique pour parvenir à un équilibre entre la réduction des GES et l'incidence du bruit dans les environs des aérodromes lorsque des procédures de la PBN sont appliquées.

61. Le délégué de l'Irlande appuie fermement les travaux de l'OACI et du CAEP figurant dans la note WP/51 et reconnaît la contribution importante du CAEP au développement durable de l'aviation. À l'instar de ses collègues européens, il se félicite de la note WP/55 (et Rectificatif n° 1) relative aux tendances actuelles et futures du bruit et des émissions des aéronefs. Faisant remarquer que les travaux du Comité sur l'estimation des incidences futures du bruit et des émissions des aéronefs sont des plus encourageants en ce qui concerne la possibilité de dissocier le bruit des aéronefs de la croissance du trafic, il se déclare favorable à leur poursuite et à l'utilisation des tendances environnementales mondiales de l'OACI dans les analyses et la prise de décisions relatives aux politiques environnementales. Insistant sur la nécessité de ne pas oublier que ces tendances environnementales ne sont que des estimations à long terme et qu'il existe des limites inhérentes à toute opération de prévision à long terme, le délégué de l'Irlande attire l'attention sur le fait que les prévisions ne sont après tout que des projections. Soulignant que les tendances mondiales ne peuvent refléter des circonstances géographiques spécifiques, il soutient que d'autres indices spécifiques seraient nécessaires.

62. Dans ce contexte, le délégué de l'Irlande se déclare préoccupé par le fait que le libellé du point a) de la suite à donner de la note WP/55 (et Rectificatif n° 1) peut conduire à tort à l'utilisation des tendances environnementales mondiales de l'OACI comme base unique pour les processus de prise de décisions relatives aux politiques environnementales. Il suggère donc, de concert avec ses collègues européens, que le point a) de la suite à donner soit reformulé de manière à souligner que ces tendances environnementales mondiales peuvent servir de base à l'analyse des politiques environnementales qui font partie du processus décisionnel en matière d'environnement, tout en précisant qu'elles ne constituent pas le seul fondement de ce processus.

63. La déléguée des États-Unis se félicite des nombreuses expressions d'appui à l'approche équilibrée de l'OACI pour la gestion du bruit des aéronefs, que son État juge très importante. Consciente que les restrictions d'exploitation peuvent être imposées en dernier ressort, elle demande instamment aux États qui envisagent d'imposer de telles restrictions de procéder à une évaluation complète de ces dernières, car il arrive souvent qu'une restriction d'exploitation appliquée dans un État entraîne le transfert du problème du bruit des aéronefs vers un autre État. La déléguée des États-Unis souligne que pour une industrie mondiale comme l'aviation, il est nécessaire, lorsqu'on envisage une mesure, d'évaluer l'impact potentiel à l'échelle planétaire.

64. Appuyant la note WP/51, le délégué du Nigéria félicite l'OACI et le CAEP pour les travaux qu'ils accomplissent en permanence dans tous les domaines clés liés à l'aviation civile et à l'environnement, et recommande que l'OACI continue à utiliser l'ensemble des mesures d'atténuation (notamment les technologies et les normes, les carburants alternatifs durables, les améliorations opérationnelles et les MBM) pour résoudre les problèmes d'émissions de CO₂ et de bruit des aéronefs. Il exprime aussi son appui aux progrès réalisés par l'OACI, dans le cadre de son approche équilibrée de la gestion du bruit des aéronefs, pour s'attaquer aux problèmes de l'incidence du bruit, de la qualité de l'air locale et des émissions mondiales, et en particulier à la question de l'élaboration de la nouvelle norme sur les nvPM et de la nouvelle norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs. De plus, le délégué du Nigéria appuie la prise en compte des informations contenues dans la note WP/51 dans l'actualisation des Résolutions A38-17 et A38-18 de l'Assemblée.

65. Résumant les débats, le Président fait observer que, comme l'indiquent les notes WP/91 et /210-Révision n° 1, le Comité exécutif reconnait les progrès accomplis par le CAEP en matière de lutte contre le bruit et les émissions de l'aviation et appuie la poursuite de ses travaux techniques sur ce sujet. En particulier, il se félicite des progrès réalisés lors de la réunion CAEP/10, en ce qui concerne notamment l'accord du CAEP sur la nouvelle norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs de l'Annexe 16, volume III, et la norme sur les nvPM des moteurs d'aéronef de l'Annexe 16, volume II.

Le Comité exécutif encourage à donner la priorité à la mise en œuvre de ces normes et à poursuivre l'élaboration de futures normes concernant la masse et le nombre de nvPM. Il prend acte des questions relatives à la composition du CAEP soulevées dans la note WP/225 et portant sur l'accroissement de la participation des États membres de l'Amérique latine et des Caraïbes, et recommande qu'elles soient examinées par le Conseil, car elles sont liées aux questions administratives du CAEP.

66. En ce qui concerne les travaux relatifs à l'établissement d'un équilibre entre les émissions de GES et l'incidence du bruit lors de la mise en œuvre des procédures de la PBN (WP/170), le Comité exécutif reconnait que l'interdépendance des divers effets environnementaux constitue l'un des principes essentiels à prendre en considération dans les travaux du CAEP et que ce dernier devrait être encouragé à poursuivre ces travaux avec une plus grande quantité de données provenant des États.

67. S'agissant de la note WP/250-Révision n° 1, le Comité relève que des informations sur les redevances liées au bruit figurent dans divers documents de l'OACI, comme le Doc 7100 — *Politique de l'OACI sur les redevances et la tarification*, le Doc 9082 — *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* et le Doc 9184 — *Manuel de planification d'aéroport*, et que la base de données des redevances liées au bruit est accessible à partir du site web de l'OACI sur l'environnement. Le Comité recommande que la proposition visant à examiner les pratiques recommandées de l'OACI en matière de redevances liées au bruit soit transmise au CAEP pour examen.

68. Pour ce qui est de la nécessité de suivre les politiques, normes et orientations de l'OACI évoquées dans les notes WP/210-Révision n° 1 et WP/152, le Comité exécutif note que ces politiques sont incluses dans le projet susmentionné d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* [cf. WP/48 et Rectificatif n° 1]. Il prend acte par ailleurs de l'expansion des activités, avec l'élaboration de ces nouvelles normes sur les émissions de CO₂ et les nvPM, et de la nécessité qui en découle de veiller à ce que les ressources nécessaires soient disponibles pour les travaux de l'Organisation dans ces domaines, en particulier pour appuyer le CAEP.

69. Le Comité recommande que l'Assemblée réaffirme son engagement envers l'approche équilibrée de l'OACI en matière de gestion du bruit des aéronefs, en reconnaissant que les restrictions d'exploitation devraient être appliquées non pas en premier recours, mais seulement après examen de chacun des autres éléments de l'approche. Tout en étant conscients de cela, certains États soulignent l'utilité d'un certain niveau de restrictions opérationnelles dans des circonstances locales particulières. Il est également noté que certaines restrictions d'exploitation peuvent faire passer les problèmes de bruit d'aéronef d'un État à un autre.

70. Le Comité exécutif convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* figurant dans la note WP/48 et Rectificatif n° 1.

Point 22 : 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]

71. Le Comité exécutif entame ensuite l'examen du point 22, qui est analysé dans six notes de travail présentées par le Conseil [WP/51, WP/55 (et Rectificatif n° 1), WP/56, WP/54, WP/54, WP/28 et WP/49] et dans des notes connexes soumises par des États et des organisations internationales. Il est

rappelé que les notes WP/51, WP/55 et WP/28 ont été précédemment présentées au titre des points 20 et 21, de même que les notes WP/91 (Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC), WP/170 (Canada) et WP/152 (IATA).

Carburants alternatifs durables pour l'aviation

72. Présentant la note WP/56 sur les faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée et ayant trait aux travaux de l'OACI sur les carburants alternatifs durables pour l'aviation, la Secrétaire générale fait remarquer que l'utilisation de carburants alternatifs durables et d'autres formes d'énergie propre constitue un élément des ODD de l'ONU. L'OACI joue un rôle de premier plan dans la promotion et la facilitation de l'émergence de carburants alternatifs durables dans le secteur de l'aviation dans le contexte de son Cadre mondial pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF). Les États adoptent rapidement cette technologie importante et porteuse de transformation, plus de 2 000 vols commerciaux utilisant des carburants alternatifs depuis 2011. Les prochaines priorités consistent à éliminer les obstacles économiques initiaux et à assurer une utilisation durable à l'échelle commerciale. À cette fin, un séminaire de l'OACI sur les carburants alternatifs, prévu du 8 au 9 février 2017 au siège de l'Organisation à Montréal, servirait de base à une conférence de haut niveau de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation, qui devrait avoir lieu en octobre 2017 à Mexico (cf. WP/455).

73. L'Assemblée est invitée à adopter les mesures figurant dans le résumé analytique de la note WP/56 et :

- a) à prendre acte des faits nouveaux et à appuyer la poursuite des travaux de l'Organisation visant à faciliter les efforts des États et de l'industrie en matière de développement et de distribution des carburants alternatifs durables pour l'aviation ;
- b) à inciter les États à établir des politiques, tout en reconnaissant les défis actuels, qui accéléreront le développement et la distribution des carburants alternatifs durables pour l'aviation ;
- c) à appeler les États à envisager de recourir à des mesures incitatives pour encourager l'utilisation de sources d'énergie propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les carburants alternatifs durables ;
- d) à examiner les renseignements contenus dans la présente note en vue d'actualiser la Résolution A38-18 de l'Assemblée.

74. Le Président fait observer que le Comité exécutif reconnaît les progrès accomplis par les États et l'industrie en vue de mettre au point et d'utiliser les carburants alternatifs durables pour l'aviation, et appuie la poursuite des travaux de l'OACI dans ce domaine.

Plans d'action volontaires des États concernant les activités de réduction des émissions de CO₂

75. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/54, qui rend compte des faits nouveaux survenus à l'OACI et ayant trait aux plans d'action volontaires des États pour les activités de réduction des émissions de CO₂ et les activités pertinentes de renforcement des capacités depuis la dernière Assemblée, ainsi que les prochaines étapes à suivre pour aider davantage les États à élaborer, à actualiser et à appliquer leurs plans d'action. La note met en lumière l'éventail des activités de renforcement des capacités entreprises par l'OACI, notamment l'actualisation des orientations et des outils, l'organisation d'ateliers consacrés à l'environnement, le lancement du Programme de parrainage

(*Buddy Programme*) de l'OACI, et les contacts directs avec les États, en particulier dans le cadre de partenariats établis avec l'UE et avec le PNUD/FEM. Grâce à ces activités, 100 États membres à l'origine de plus de 89,90 % du trafic aérien international mondial ont soumis volontairement des plans d'action à l'OACI. La Secrétaire générale est heureuse d'informer le Comité exécutif que l'objectif de soumission de 50 % de plans d'action supplémentaires d'ici juin 2016 par rapport à juin 2013 a ainsi été atteint. Elle souligne cependant que s'il s'agit là d'une amélioration significative, plus de la moitié des plans d'action soumis ne comportent pas de données de référence quantifiées ni de résultats attendus. Des travaux supplémentaires sont donc nécessaires pour garantir des plans d'action solides.

76. L'Assemblée est invitée à adopter les mesures indiquées dans le résumé analytique de la note WP/54 et :

- a) à prendre acte des activités entreprises et des avancées réalisées par l'Organisation comme suite à la demande de la 38^e session de l'Assemblée de l'OACI concernant l'élaboration et la présentation de plans d'action nationaux sur les activités de réduction des émissions de CO₂ ;
- b) à encourager les États membres à afficher leurs plans d'action sur le site web public de l'OACI et à mettre volontairement dans leurs plans d'action des données plus complètes et solides pour faciliter la compilation par l'OACI de données sur les émissions mondiales ;
- c) à encourager les États membres ayant déjà soumis leurs plans d'action à nouer des partenariats avec d'autres États membres afin d'appuyer ceux qui n'ont pas encore élaboré les leurs ;
- d) à appuyer la poursuite des travaux de l'Organisation visant à aider les États à élaborer et actualiser les plans d'action et à mettre en œuvre les mesures qui y figurent, comme l'indique le paragraphe 4 de la note ;
- e) à examiner les informations figurant dans la présente note en vue de l'actualisation de la Résolution A38-18 de l'Assemblée.

77. Le Président présente ses félicitations pour la soumission de 100 plans d'action nationaux représentant plus de 89,90 % du trafic aérien international mondial, ce qui excède l'objectif fixé. Il note que le Comité exécutif prend acte des progrès accomplis par l'OACI et ses États membres en matière de préparation et de présentation des plans d'action de l'OACI et qu'il appuie la poursuite des travaux de l'Organisation visant à aider davantage les États durant le prochain triennat. Il encourage également les États à partager les informations et à intégrer des données plus complètes et plus fiables dans leurs plans d'action afin de faciliter la compilation, par l'Organisation, des données sur les émissions mondiales. De plus, le Comité exécutif encourage les États à établir entre eux des partenariats afin de se soutenir mutuellement dans le cadre de l'élaboration et de l'affinage des plans d'action. Il appuie par ailleurs la poursuite, au cours du prochain triennat, des travaux qu'effectue l'OACI pour fournir davantage d'assistance aux États.

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

78. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/49 dans laquelle le Conseil propose des révisions à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif des politiques de coopération*

technique et d'assistance technique de l'OACI — Changements climatiques, à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée, à l'exception des éléments relatifs à un régime mondial de MBM qui figurent dans la note WP/52. Les changements tiennent compte : des progrès accomplis par le CAEP en ce qui concerne, entre autres, la nouvelle norme de certification régissant les émissions de CO₂ des aéronefs et les ASBU ; des travaux futurs du CAEP ; des progrès réalisés dans le domaine des carburants alternatifs pour l'aviation et l'initiative des plans d'action volontaires des États ; des partenariats avec d'autres organisations ; et de la fourniture permanente d'aide aux États dans le besoin, en coopération avec d'autres organisations. L'Assemblée est invitée à adopter la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif jointe à la note WP/49.

79. Le délégué de la République dominicaine présente, au nom des 22 États membres de la CLAC, la note WP/262 qui met en relief les difficultés qu'éprouvent un certain nombre de ces États à élaborer et à exécuter leurs plans d'action ; les résultats importants obtenus en matière de protection environnementale par la République dominicaine dans le cadre du projet d'assistance conjoint OACI/UE de *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale*; et les avantages généraux obtenus dans le cadre du projet d'assistance conjoint OACI/PNUD/FEM intitulé *Transformer le secteur de l'aviation mondiale : réduction des émissions produites par l'aviation internationale*. La note reconnaît également, entre autres, les circonstances différentes entre États dans leurs capacités de relever les défis posés par les changements climatiques et la nécessité d'apporter l'appui requis, surtout aux pays en développement et aux États ayant des besoins particuliers. Étant donné que de nombreux États de la Région Amérique latine pourraient bénéficier de programmes de renforcement des capacités, la note encourage l'OACI et ses États membres à poursuivre leurs efforts et à collaborer avec les pays en développement pour faciliter l'accès aux ressources financières, le transfert de technologies et le renforcement des capacités.

80. L'Assemblée est invitée :

- a) à affecter des ressources à l'expansion et à l'amélioration des projets d'assistance des États en matière de protection de l'environnement, ainsi qu'à l'élaboration et à la mise en œuvre, d'une part, de plans d'action pour la réduction des émissions et, d'autre part, de systèmes de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV), comme le système environnemental en aviation (AES), pour établir des inventaires des émissions et surveiller les émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;
- b) à demander au Secrétariat d'organiser des séminaires et/ou des ateliers sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale à l'intention des fonctionnaires et des experts des États membres, ainsi que des organisations spécialisées intéressées ;
- c) à veiller à ce que l'OACI continue à jouer un rôle central dans la fourniture d'assistance à ses États membres en diffusant les informations les plus récentes sur les meilleures pratiques et en fournissant des orientations et autre assistance technique afin de contribuer au renforcement des capacités et au transfert de technologies ;
- d) à nouer des contacts plus étroits avec les États et organisations internationales afin d'appuyer la mise en œuvre continue de certaines mesures d'atténuation pour les pays en développement et le transfert de technologies, tout en favorisant l'accès aux financements et au renforcement des capacités.

81. Au nom des neuf États d'Afrique centrale bénéficiaires du projet d'assistance conjoint OACI-UE (Angola, Burundi, Congo, Gabon, Guinée équatoriale, République centrafricaine,

République démocratique du Congo, Sao Tomé-et-Principe et Tchad), le délégué du Gabon présente la note WP/321 qui décrit les progrès accomplis par les États membres dans le cadre de ce projet en vue d'établir des plans d'action pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale et appliquer un AES. Les États ont chacun accompli un travail considérable pour créer un système de transport aérien durable en Afrique centrale et ont honoré leurs engagements dans le cadre de ce projet en soumettant à l'OACI des plans d'action nationaux conformes à ses recommandations contenues dans le Doc 9988 — *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂*. Ces plans d'action, qui témoignent de la volonté des États de s'approprier la stratégie de migration vers un modèle de développement sobre en carbone et de s'engager à utiliser tous les moyens à leur disposition pour la mettre en œuvre, ont été examinés par l'OACI et jugés satisfaisants. Les neuf États appliquent désormais les mesures d'atténuation qui y figurent. Ils sont néanmoins conscients du fait que ces mesures peuvent entraîner des coûts considérables et qu'ils ne disposent pas tous de la capacité nécessaire pour les appliquer. Avec l'appui fourni au titre du projet d'assistance conjoint OACI-UE, ils présentent à l'OACI depuis janvier 2016 des rapports mensuels sur les émissions de CO₂ liées à leurs activités aériennes internationales respectives, afin de faciliter le suivi et l'évaluation des objectifs mondiaux établis.

82. Par ailleurs, dans le cadre de ce projet d'assistance conjoint, les neuf États d'Afrique centrale préparent aussi un plan d'action régional commun visant à réduire les émissions de l'aviation au niveau de la région, conformément à leurs plans d'action nationaux. Ce plan d'action régional contribuerait de manière considérable au renforcement de la coopération régionale et des efforts de lutte contre les changements climatiques.

83. À la lumière des résultats positifs susmentionnés du projet d'assistance conjoint OACI-UE, et compte tenu de l'initiative NCLB de l'OACI, les neuf États d'Afrique centrale invitent l'Assemblée :

- a) à examiner les informations présentées dans la note WP/321, notamment les progrès réalisés à ce jour par ce groupe d'États ;
- b) à demander à l'OACI de rechercher des sources de financement additionnelles afin de renforcer et d'intensifier l'assistance technique pour l'élaboration des plans d'action et la mise en œuvre des mesures qui y figurent ;
- c) à demander aux autres États et aux organisations internationales d'allouer des fonds spécifiques qui permettraient à l'OACI d'améliorer et d'étendre ses activités de renforcement des capacités en matière de protection de l'environnement ;
- d) à encourager d'autres États ou groupes d'États à solliciter l'assistance de l'OACI pour élaborer et exécuter des plans d'action, et mettre en place un dispositif solide de suivi des émissions fondé sur l'AES ;
- e) à demander au Conseil de charger l'OACI d'intégrer le système de suivi, compte rendu et vérification (MRV) de l'AES dans son régime mondial prévu de MBM pour l'aviation internationale ;
- f) à demander au Conseil de charger l'OACI de renforcer les capacités du Bureau Afrique occidentale et centrale (WACAF) et des autres Bureaux régionaux africains afin de pérenniser les résultats du projet au fil du temps et prévoir un suivi continu des questions environnementales dans le secteur de l'aviation civile en Afrique.

84. Le délégué du Kenya présente la note WP/181 qui décrit en détail l'expérience de son État et les progrès qu'a accomplis ce dernier en matière de collecte, de suivi et de compte rendu des données sur les émissions de CO₂ dues à l'aviation internationale, dans le cadre des initiatives prises par le Kenya pour actualiser et renforcer son plan d'action volontaire de réduction du CO₂ dû au secteur de l'aviation, plan présenté à l'OACI en décembre 2015. En outre, la note souligne les accomplissements que le Kenya a réalisés jusqu'ici et le rôle clé joué par le programme de renforcement des capacités de l'OACI depuis la dernière Assemblée, et elle décrit les défis restants et les prochaines étapes proposées.

85. Le Kenya invite l'Assemblée :

- a) à prendre acte des informations fournies dans la note WP/181 ;
- b) à aider les États à mettre en œuvre une stratégie efficace et durable de suivi, compte rendu et vérification (MRV) ;
- c) d'une part, à appuyer et à consolider le renforcement des capacités en matière de réduction des émissions de CO₂, en faisant fond sur le succès du projet d'assistance en cours, et d'autre part, à faciliter davantage l'accès des États aux ressources financières, au soutien technique et au transfert de technologies ;
- d) à encourager les États membres à adresser des demandes d'assistance à l'OACI pour l'élaboration et la mise en œuvre de leurs plans d'action volontaires et pour le renforcement de leur capacité de collecte, de suivi et de compte rendu des données sur l'environnement ;
- e) à encourager les États membres à nouer des partenariats sur les questions liées aux changements climatiques, notamment dans le cadre du Programme de parrainage de l'OACI ou d'autres projets régionaux spéciaux de renforcement, et à encourager la coopération et l'échange de connaissances aux niveaux régional et mondial.

86. Le délégué de l'Indonésie présente ensuite la note WP/212-Révision n° 1 sur la nécessité de donner des orientations de politique sur la promotion de carburants alternatifs durables pour l'aviation, dont l'utilisation est considérée comme un élément indispensable à la réduction des émissions de CO₂. Certes, des efforts ont été déployés et des progrès accomplis, mais l'exploitation à l'échelle commerciale et la disponibilité de l'offre de carburants alternatifs durables pour l'aviation n'en sont encore qu'à un stade très précoce en termes de contribution réelle à l'objectif de croissance neutre en carbone à partir de 2020 de l'OACI. Toutefois, l'Indonésie a déjà inclus la mise au point d'un certain nombre de carburants alternatifs durables pour l'aviation dans son plan d'action présenté à l'OACI en 2013 et actualisé en 2015, et a par conséquent intégré l'aviation dans sa politique nationale en matière de bioénergie et les objectifs du secteur des transports. L'Indonésie souhaite élaborer une politique d'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation en collaboration avec l'OACI et d'autres États, afin de promouvoir l'harmonisation régionale et mondiale des politiques et d'éviter les distorsions du marché ou de la concurrence à l'échelon régional. Compte tenu de son expérience, l'Indonésie estime qu'il est important d'aider les États à mettre en place des mesures de politique appropriées et alignées à l'échelle mondiale, et demande donc à l'Assemblée d'appuyer l'élaboration d'orientations de politique de l'OACI sur la promotion de carburants alternatifs d'aviation durables. En outre, l'Indonésie encourage les États à inclure l'aviation dans leurs politiques et/ou objectifs nationaux relatifs à la bioénergie pour le secteur des transports.

87. La déléguée des États-Unis présente la note WP/232 qui expose les vues de son État sur le panier de mesures de l'OACI pour faire face aux changements climatiques dus à l'aviation civile internationale. Les États-Unis appuient fermement l'approche globale que l'OACI a adoptée pour assurer une croissance neutre en carbone à partir de 2020, grâce à ce panier de mesures comprenant des améliorations techniques, opérationnelles et infrastructurelles ; une norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs ; des carburants alternatifs durables ; et l'élaboration d'un régime mondial de MBM, comme palliatif. Les États-Unis estiment que l'approche globale reposant sur un panier de mesures constitue le bon choix pour assumer la responsabilité des incidences de l'aviation civile internationale sur le climat, car elle peut être et a été conçue pour répondre aux besoins uniques du secteur unique de l'aviation. Dans le cadre de ce panier de mesures, les États peuvent mettre en place les éléments nécessaires pour réduire les émissions de l'aviation à long terme, tout en s'attaquant par ailleurs aux lacunes à combler pour atteindre l'objectif de croissance neutre en carbone à court terme, grâce au régime mondial de MBM proposé.

88. L'OACI et ses États membres ont accompli des progrès substantiels relativement à tous les éléments du panier de mesures depuis la dernière Assemblée. Les États-Unis ont participé activement à l'élaboration, par le CAEP, de la nouvelle norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs basée sur les technologies, et sont fiers d'appuyer l'adoption envisagée de cette norme par le Conseil. Les États-Unis ont également pris la tête de plusieurs efforts visant à collaborer avec l'industrie pour mettre au point et améliorer des technologies d'efficacité énergétique et de réduction des émissions. Les technologies mises au point dans le cadre de la première phase du programme CLEEN (*Continuous Lower Energy, Emissions and Noise*) de la *Federal Aviation Administration* (FAA), un partenariat avec cinq constructeurs aéronautiques, seraient probablement introduites dans la flotte des aéronefs commerciaux cette année (2016), la deuxième phase de ce programme étant déjà en cours.

89. Par ailleurs, les États-Unis appuient activement et facilitent la mise au point et l'utilisation de carburateurs alternatifs durables, notamment dans le cadre de l'Initiative relative aux carburants alternatifs pour l'aviation commerciale (CAAFI), qui porte sur toutes les phases du développement des carburants alternatifs, de la recherche et développement à la commercialisation. Les États-Unis ne sont cependant pas les seuls à tirer profit de leurs travaux dans ces domaines et dans celui de la gestion du trafic aérien. Grâce à des programmes d'assistance technique, à la collaboration avec l'OACI et à la diffusion de technologies plus efficaces, ils aident d'autres États et leurs industries respectives à améliorer leur efficacité et à réduire les émissions de l'aviation. Les États-Unis sont déterminés à continuer de renforcer leur collaboration avec les États membres de l'OACI et l'industrie sur l'ensemble du panier de mesures dans les années à venir. Les États-Unis jouent volontiers un rôle de premier plan dans ces domaines, car ils sont déterminés à lutter contre les changements climatiques. Conscients que tous les États n'ont pas la capacité d'entreprendre ce travail, les États-Unis sont résolus à collaborer avec d'autres pays pour renforcer cette capacité, ce qui contribuera à garantir un développement durable de l'aviation civile internationale pendant longtemps encore.

90. L'Assemblée est invitée :

- a) à prendre note du point de vue des États-Unis sur le panier de mesures ;
- b) à prendre note des importantes ressources financières et autres investies par les États-Unis dans chaque élément du panier de mesures ;

à prendre note des possibilités d'établissement de partenariats internationaux avec les États et l'industrie pour renforcer la mise en œuvre de divers éléments du panier de mesures ;

- c) à prendre note du fait que la question des différentes circonstances nationales ou de la « différenciation » est traitée de différentes manières dans le panier de mesures, certains États membres déployant le gros de l'effort dans les secteurs clés que sont la mise au point des technologies, l'amélioration de l'exploitation et des infrastructures, et les carburants alternatifs pour l'aviation.

91. En conclusion, la déléguée des États-Unis saisit cette occasion pour remercier l'Indonésie, le Burkina Faso et les nombreux autres États qui ont partagé publiquement avec la communauté mondiale leurs plans d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂.

92. Le délégué du Burkina Faso présente la note WP/363 qui décrit les avancées réalisées par son État dans le cadre de ses efforts pour réduire les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation civile. Il souligne en particulier les mesures ayant mené à l'élaboration d'un plan d'action national conforme aux recommandations de l'OACI et à la mise en œuvre de l'AES par l'Autorité nationale de l'aviation civile. (ANAC). Le Burkina Faso remercie l'OACI et l'UE de l'assistance qu'elles lui ont fournie au titre du projet d'assistance conjoint *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale*. La note décrit également les défis que le Burkina Faso prévoit rencontrer dans la mise en œuvre de son plan d'action, ainsi que ses attentes en matière d'assistance et de coopération.

93. Le Burkina Faso invite l'Assemblée :

- a) à prendre acte du contenu de la note WP/363 ;
- b) à charger la Secrétaire générale de continuer d'appuyer les programmes de l'OACI visant à aider les États membres à élaborer et à mettre en œuvre leurs plans d'action pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale ;
- c) à encourager les États membres et les organisations internationales à allouer des fonds spécifiques au renforcement des capacités et aux nouveaux projets régionaux d'assistance dans le domaine de l'environnement, à l'image du projet d'assistance conjoint OACI-UE ;
- d) à encourager les partenariats entre les États dans ce domaine, afin de favoriser les échanges de connaissances, le transfert de compétences et les interventions communes visant à réduire les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation.

94. Le délégué de l'Égypte présente ensuite la note WP/364 qui rend compte des activités entreprises par son État dans le domaine de la protection de l'environnement en ce qui concerne l'aviation internationale, et des progrès accomplis en vue de soumettre son plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation. Le premier plan d'action volontaire de l'Égypte a été présenté à l'OACI après l'approbation du gouvernement le 25 juillet 2016. Le plan d'action est considéré non pas comme une simple obligation, mais comme un outil important pour fournir à l'Organisation des informations sur les activités de l'Égypte visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation. Il comprend les éléments suivants du panier de mesures à court terme (2010-2020) et à moyen terme (2020-2030) : modernisation technologique des aéronefs, notamment le renouvellement de la flotte ; amélioration de la gestion du trafic aérien ; et adoption de mesures opérationnelles plus efficaces. Le nouveau plan d'action à long terme de l'Égypte (2030-2050) devrait comprendre des carburants d'aviation durables qui n'auraient pas d'incidence négative sur le panier alimentaire mondial.

95. Les États en développement sont certes confrontés à bien des défis dans le domaine du développement et celui du renforcement durable de leurs capacités, mais l'Égypte entend actualiser son plan d'action en s'appuyant sur le Doc 9988 — *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO₂* et en se servant de l'« Outil de mesure des avantages environnementaux » (EBT) de l'OACI.

96. L'Égypte invite l'Assemblée :

- a) à prendre acte du contenu de la note WP/364 ;
- b) à inviter instamment les États à appuyer l'initiative « Aucun pays laissé de côté » ;
- c) à demander à l'OACI d'inclure dans son programme TRAINAIR PLUS une équipe de formation spécialisée sur les plans d'action volontaires des États pour la réduction des émissions de CO₂ provenant de l'aviation civile internationale ;
- d) à demander à l'OACI de détacher un certain nombre d'experts dans ses Bureaux régionaux, durant des périodes précises, pour aider les États à présenter leurs plans d'action volontaires, grâce à l'appui du fonds environnemental de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » ;
- e) à inviter l'OACI à dresser une liste des experts ayant contribué à présenter les plans d'action volontaires de leurs États respectifs conformément aux mesures de l'OACI, en vue de la mettre à disposition pour aider les États n'ayant pas encore soumis leurs plans d'action et pour encourager les États à partager les connaissances scientifiques et à nouer des partenariats.

97. Le délégué du Mexique présente la note WP/455, qui donne le contexte historique de la mise au point et de l'utilisation des carburants alternatifs durables pour l'aviation ainsi que la situation actuelle à cet égard, et souligne l'expérience du Mexique en matière d'utilisation de ces carburants. Le Mexique invite l'Assemblée :

- a) à reconnaître qu'il est important de poursuivre la mise au point et l'utilisation des carburants alternatifs durables en tant qu'élément clé du panier de mesures visant à réduire les émissions de l'aviation ;
- b) à reconnaître qu'il est important de définir un objectif mondial pour les carburants alternatifs durables afin d'encourager les actions nécessaires ;
- c) à encourager tous les États membres, l'industrie aéronautique et d'autres parties prenantes à participer au séminaire préparatoire de l'OACI sur les carburants alternatifs, qui devrait se tenir les 8 et 9 février 2017 à Montréal, et à la Conférence de haut niveau de l'OACI sur les carburants alternatifs, dont il est proposé qu'elle soit organisée du 18 au 20 octobre 2017 à Mexico pour élaborer une *Vision de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation internationale* (VIAAF) qui encouragerait les États à prendre des mesures aux niveaux national et international afin de poursuivre la mise au point et l'utilisation des carburants alternatifs durables pour l'aviation.

98. Acte est pris également de la soumission des dix notes d'information ci-après : WP/138 (*Changements climatiques et croissance de l'aviation en Inde*) présentée par l'Inde ; WP/222 (*État d'avancement de la mise en œuvre du plan d'action national pour la réduction des émissions de l'aviation internationale*) présentée par l'Indonésie ; WP/227 (*Assistance et renforcement des capacités dans le secteur de l'aviation pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale*) présentée par le CASSOS ; WP/415 [*Appui européen à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB)*] présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL ; WP/426 [*États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ayant préparé leur plan d'action pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation civile internationale*] présentée par le Guatemala au nom des 22 États membres de la CLAC ; WP/207 (*Norme OACI sur le CO₂ pour les nouveaux aéronefs*) présentée par l'ICSA ; WP/208 (*Accroissement de la transparence du processus décisionnel de l'OACI*) présenté par l'ICSA ; WP/209 (*Réduction des émissions de l'aviation internationale dans le contexte de l'Accord de Paris*) présentée par l'ICSA ; WP/427 (*Mesures de lutte contre les changements climatiques de l'OACI et Objectifs de développement durable*) présentée par l'ICSA ; et WP/429 (*Contribution des aéroports à la protection de l'environnement*) présentée par l'ACI.

Analyse

99. La déléguée de la Norvège souligne l'importance du neuvième paragraphe nouveau du préambule de la proposition de version révisée de l'*Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI — Changements climatiques* (WP/49), qui fait référence à l'Accord de Paris et à son objectif de maintenir l'augmentation de la température moyenne mondiale à un niveau bien inférieur à 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts pour limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels. Elle affirme qu'il est essentiel que l'OACI et le secteur de l'aviation internationale contribuent à la réalisation de ces objectifs de température.

100. Exprimant son appui à la note WP/54, le délégué de la République-Unie de Tanzanie salue et reconnaît les efforts déployés par l'OACI pour aider les États à préparer leurs plans d'action volontaires sur les activités de réduction des émissions de CO₂. Par ailleurs, il prend acte des accomplissements du Kenya, du Burkina Faso, de l'Égypte, des États membres de la CLAC et des neuf États d'Afrique centrale bénéficiaires du projet d'assistance conjoint OACI-UE dans le domaine de la préparation et de l'amélioration de leurs plans d'action nationaux volontaires, ainsi que du renforcement des capacités, et appuie leurs notes respectives (WP/181, WP/363, WP/364, WP/262 et WP/321). De plus, le délégué de la République-Unie de Tanzanie prend acte de l'avancée réalisée par le Mexique en matière d'utilisation des carburants alternatifs durables pour l'aviation, qui constitue un élément du panier de mesures, et approuve sa note (WP/455). Il souligne que ces accomplissements pourraient être reproduits par les États d'autres régions.

101. Déclarant que la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques (WP/49) contient des modifications qui n'ont pas été suffisamment examinées avant l'Assemblée, le délégué de l'Arabie saoudite cite l'insertion de références aux objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C de l'Accord de Paris qui, selon lui, doivent être considérés dans un contexte beaucoup plus large englobant aussi le renforcement des capacités, le financement, le transfert de technologies et l'adaptation. Il insiste sur le fait que l'objectif de température de 2 °C couvre toutes les émissions de tous les secteurs économiques et a été établi sur la base des contributions déterminées au niveau national à la riposte mondiale aux changements climatiques. Le délégué de l'Arabie saoudite souligne en outre que le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC) procède encore à l'examen de l'objectif de température de 1,5 °C.

102. Relevant que les principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale joints à la Résolution A38-18 de l'Assemblée ont été supprimés de la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques, le délégué de l'Arabie saoudite appelle à leur intégration dans le projet d'Exposé récapitulatif sur un régime mondial de MBM (WP/52), car ils en constituent un élément essentiel.

103. Le délégué de la Chine souscrit à l'intervention du délégué de l'Arabie saoudite. Faisant remarquer que son État est préoccupé par l'objectif ambitieux mondial à moyen terme d'une croissance neutre en carbone à l'horizon 2020, défini au paragraphe 6 du dispositif de la proposition d'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques (WP/49), et relevant que cet objectif est aussi intégré dans la proposition d'Exposé récapitulatif sur un régime mondial de MBM (WP/52), il propose un examen simultané des deux résolutions de l'Assemblée.

104. Mettant en exergue les mesures positives prises par le Kenya, en conjonction avec le projet d'assistance conjoint OACI-UE *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale*, pour élargir son système de collecte, de suivi et de compte rendu des données sur les émissions, le délégué du Portugal convient avec cet État que l'une des exigences essentielles du régime mondial de MBM est que tous les États recueillent, vérifient et communiquent les données relatives aux émissions de CO₂. Il appuie donc la proposition du Kenya tendant à ce que l'Assemblée aide les États à mettre en œuvre une stratégie efficace et durable en matière de MRV et les encourage à nouer des partenariats sur les questions liées aux changements climatiques, notamment dans le cadre du Programme de parrainage de l'OACI ou d'autres projets régionaux spécifiques de renforcement des capacités, et à renforcer la coopération et l'échange de connaissances au niveau régional et mondial [voir WP/181, points b) et e) de la suite à donner, et paragraphe 3.3].

105. Se félicitant des efforts déployés par le Burkina Faso pour élaborer et mettre en œuvre son plan d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂ (cf. WP/363), le délégué du Portugal reconnaît l'intérêt pour chaque État de préparer et de soumettre à l'OACI un plan d'action actualisé pour la réduction des émissions de CO₂ comme élément important du processus visant à garantir une contribution efficace du secteur de l'aviation civile à l'atténuation des effets du changement climatique. Il remercie le Burkina Faso d'avoir présenté les résultats positifs de sa participation au projet d'assistance conjoint OACI-UE *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale*, et relève que des résultats pratiques sont obtenus, tels que l'installation de l'AES qui permet de recueillir automatiquement les données environnementales et d'en rendre directement compte à l'OACI. Le délégué du Portugal réitère que son État et tous les autres États membres de la CEAC s'efforceraient, de concert avec d'autres parties prenantes, de répondre à tout besoin futur qui pourrait se faire sentir chez les États requérant de l'assistance technique et un renforcement des capacités pour être prêts à mettre en œuvre leurs plans respectifs de réduction du CO₂ dans l'aviation internationale.

106. Exprimant son appui ferme aux notes WP/54 et WP/56 présentées par le Conseil, le délégué de l'Italie affirme que l'élaboration et la présentation de plans d'action nationaux pour la réduction des émissions de CO₂ constituent à la fois un très bon pas en avant en termes de planification de toutes les diverses activités et un très bon outil permettant de réaliser cette réduction. Il appuie fermement, en particulier, le fait d'encourager les États à publier leurs plans d'action sur le site web public de l'OACI dans un souci de transparence.

107. S'agissant de la note WP/56, le délégué de l'Italie appuie vigoureusement le travail accompli par les États et l'industrie dans le cadre de l'élaboration et de la distribution de carburants

alternatifs durables pour l'aviation, notamment le financement de nouveaux projets, comme ceux ayant actuellement cours en Italie et portant sur l'utilisation des algues marines dans le carburant d'aviation.

108. Le délégué du Cameroun se joint aux intervenants précédents pour appuyer fermement la note WP/54 et les notes connexes présentées par la République dominicaine au nom des États membres de la CLAC (WP/262), les neuf États d'Afrique centrale (WP/321), le Kenya (WP/181), le Burkina Faso (WP/363) et l'Égypte (WP/364). Il souligne que ces États ont volontairement soumis à l'OACI leurs plans d'action pour les activités de réduction des émissions de CO₂ et demande à l'Assemblée d'encourager les autres États à faire de même. Insistant en outre sur la nécessité d'attirer l'attention des États contributeurs sur l'importance de la mise en œuvre de leurs plans d'action respectifs, le délégué du Cameroun déclare que si le renforcement des ressources humaines requises par ces États n'est pas assuré, l'initiative NCLB de l'OACI aura des difficultés à atteindre son objectif de ne laisser aucun pays pour compte.

109. Remerciant le Mexique, les États-Unis et d'autres États de leurs efforts visant à promouvoir l'utilisation de carburants alternatifs durables pour l'aviation, le délégué de l'Indonésie indique que son État espère une collaboration plus étroite en matière d'établissement de directives de politique à cet effet.

110. Se référant à la note présentée par le Mexique (WP/455), la déléguée des États-Unis convient que l'OACI obtient ses meilleurs résultats lorsqu'elle agit en tant que facilitateur entre les États, et elle appuie par conséquent le rôle de l'Organisation consistant à réunir les États aux fins de partage d'expériences et d'examen de ce qui marche bien ou non en ce qui concerne ces carburants alternatifs d'aviation, ce qui permet aux États d'apprendre les uns des autres. La déléguée des États-Unis fait remarquer que dans sa note, le Mexique a soulevé bien des questions intéressantes qui devraient être abordées lors du Séminaire prévu de l'OACI sur les carburants alternatifs (Montréal, février 2017) et de la Conférence de haut niveau de l'OACI sur les carburants d'aviation alternatifs (Mexico, octobre 2017), dont les débats devraient s'appuyer sur les travaux actuels du CAEP dans le domaine des carburants alternatifs durables pour l'aviation.

111. Le délégué de la Fédération de Russie approuve entièrement les interventions du délégué de l'Arabie saoudite et du délégué de la Chine, en particulier la suggestion de ce dernier d'examiner la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques (WP/49) en conjonction avec le projet d'Exposé récapitulatif sur un régime mondial de MBM (WP/52). Se référant au dixième paragraphe du préambule de cette version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques, qui fait mention de l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020, il rappelle que lors des deux Assemblées précédentes, en 2010 et 2013, son État a exprimé une réserve au sujet de cet objectif qu'il ne considère ni réaliste ni scientifiquement fondé. En particulier, la Fédération de Russie a exprimé une réserve à l'égard des paragraphes 12 et 15 du dispositif de la Résolution A37-19 de l'Assemblée et du paragraphe 7 du dispositif de la Résolution A38-18 de l'Assemblée. La Fédération de Russie se verrait donc obligée de formuler la même réserve quant au paragraphe 6 lors de l'adoption par l'Assemblée de la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques (WP/49).

112. Le délégué du Mexique souligne que l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques contient des mises à jour pertinentes de la Résolution A38-18 de l'Assemblée, qui ont été adoptées sans vote lors de la dernière Assemblée. Relevant que la proposition de version révisée du texte tient compte des faits nouveaux récents dans le domaine de l'aviation internationale et des changements climatiques et écarte les dispositions relatives aux MBM, l'accent étant mis plutôt sur les autres éléments du panier de mesures, il souligne qu'elle devrait être considérée dans cette optique.

113. Reprenant les points de vue exprimés par les délégués de l'Arabie saoudite, de la Chine et de la Fédération de Russie, le délégué de l'Inde réitère que la question de l'aviation internationale et du changement climatique ne devrait pas être examinée séparément de celle d'un régime mondial de MBM. Il souligne que si l'on a tenté d'emprunter de manière sélective à l'Accord de Paris pour une partie du projet d'Exposé récapitulatif sur un régime mondial de MBM, il est nécessaire d'harmoniser à la fois ce dernier et la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques avec l'Accord de Paris et les principes convenus à la COP21 en 2015. Le délégué de l'Inde convient avec le délégué de la Fédération de Russie que l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020 mentionné au paragraphe 6 du dispositif de la version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques ne repose sur aucun fondement, car il n'a été adopté à la COP21 pour aucun autre secteur. Il n'appuie pas cet objectif, tout comme il n'accepte pas que ce dernier serve de base à une Résolution quelconque à adopter par l'Assemblée actuelle.

114. Le délégué de l'Égypte salue le rôle joué par l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement. Se référant aux observations formulées par le délégué de l'Arabie saoudite, il souligne que les principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre des MBM pour l'aviation internationale qui ont été joints à la Résolution A38-18 de l'Assemblée devraient être réinsérés dans la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques (WP/49) ou intégrés dans la proposition d'Exposé récapitulatif sur un régime mondial de MBM (WP/52).

115. Le délégué de l'Afrique du Sud souscrit aux conclusions et mesures énoncées dans la note WP/54 présentée par le Conseil, ainsi que celles figurant dans les notes WP/181, WP/363 et WP/364 présentées respectivement par le Kenya, le Burkina Faso et l'Égypte.

116. Le délégué du Pakistan se prononce en faveur des positions exprimées par les délégués de l'Arabie saoudite, de la Chine et de la Fédération de Russie, en ce qui concerne particulièrement la préoccupation qu'ils ont manifestée à l'égard des États en développement. Il affirme que tous les États devraient bénéficier d'une chance égale.

117. L'observateur de l'ICSA fait remarquer que son organisme est le seul représentant du secteur environnemental à l'OACI et que ces dernières années, elle a apporté une contribution substantielle aux activités de protection de l'environnement de l'Organisation. Soulignant que les quatre notes de l'ICSA (WP/206, WP/207, WP/208 et WP/209) ont été soumises dans les délais impartis, il indique qu'il a été tenu pour acquis qu'elles seraient reçues comme notes de travail, en particulier parce qu'elles contiennent des recommandations spécifiques. Pour gagner du temps, l'observateur de l'ICSA n'insistera pas pour présenter les notes en question au titre de ce deuxième groupe de points relatifs à la protection de l'environnement et invitera plutôt le Comité exécutif à lire les recommandations contenues dans les notes WP/207, WP/208 et WP/209. Il demande toutefois que la note WP/206 soit considérée comme une note de travail lors de l'examen du régime mondial de MBM.

118. Présentant un résumé des débats, le Président du Comité exécutif relève que la note WP/91 (Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC) et la note WP/209 (ICSA) ont souligné la nécessité de poursuivre les travaux relatifs à un objectif mondial ambitieux à long terme de réduction des émissions de CO₂ et de mieux comprendre les effets du transport aérien international non dus aux CO₂. Il est entendu que les travaux techniques pertinents sont en cours au sein du CAEP et qu'ils seraient poursuivis au cours du prochain triennat. Le Comité exécutif devrait donc attendre les résultats de ces travaux.

119. S'agissant de la question de la transparence et de l'accès aux informations sur les travaux du CAEP soulevée dans les notes WP/91 (Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC)

et WP/208 (ICSA), le Comité exécutif prend acte de ces notes, étant entendu qu'elles se rapportent à des questions administratives du CAEP, organe technique du Conseil, et seraient donc traitées par celui-ci.

120. En ce qui concerne les carburants alternatifs durables pour l'aviation, les notes WP/91 (Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC), WP/212 (Indonésie), WP/232 (États-Unis) et WP/455 (Mexique) encouragent l'OACI et ses États membres à poursuivre leurs travaux sur la mise au point et la distribution de ces carburants, qui constituent un élément essentiel du panier de mesures. En particulier, le Comité exécutif se félicite de l'offre du Mexique d'accueillir du 18 au 20 octobre 2017 à Mexico une conférence de haut niveau de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation destinée à élaborer une *Vision de l'OACI sur les carburants alternatifs pour l'aviation internationale* (VIAAF) comme moyen d'encourager les États à prendre des mesures au niveau national et international pour mettre au point et distribuer des carburants alternatifs d'aviation durables. Il est noté qu'un volet essentiel du panier de mesures est l'élaboration de la norme de certification des émissions de CO₂ des aéronefs, dont le Comité exécutif s'est félicité plus tôt au cours de la séance.

121. Un certain nombre de notes félicitent l'OACI pour son travail sur les plans d'action nationaux, le renforcement des capacités et l'initiative d'assistance : WP/91 et WP/415 (Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC) ; WP/181 (Kenya) ; WP/222 (Indonésie) ; WP/227 (CASSOS) ; WP/262 (République dominicaine au nom des États membres de la LACAC) ; WP/321 (neuf États d'Afrique centrale) ; WP/363 (Burkina Faso) ; WP/364 (Égypte) et WP/426 (Guatemala au nom des États membres de la LACAC). Ces notes présentent les points de vue convergents ci-après :

- a) le Secrétariat de l'OACI devrait continuer à intensifier les activités de renforcement des capacités et d'assistance de l'OACI en vue de la préparation et de la mise en œuvre des plans d'action volontaires des États sur la réduction des émissions de CO₂, notamment en organisant des séminaires et des séances de formation, en fournissant des orientations et des outils, et en facilitant l'accès aux ressources financières et aux experts ;
- b) il conviendrait d'encourager davantage de partenariats entre États pour aider ceux qui n'ont pas encore élaboré leurs plans d'action ou qui ont besoin de les améliorer, notamment dans le cadre du « Programme de parrainage » de l'OACI ;
- c) des ressources supplémentaires devraient être mises à disposition et affectées à l'expansion des projets de renforcement des capacités et d'assistance de l'OACI relatifs aux plans d'action nationaux pour réduire les émissions de l'aviation au-delà du partenariat actuel de l'OACI avec l'UE et avec le PNUD/FEM ;
- d) la valeur ajoutée de l'élaboration des plans d'action nationaux est clairement reconnue. Les États participant au projet d'assistance conjoint OACI-UE *Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale* ont en outre reconnu les avantages du renforcement des capacités en matière de collecte, de suivi et de communication de données sur les émissions au moyen de l'AES, ce qui devrait faciliter la mise en œuvre du régime mondial de MBM.

122. Attirant ensuite l'attention sur la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques (WP/49), le Président suggère que le Comité exécutif le recommande à la Plénière pour adoption.

123. Les délégués de l'Espagne, de la France, du Mexique, du Royaume-Uni, de la Suisse, et de la Suède appuient cette proposition.

124. Réitérant sa suggestion que les propositions d'Exposés récapitulatifs sur les changements climatiques et sur un régime mondial de MBM (WP/49 et WP/52) soient examinées simultanément compte tenu du lien étroit qui les unit, le délégué de la Chine déclare qu'il serait inapproprié de les examiner et de les soumettre séparément à la Plénière pour adoption et que cela poserait des problèmes ultérieurement. Les délégués de l'Arabie saoudite, de la Fédération de Russie, de l'Inde, de l'Iran (République islamique d') et du Pakistan partagent cette opinion.

125. Faisant remarquer que ses observations antérieures sur la proposition de version révisée de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques n'ont pas été prises en compte dans le résumé du Président (cf. paragraphes 101 et 102 ci-dessus), le délégué de l'Arabie saoudite maintient que cette proposition ne devrait pas être soumise à la Plénière pour adoption.

126. Déclarant que le Comité exécutif ne peut conclure son examen de cet Exposé récapitulatif sur les changements climatiques qu'après s'être penché sur l'Exposé récapitulatif sur un régime mondial de MBM, le délégué de la Fédération de Russie affirme que la soumission immédiate de l'Exposé récapitulatif sur les changements climatiques à la Plénière pour examen et adoption constituerait une dérogation au Règlement intérieur de l'Assemblée (Doc 7600).

127. Compte tenu des contraintes de temps, le Comité exécutif convient de revenir sur ce point lors de sa prochaine séance.

128. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la troisième séance
(Jeudi 29 septembre 2016 à 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre (*section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché*)
 - *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)*
 - Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).
 - Note présentée par l'Inde, la Chine et la Fédération de Russie
 - Note présentée par le Guatemala et l'Espagne
 - Note présentée par le Qatar
 - Note présentée par l'Indonésie
 - Note présentée par le Brésil
 - Note présentée par la Malaisie
 - Note présentée par la Fédération de Russie
 - Note présentée par le Canada
 - Note présentée par le Chili
 - Note présentée par les États-Unis
 - Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
 - Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
 - Note présentée par la Banque mondiale
 - Note d'information présentée par la République de Corée
 - Note d'information présentée par la Thaïlande
 - Note d'information présentée par l'IATA
 - Note d'information présentée par l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
 - Note d'information présentée par l'Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)
 - Note d'information présentée par la République dominicaine

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre (*section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché*)

1. Le Comité exécutif reprend (EX/2) son examen du point 22 de l'ordre du jour. Compte tenu des préoccupations précédemment exprimées par certains États au sujet des objectifs mondiaux ambitieux de l'OACI et de la proposition de régime mondial de MBM (CORSA), le Président suggère, et il est convenu, de suspendre l'examen du projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* (WP/49) jusqu'à la conclusion des délibérations sur la question d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale.

Discours de Mme Patricia Espinosa, Secrétaire exécutive de la CCNUCC

2. Au nom du Comité exécutif, le Président souhaite la bienvenue à Mme Patricia Espinosa, Secrétaire exécutive de la CCNUCC. La Secrétaire exécutive exprime sa gratitude pour l'occasion qui lui est donnée de se joindre au Comité exécutif durant ses délibérations sur la protection de l'environnement, laquelle revêt un intérêt considérable pour les objectifs fixés par l'ensemble de la communauté internationale dans le cadre de l'Accord de Paris de 2015 sur les changements climatiques et du Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030. Elle souligne l'importance de la contribution que peut apporter l'OACI sous la direction compétente du Président du Conseil, et remercie toutes les délégations et le personnel du Secrétariat pour leur travail acharné et leur dévouement en faveur de l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC relève que les Objectifs de développement durable (ODD) de l'année dernière et l'Accord de Paris marquent un tournant historique vers un monde plus durable. Ces accords sont susceptibles de transformer la croissance et le développement en un nouveau modèle à la fois peu polluant et très résilient, ce qui profitera au bien-être de tous les habitants de la planète pendant des générations. Le moment est venu pour l'aviation internationale, un secteur qui permet la mobilité et stimule l'activité économique, de s'accorder sur la manière dont elle peut contribuer à cette transformation mondiale et ambitieuse.

3. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC souligne que l'Accord de Paris envoie un signal fort et clair selon lequel les émissions mondiales de gaz à effet de serre (GES) doivent culminer dès que possible et diminuer rapidement pour atteindre la neutralité climatique dans la deuxième moitié du XXI^e siècle. La science indique que cela est nécessaire à l'atteinte de l'objectif de maintenir l'augmentation de la température moyenne de la planète bien en deçà de 2 °C. C'est ce qu'ont convenu tous les pays lors de la 21^e session de la Conférence des Parties (COP21) à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) qui s'est tenue en novembre/décembre 2015 à Paris. Observant que la solidarité internationale manifestée à l'époque se poursuit en 2016, la Secrétaire exécutive de la CCNUCC insiste sur le fait que l'industrie, les investisseurs, les États et les villes appuient largement la mise en œuvre des engagements pris en 2015 par les grands et les petits pays, et que c'est à présent au tour de l'aviation civile internationale de contribuer à atteindre ces objectifs mondiaux communs. Elle rappelle que lors de l'événement spécial organisé le 21 septembre 2016 par M. Ban Ki-moon, le Secrétaire général des Nations Unies, de nombreux gouvernements se sont joints à l'engagement d'assurer la transformation vers un monde meilleur et plus durable. Rien qu'à cette occasion, 31 pays ont déposé leurs instruments de ratification de l'Accord de Paris, ce qui porte le nombre total de ratifications à 60, soit environ 48 % des sources d'émissions mondiales de GES. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC souligne qu'il existe désormais une possibilité réelle que l'Accord de Paris puisse entrer en

vigueur d'ici la COP22 prévue en novembre 2016 à Marrakech (Maroc), ce qui était impensable auparavant, même en décembre 2015 lors de l'adoption de cet accord.

4. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC fait observer que l'empreinte climatique de l'aviation internationale augmente. Elle est actuellement comparable à l'empreinte climatique d'un pays comme l'Allemagne, et les émissions de l'industrie de l'aviation sont appelées à augmenter à mesure de l'accroissement démographique et de l'expansion de la prospérité. Tout en indiquant que l'objectif ambitieux mondial de l'OACI de stabiliser les émissions de CO₂ aux niveaux de 2020 est un bon début, elle invite l'Assemblée à accroître son ambition et à l'étendre conformément à l'objectif de l'Accord de Paris. Soulignant que tous les pays et tous les secteurs de l'économie doivent accroître leurs ambitions car les contributions initiales faites dans la perspective de la COP21 ne sont pas suffisantes pour atteindre les objectifs énoncés dans l'Accord de Paris, la Secrétaire exécutive de la CCNUCC relève qu'il existe plusieurs moyens par lesquels l'OACI peut accroître les ambitions de l'aviation et montrer que cette industrie mondiale est prête à jouer un rôle moteur dans le changement porteur de transformation. Le premier moyen consiste à favoriser immédiatement la mise en œuvre de mesures et d'outils qui permettraient de réduire le bilan carbone de l'aviation internationale. Sans ces outils, il serait impossible pour l'ensemble du secteur de l'aviation de bâtir un avenir meilleur. En l'absence d'une action urgente, l'inaction demeure coûteuse. Cette situation se traduit par des risques physiques, et c'est pourquoi bien des aéroports — les partenaires de l'OACI — sont eux-mêmes passés à une exploitation climatiquement neutre.

5. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC fait remarquer qu'une autre mesure que peut prendre l'OACI consisterait à renforcer l'objectif ambitieux mondial à moyen terme de l'aviation internationale et à en établir un à long terme. Rappelant que cette mesure est déjà inscrite au programme des travaux du Comité sur la protection de l'environnement en aviation (CAEP), elle se dit très optimiste quant à la conformité intégrale de l'action de l'OACI à l'Accord de Paris.

6. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC note que l'OACI peut également donner le ton et encourager un cercle vertueux d'ambition entre les niveaux national et international. Beaucoup de pays réglementent déjà l'empreinte climatique de l'aviation intérieure, ce qui peut être fort utile pour les contributions déterminées au niveau national à l'Accord de Paris. Les approches vont de l'échange de droits d'émission à la compensation en passant par les carburants alternatifs durables. L'appui de l'OACI à ces approches est indispensable, mais la mesure probablement la plus importante que l'Organisation peut prendre pour transformer l'aviation internationale consiste à convenir d'une approche fondée sur le marché de la réduction des émissions. Cette approche fondée sur le marché, qui est intégrée dans la proposition de Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), peut permettre de réduire les émissions de façon efficiente et rentable. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC invite la communauté aéronautique internationale et l'OACI à mettre en œuvre le CORSIA et à l'intégrer dans le nombre croissant de mesures de riposte face aux changements climatiques axées sur le marché à l'échelle mondiale. Encourageant par ailleurs tous les États membres de l'OACI à participer volontairement au régime afin d'assurer la couverture la plus large possible des émissions de CO₂ dues à l'aviation internationale, elle souligne que le CORSIA offre une excellente occasion d'établir un équilibre entre les besoins de mobilité humaine et l'impératif scientifique de réduire les émissions à une vitesse et une échelle qui stabiliseraient le système climatique.

7. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC insiste sur le fait qu'un système climatique stable constitue une voie essentielle vers un monde sûr, durable, sain et prospère pour tous. À l'heure actuelle, les investisseurs tiennent compte des changements climatiques dans leurs portefeuilles et se tournent vers les obligations vertes. Les entreprises recherchent des chaînes d'approvisionnement durables et offrent des produits respectueux du climat et à faibles émissions. Les villes et les administrations régionales

investissent dans la résilience, en se tournant vers les énergies propres et en s'associant pour offrir à leurs citoyens les avantages d'une politique économique judicieuse du point de vue du climat. Faisant observer que la transformation à laquelle les gouvernements ont souscrit dans le cadre de l'Accord de Paris et des ODD offre des possibilités à tous, la Secrétaire exécutive de la CCNUCC souligne qu'il s'agit là d'une occasion dont l'aviation peut tirer parti. Rappelant que l'OACI est depuis longtemps un chef de file en matière de transformation et que l'esprit d'exploration de nouvelles approches, d'expérimentation de nouvelles mesures et de prise d'initiatives audacieuses guide l'aviation depuis le tout début, elle insiste que l'objectif d'une action de la part de toutes les parties prenantes est en passe d'être atteint aujourd'hui. La Secrétaire exécutive de la CCNUCC se déclare convaincue que l'Assemblée prendra des mesures pour aider l'aviation internationale à orienter la transformation qui placera le monde sur la voie d'un avenir durable et offrant des garanties pour le climat, et assurera le bien-être de tous. Elle espère que l'Assemblée débouchera sur des résultats fructueux, qui pourront faire partie des progrès dont il sera rendu compte à la COP22 en novembre 2016 à Marrakech (Maroc).

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)

8. Le Secrétaire générale présente la note WP/52, dans laquelle le Conseil rend compte des travaux effectués par l'Organisation, conformément à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, en vue d'élaborer un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale. L'OACI a accompli un travail considérable durant le triennat, grâce aux efforts spécialement déployés par les États, l'industrie de l'aviation et d'autres parties prenantes, lesquelles vont des participants aux réunions de haut niveau aux membres d'équipes spéciales techniques, qui ont examiné les diverses caractéristiques de conception et de mise en œuvre d'un régime mondial de MBM. Elle exprime sa gratitude à tous ceux qui ont participé à cette tâche difficile. Le paragraphe 2 de la note WP/52 présente un grand nombre de questions à examiner pour permettre à l'Assemblée d'établir le meilleur consensus possible, tandis que l'Appendice B contient le projet de texte de la résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM. L'Assemblée est invitée à prendre les mesures proposées par le Conseil dans le résumé analytique de la note WP/52 et : a) à prendre acte des activités entreprises par l'Organisation en réponse à la demande de la 38^e session l'Assemblée de l'OACI au sujet de l'élaboration d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, résumées dans l'Appendice A de la note ; et b) à adopter la proposition d'*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)*, présentée dans l'Appendice B.

9. Le Président du Comité exécutif reprend les observations de la Secrétaire générale concernant l'ampleur du travail accompli par l'OACI et ses États membres en coopération avec l'industrie aéronautique et d'autres parties prenantes depuis 2013 : 15 réunions du Groupe consultatif du Conseil sur l'environnement (EAG), appuyées par un volume important de travaux techniques et d'analyses du CAEP ; 2 séries de séances d'information régionales dans le cadre des Dialogues sur l'aviation mondiale (GLADS) ; 2 réunions du Groupe de haut niveau sur un régime mondial de MBM (HLG-GMBM) ; la réunion de haut niveau de mai 2016 ; un certain nombre de consultations bilatérales et multilatérales au cours de l'été 2016 ; la réunion des « Amis du Président » tenue en août 2016 ; et la réunion subséquente du Conseil (208/16) qui a présenté la proposition actuelle à l'Assemblée pour examen. Il souligne que les délégués ne devraient pas sous-estimer les efforts et le dévouement des États membres, de l'industrie aéronautique, des organisations non gouvernementales (ONG) de défense de l'environnement et des autres parties prenantes, au niveau tant politique que technique, dans le cadre de l'examen des diverses approches d'un régime mondial de MBM, du rapprochement de vues divergentes et, en définitive, de l'élaboration du projet de résolution dont ils sont saisis.

10. Le délégué de la Slovaquie présente ensuite la note WP/414 [*Position européenne sur un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour les émissions de l'aviation internationale*] au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC. Il fait observer que l'impact des émissions de CO₂ sur les changements climatiques est une réalité à laquelle la communauté internationale doit s'attaquer. Le moment est venu pour l'aviation internationale de contribuer, comme il se doit, à cet important effort global, et l'on attend beaucoup de l'Assemblée qu'elle s'accorde sur le tout premier régime mondial de compensation sectorielle des émissions, un système qui serait crédible, solide et efficace. Soulignant l'énorme travail préparatoire qui a conduit au projet de résolution à l'examen, le délégué de la Slovaquie relève que le texte proposé n'est pas parfait et que les préoccupations de l'Europe à ce sujet ont été clairement exposées dans la note WP/414. Se déclarant satisfaits du fait que le projet de texte de la résolution représente un compromis qui établit un juste équilibre entre des États aux niveaux de développement économique différents, les États européens appuient cet équilibre et jugent acceptable le régime proposé. Par la déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016, les 44 États membres de l'UE et de la CEAC expriment conjointement leur engagement à adhérer au régime dès le départ. Le délégué de la Slovaquie se félicite que de nombreux autres États aient déjà pris des engagements similaires, et les États européens appellent d'autres États et en particulier les États dont le secteur aéronautique est important, à participer également sur une base volontaire au régime dès son démarrage et à présenter leurs déclarations avant la fin de l'Assemblée, car la conclusion de cette dernière sans un accord sur un régime mondial de MBM crédible, solide et efficace n'est simplement pas envisageable.

11. Le délégué de l'Inde présente la note WP/412 dans laquelle son État, la Chine et la Fédération de Russie proposent des amendements à certaines dispositions du projet de résolution sur un régime mondial de MBM figurant dans la note WP/52 afin de les aligner sur les principes des responsabilités communes mais différenciées (CBDR) et des circonstances spéciales et des capacités respectives (SCRC) consacrés par la CCNUCC et l'Accord de Paris, ainsi que sur les principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale énoncés dans la Convention de Chicago, et de répondre aux préoccupations des pays en développement. Les coauteurs proposent notamment : un examen du régime mondial de MBM après la phase pilote et la première phase, pour déterminer les paramètres de conception de la deuxième phase, qui commencera en 2027, comme le seuil de TKP pour les exemptions et un taux individuel spécifique dans l'approche dynamique à partir de 2030 ; la constatation que les « États développés ouvriront la voie » ; la répartition des exigences en matière de compensation sur la base de contributions déterminées à l'échelon national (NDC) par chaque État participant, ou au moyen de la formule fournie au paragraphe 9 du projet de résolution ; l'utilisation de seuils différents pour la participation au régime, entre les nouveaux arrivants issus d'États développés et ceux provenant d'États en développement ; la non-utilisation des normes et pratiques recommandées (SARP) pour les activités de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) ; et des échéanciers différents pour la mise en œuvre des activités MRV par les États participant à des phases différentes du régime. L'Assemblée est invitée à approuver les modifications proposées au projet de résolution présenté à l'Appendice B à la note WP/412.

12. Le délégué du Guatemala présente la note WP/449 [*Alliance pour une aviation durable (ALAS)*], soumise conjointement par son État et l'Espagne. Il remercie tous ceux qui ont appuyé la promotion de l'ALAS, une initiative mise au point par la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis, la Direction générale de l'aviation civile (DGAC) du Guatemala et l'Agence nationale de la sécurité aérienne (AESA) d'Espagne. L'ALAS vise à promouvoir des programmes et projets destinés à assurer un développement durable dans le domaine tant environnemental que social, et la viabilité économique du secteur de l'aviation, sur la base d'une approche de la réduction des émissions qui est progressive et axée sur le développement. Parmi les principaux objectifs de l'ALAS figurent la promotion de mécanismes de compensation conformes aux objectifs environnementaux ambitieux de l'OACI, et

la promotion des mécanismes de compensation avec d'autres États ou organisations. Cet effort mondial vise à unir les pays du Nord et du Sud pour atteindre les objectifs de développement tout en évitant la polarité qui a souvent été source de difficultés, et montrer de ce fait la solidarité qui devrait prévaloir dans le monde. L'Assemblée est invitée : a) à prendre acte des informations présentées dans la note WP/449 ; b) à prier d'autres États et organisations de se joindre à cette initiative ; et c) à souligner la nécessité d'une coopération entre États pour la mise en œuvre du CORSIA.

13. Le délégué du Qatar présente la note WP/182 (*Prise en considération des entreprises à réaction rapide dans les éléments de conception d'un régime mondial de mesures basées sur le marché concernant les effets de l'aviation civile sur les changements climatiques*). Dans cette note, le Qatar félicite l'OACI pour ses travaux visant à réduire le bilan carbone de l'aviation civile et fait remarquer que les Résolutions A37-19 et A38-18 de l'Assemblée ont jeté les bases permettant d'atteindre l'objectif que l'aviation civile contribue aux efforts mondiaux pour limiter les incidences des changements climatiques à des niveaux acceptables et économiquement viables. Ses vues sont fondées sur le paragraphe i) de l'Annexe aux Résolutions A37-19 et A38-18 de l'Assemblée, dans laquelle l'Assemblée stipule que « les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ». De plus, au paragraphe 23 du dispositif de sa Résolution A38-18, l'Assemblée décide « que des aménagements des spécifications MBM pour les exploitants d'aéronefs pourraient être basés sur la rapidité de la croissance, la prompt adoption de mesures d'amélioration du rendement du carburant et les dispositions pour les nouveaux participants ». Tout en louant et en accueillant avec intérêt les diverses propositions permettant d'en arriver à un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, le Qatar fait observer que le projet de résolution proposé n'inclue pas un important élément de conception dont font état le paragraphe i) susmentionné et qui est désigné généralement par l'expression « entreprise à réaction rapide ». Ne pas tenir compte de cet élément aurait pour effet de faire perdre aux transporteurs aériens la motivation d'améliorer leur efficacité à un rythme plus élevé que celui de l'industrie. L'Assemblée est invitée à inclure la prise en compte des « entreprises à réaction rapide » dans tout régime mondial de MBM qui pourrait être convenu en prévoyant des ajustements visant les transporteurs aériens qui, durant une période précise avant l'année d'introduction de la croissance neutre en carbone, auraient atteint des niveaux d'efficacité, mesurés soit par le rapport émissions/TKP ou TKP/émissions, meilleurs que la moyenne de l'industrie.

14. Le délégué de l'Indonésie présente la note WP/211-Révision n° 1 qui expose la position de son État concernant certains éléments clés du projet de résolution sur un régime mondial de MBM, notamment l'utilisation de carburants alternatifs durables (paragraphe 5 du dispositif), la mise en œuvre par étapes (paragraphe 7 du dispositif), la répartition des obligations de compensation (paragraphe 9 du dispositif) et la mise en œuvre (paragraphe 17). En ce qui concerne le paragraphe 5 du dispositif, l'Indonésie convient qu'une méthodologie devrait être mise au point pour veiller à ce que les obligations de compensation des émissions d'un exploitant au cours d'une année donnée puissent être réduites par l'utilisation de carburants alternatifs durables sur une base individuelle qui tiendrait compte de tous les éléments du panier de mesures. S'agissant du paragraphe 9 du dispositif, relatif à la répartition des exigences de compensation, l'Indonésie appuie l'adoption d'un processus dynamique passant d'une approche sectorielle initiale à une approche individuelle au cours de l'application du régime. Pour ce qui est du paragraphe 17 du dispositif, l'Indonésie s'engage à déployer un effort particulier avant 2021 pour accélérer et harmoniser la mise en œuvre du régime mondial de MBM, notamment en procédant à l'expérimentation des systèmes de surveillance, de comptes rendus et de vérification (MRV).

15. L'Assemblée est invitée, entre autres, à noter la volonté de l'Indonésie de prendre rapidement des mesures pour mettre en œuvre un régime mondial de MBM et d'y adhérer volontairement dès le début ; à veiller à ce que les obligations de compensation des émissions d'un exploitant pour une

année donnée puissent être réduites par l'utilisation de carburants alternatifs durables sur une base individuelle et non sur une base sectorielle ; et à appuyer l'adoption d'unités d'émissions liées à un programme national de réduction/d'économie de carbone comprenant un volet d'atténuation ou d'économie, comme les programmes de protection des forêts (REDD+), le Mécanisme pour un développement propre (MDP), la mise en œuvre commune, etc. ; et à établir une préférence pour des projets de réduction/d'économie implantés dans des économies en développement et dans des États moins avancés.

16. Présentant la note WP/233 (*Éléments clés de conception pour le régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) pour l'aviation civile internationale : position du Brésil*), le délégué du Brésil fait remarquer que les discussions ayant eu lieu au cours de l'élaboration du régime mondial de MBM proposé ont porté sur la manière de réduire les incidences des émissions de l'aviation civile sur le changement climatique, tout en tenant compte du principe des CBDR de la CCNUCC et du principe de non-discrimination de la Convention de Chicago. Le Brésil estime que : le principe des CBDR doit être inscrit dans le projet de résolution proposé par le Conseil (WP/52), et s'appliquer notamment, mais pas exclusivement, à la mise en œuvre par étapes ; et les pays en développement, dont les marchés aériens sont moins établis que ceux des pays développés et ont un grand potentiel de croissance, devraient être autorisés à adhérer au régime mondial de MBM dans la deuxième phase afin de garantir plus de marge pour leur développement et de tenir compte des différentes responsabilités historiques liées aux changements climatiques.

17. Dans la note WP/234 (*Répartition des obligations de compensation dans le cadre du GMBM*), le Brésil résume les arguments techniques en faveur de l'adoption de l'approche sectorielle à 100 % pour la répartition des obligations de compensation afin d'éviter les distorsions du marché et l'imposition d'un fardeau disproportionné sur le développement du trafic aérien international de certaines régions. Il est rappelé que le paragraphe 9 du dispositif du projet de Résolution (WP/52) suggère que le régime adopte l'approche sectorielle à 100 % durant les trois premières périodes et évolue vers une approche plus individuelle au cours des deux dernières périodes. Les paiements des compagnies aériennes s'effectueraient en fonction de leur part de marché ou plus précisément de leur part d'émissions durant les trois premières périodes, et selon leur part de marché et leur taux de croissance au cours des deux dernières périodes. Le Brésil met en exergue le fait que l'utilisation d'une approche individuelle pourrait entraîner d'importantes distorsions du marché, deux compagnies aériennes ayant des niveaux différents d'obligations de compensation sur la même liaison, ce qui ne serait pas conforme au principe de non-discrimination énoncé dans la Convention de Chicago. Il souligne que la mise en œuvre du régime mondial de MBM doit tenir compte de l'intégrité de l'environnement et s'aligner sur le régime prévu par la CCNUCC. Lors de la présente Assemblée, les États membres devraient envoyer un signal fort indiquant que les unités d'émission générées par les mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC devraient se conformer automatiquement aux exigences du régime mondial de MBM. Le Brésil a eu des entretiens approfondis avec d'autres États membres sur cet élément clef de sa position et est convaincu que le texte soigneusement élaboré lors de la réunion informelle des « Amis du Président » d'août 2016 et qui tient compte des résultats de cette rencontre, recueillera un large appui et sera intégré dans le texte final de la résolution.

18. Le délégué du Brésil souligne que son État est prêt à faire des compromis pour parvenir à un accord sur un régime mondial de MBM, car cela permettrait d'éviter une mosaïque de régimes nationaux et régionaux, ce qui serait très coûteux pour le secteur de l'aviation. Insistant sur le fait que le succès de l'Assemblée dépend de la volonté des États d'examiner les moyens de renforcer et de rendre plus inclusif le projet de texte de résolution proposé par le Conseil dans la note WP/52, il exprime l'espoir que l'Assemblée parviendra à un accord en la matière qui concilie les principes de la Convention de

Chicago et de la CCNUCC, et réaffirme que cet accord est essentiel au développement durable de l'aviation civile.

19. Le délégué de la Malaisie présente la note WP/343 qui expose la position de son État concernant le projet de résolution sur un régime mondial de MBM. En outre, la Malaisie appuie l'approche sectorielle de la répartition des besoins de compensation. La Malaisie appuie l'initiative de l'OACI, qu'elle juge décisive pour garantir la poursuite des activités du secteur de l'aviation dans le respect de l'environnement, et se porte donc volontaire pour participer au régime dès le début. La Malaisie se déclare favorable à la mise en œuvre par étapes du régime sur la base d'un consensus entre les États membres. De plus, la Malaisie appuie l'approche sectorielle à 100 % de la répartition des exigences de compensation. L'Assemblée est invitée, entre autres, à prendre note de l'engagement et de l'appui de la Malaisie en faveur des travaux de l'OACI visant à atténuer l'incidence des émissions de carbone de l'aviation internationale grâce à la mise en place d'un régime mondial de MBM.

20. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/387 qui fournit une analyse globale des impacts négatifs associés à la mise en œuvre du CORSIA et propose, pour faire face aux défis environnementaux, une autre approche fondée sur un mécanisme de développement propre (CDM) pour l'aviation civile internationale (ACDM), comme base pour la mise en œuvre du régime mondial de MBM. La note souligne les effets négatifs ci-après associés à la mise en œuvre du CORSIA : ce dernier va à l'encontre de l'objectif stratégique *Protection de l'environnement* de l'OACI et des efforts des États membres de l'OACI visant à réduire les émissions de CO₂ du secteur de l'aviation civile internationale ; il aurait une incidence extrêmement négative sur la mise en œuvre du principal objectif stratégique *Sécurité* de l'OACI ; il constituerait un outil permettant d'utiliser l'aviation civile internationale comme l'une des sources potentielles de mobilisation de recettes pour financer les activités liées aux changements climatiques d'autres secteurs industriels ; et il entraînera de graves distorsions des mécanismes du marché qui découleront de l'élimination de compagnies aériennes à croissance rapide dans les pays en développement et les pays en transition économique, en raison de l'encouragement de la concurrence déloyale, ce qui évidemment va à l'encontre de l'esprit et de la lettre de la Convention relative à l'aviation civile internationale, ainsi que des ODD des Nations Unies.

21. La note décrit aussi en détail la proposition de la Fédération de Russie, qui vise à mettre en place un mécanisme de mobilisation des ressources dont dispose l'aviation internationale, en introduisant une redevance environnementale pour les États, calculée sous forme de taux forfaitaire par tonne de carburant d'aviation utilisée pour les vols internationaux, afin de financer des projets aéronautiques éco-efficaces dans les États en développement. Elle insiste sur le fait que l'ACDM proposé serait facile à administrer, qu'il entraînerait un minimum de frais généraux et qu'il aurait un impact positif sur la réduction des émissions. Par ailleurs, elle reposerait sur le principe de la participation volontaire, conformément à la Convention de Chicago. L'Assemblée est invitée à examiner le projet de résolution de rechange de l'Assemblée joint à la note WP/387, qui prévoit la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM fondé sur l'ACDM.

22. Affirmant que l'approche de l'ACDM proposée par son État est la bonne, le délégué de la Fédération de Russie rappelle une déclaration récente de M. Keven Anderson, Directeur adjoint du Tyndall Centre for Climate Change Research, selon laquelle le CORSIA serait dangereux pour l'environnement et conduirait à une augmentation nette des émissions de CO₂ dans le monde. Il fait remarquer que les vues de la Fédération de Russie concernant l'efficacité de l'ACDM proposé sont partagées par plus de 80 organisations différentes qui interviennent dans la lutte contre les changements climatiques.

23. La déléguée du Canada présente la note WP/411 (*Avis du Canada sur la conception du régime mondial de mesures basées sur le marché*), qui met en exergue le ferme appui de son État à la lutte contre les émissions de CO₂ provenant de l'aviation civile internationale grâce à un panier de mesures, dont l'un des éléments est un régime mondial de MBM. Le Canada continue de souligner qu'il importe que cette mesure donne un résultat environnemental solide, tout en reconnaissant la nécessité à la fois de tenir compte des différences de capacités et de respecter le principe de non-discrimination. Le Canada reconnaît que le projet de résolution sur un régime mondial de MBM contenu dans la note WP/52 est le fruit d'importants efforts de compromis et que les éléments ne fonctionneront que s'ils sont pris dans leur ensemble. Le Canada estime que l'ensemble du projet de résolution est équilibré, tient compte des multiples points de vue de divers États et ne reflète pas la vision de ce que constitue une solution idéale pour un État quelconque ou un groupe d'États quant à un résultat idéal. Remerciant les États membres pour leurs efforts constructifs et leur travail acharné, en particulier depuis la dernière Assemblée, le Canada réitère son intention de participer volontairement au CORSIA dès le début en 2021 et continue à encourager tous les États membres à y participer dès que possible.

24. Le délégué du Chili présente la note WP/428, qui expose les vues de son État sur les travaux techniques en cours du CAEP concernant l'élaboration du système MRV, des EUC et des registres pour le régime mondial proposé de MBM (WP/52). Le Chili estime que tous les États membres devraient avoir accès aux travaux du CAEP afin de pouvoir participer aux débats, en particulier ceux portant sur les trois principaux éléments de conception du régime à élaborer par le Conseil avec la contribution technique du CAEP. Actuellement, l'accès aux travaux du CAEP est limité aux États membres et aux observateurs du CAEP. Il est souligné que cette restriction n'est précisée ni dans les directives du CAEP ni dans son mandat ; au contraire, elle n'est stipulée que dans le mandat relatif à l'utilisation du portail sécurisé du CAEP. Il est en outre précisé que, compte tenu du fait que le Conseil devrait adopter les éléments de conception en question d'ici 2018 et qu'il faut deux cycles consécutifs du CAEP pour avoir le droit de vote, seuls 25 États membres du CAEP (le nombre maximum de membres du CAEP) seraient en mesure de participer pleinement à ces débats et que les 166 autres États membres ne pourraient intervenir sur ces éléments essentiels, même si un État membre désigne un expert immédiatement après l'Assemblée.

25. Le Chili reconnaît la nécessité d'assurer la confidentialité dans le cas de sujets délicats, comme les résultats d'audits de sûreté et les informations commerciales. Il estime par conséquent que ces informations commerciales doivent être classées à « diffusion restreinte », ce qui permettrait de mettre le reste des informations à la disposition de tous les États membres. Le Chili souligne que l'accès aux délibérations et aux travaux d'élaboration du système MRV, des EUC et des registres est non seulement conforme au principe de transparence, mais relève aussi du droit de tout État membre de l'OACI, compte tenu en particulier du fait que tous les États seront tenus d'appliquer le régime mondial de MBM. Il est précisé que les États membres ont accès aux délibérations et aux notes d'autres Comités de l'environnement, comme le Comité de la protection du milieu marin (MEPC) de l'Organisation maritime internationale (OMI). Le Chili propose donc d'insérer dans la note WP/52 un nouveau paragraphe du dispositif du projet de résolution qui se lirait comme suit : « *Décide* que toutes les discussions au sein du CAEP sur le régime mondial de MBM et sur le système MRV, les EUC et les registres sont accessibles à tous les États membres de l'OACI, à moins que les documents en question n'aient été classés confidentiels ». Le Chili invite l'Assemblée à prendre en considération ses vues pour les futurs travaux du CAEP liés au CORSIA.

26. Le délégué des États-Unis présente la note WP/448 qui expose le point de vue de son État sur la proposition de régime mondial de MBM. Bien que le projet de résolution y afférent (WP/52) ne représente pas la solution préférée des États-Unis en ce qui concerne bien des éléments du régime, il s'agit d'un ensemble soigneusement et finement équilibré contenant des compromis difficiles à trouver de

part et d'autre pour répondre aux préoccupations spécifiques de certains pays et groupes de pays, et les États-Unis s'en félicitent et approuvent fermement son adoption par l'Assemblée. Les cinq compromis importants ci-après sont mis en relief : premièrement, le projet de résolution prévoit une participation volontaire à la phase pilote et à la première phase du régime, afin de répondre aux préoccupations des pays qui ne veulent pas fonder leur participation au cours de ces premières années sur le TKP, le revenu par habitant ou une combinaison des deux ; deuxièmement, le projet de résolution étend les exonérations précédemment convenues pour dispenser de la deuxième phase les pays dont le TKP global est inférieur à 0,5 %, tout en encourageant ces pays à participer au régime dès qu'ils en sont capables, ce que plusieurs pays ont déjà choisi de faire ; troisièmement, il contient une disposition qui permet aux États de se retirer de la phase pilote et de la première phase, et vise à encourager une plus grande participation rapide des États qui pourraient encore avoir des préoccupations quant à l'impact du régime ; quatrièmement, le projet de résolution décrit une approche pour toutes les 15 années du régime, et donne aux compagnies aériennes les informations nécessaires pour planifier leurs activités, tout en permettant des ajustements à la conception sur la base d'examen complets du Conseil qui doivent avoir lieu tous les trois ans ; et cinquièmement, il prévoit une approche pragmatique de la répartition des exigences de compensation entre les exploitants, qui prendrait en considération les différences entre les taux de croissance des exploitants, tout leur en mettant en place des mesures incitatives plus grandes visant à ce que les exploitants réduisent leurs propres émissions au fil du temps, soit une question d'importance particulière pour les États-Unis.

27. Les États-Unis prient instamment tous les États membres de se joindre à eux pour appuyer l'adoption du projet de résolution sur un régime mondial de MBM figurant dans la note WP/52, pour faire en sorte que l'OACI s'acquitte du mandat confié par l'Assemblée lors de sa 38^e session. L'adoption du projet de résolution représente une occasion historique et l'industrie de l'aviation internationale a invité les gouvernements à la saisir. En outre, elle enverrait un signal fort au monde concernant la détermination de la communauté de l'aviation internationale à stimuler une croissance durable de l'industrie tout en s'attaquant à ses incidences sur le changement climatique. Les États-Unis ont l'intention de participer dès le départ au régime mondial de MBM et sont prêts à collaborer avec l'OACI et d'autres États membres en vue de fournir une aide au renforcement des capacités aux États membres qui en ont besoin pour participer au régime. L'initiative ALAS mise au point par le Guatemala, l'Espagne et les États-Unis (WP/449) est une illustration de l'engagement des États-Unis en faveur du renforcement des capacités.

28. L'observateur de l'IATA présente les notes WP/153-Révision n° 1 (*Commentaires sur l'incidence en termes de coûts d'un mécanisme de compensation du carbone*) et WP/154-Révision n° 1 (*Mise en œuvre progressive de la GMBM*). Il souligne que l'IATA, au nom de l'ensemble de la communauté aérienne, appuie fermement le projet de résolution sur un régime mondial de MBM dans sa forme actuelle qui a été élaboré avec soin, car elle estime que le CORSIA constituerait une mesure efficace permettant de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation tout en atténuant le risque de distorsion du marché ou de la concurrence. L'IATA, qui apprécie le travail acharné accompli par le Conseil et les États pour élaborer le projet de résolution, se trouve dans une situation unique, car un grand nombre d'États, l'industrie aéronautique et, surtout, la société civile apportent un large soutien au CORSIA, comme l'indique clairement l'ICSA dans la note WP/206. L'IATA félicite les États, au nombre de plus de 60, qui ont signalé leur intention d'adhérer au CORSIA dès le début.

29. La communauté aérienne se retrouve dans une situation très inhabituelle en demandant d'être réglementée dans ce domaine. Étant donné que l'industrie du transport aérien doit accorder une attention particulière aux coûts, toute proposition entraînant des coûts supplémentaires est un problème pour l'industrie. De nombreux États ont également soulevé des questions à cet égard. Dans sa note WP/153-Révision n° 1, l'IATA démontre que les coûts connexes pour l'industrie, bien qu'importants,

sont gérables à partir du moment où l'on les considère dans le bon contexte. L'Assemblée est invitée à tenir compte de cette analyse lors de l'examen de l'impact du CORSIA.

30. Dans sa note WP/154-Révision n° 1, l'IATA se déclare favorable à l'approche par étapes figurant dans le projet de résolution, car elle estime qu'il s'agirait d'un moyen efficace d'offrir des possibilités d'application différenciée du CORSIA tout en minimisant les distorsions du marché. L'IATA pense que le CORSIA, s'il est adopté tel qu'il est rédigé actuellement dans la note WP/52, compléterait l'ensemble des mesures déjà mises en place pour veiller à ce que l'industrie puisse s'attaquer au problème de la croissance de ses émissions de CO₂ de la manière la plus efficace et la plus rentable possible, tout en lui permettant de poursuivre son rôle crucial d'appui au développement durable de la société planétaire et de l'économie. L'Assemblée est invitée à prendre en considération les vues de l'IATA lors de ses délibérations sur la mise en œuvre progressive du CORSIA pour tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives (SCRC) tout en minimisant les distorsions du marché.

31. L'observateur de l'ACI présente ensuite les notes WP/155-Révision n° 1 (*Point de vue de l'industrie sur une mesure mondiale fondée sur le marché pour l'aviation internationale*) et WP/413 (*Point de vue de l'industrie sur la participation volontaire au CORSIA*), toutes deux soumises conjointement par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA représentant l'ensemble de l'industrie de l'aviation mondiale. Les coauteurs félicitent l'OACI et ses États membres pour l'énorme travail accompli par un large éventail d'experts depuis la dernière Assemblée pour donner vie au CORSIA. Ils appuient fermement la proposition connexe du Conseil (WP/52) et se félicitent du large soutien de 62 États, représentant plus de 80 % de l'activité aérienne internationale, qui se sont maintenant engagés à adhérer au régime dès le début. Ils encouragent d'autres États à suivre cet exemple. Ils estiment que la proposition du Conseil, telle que présentée dans la note WP/52, respecte nombre des principes énoncés dans la note WP/155-Révision n° 1, car elle prévoit une différenciation assurée de la manière la plus rentable possible et sans distorsion excessive du marché. Insistant sur le fait que le temps presse et qu'un avenir durable commence dès maintenant, les coauteurs soulignent que pour que le régime soit mis en œuvre de manière efficace et en temps utile, il est nécessaire de conclure un accord sur les éléments clés du CORSIA lors de la présente Assemblée. Ils mettent en exergue leur engagement à collaborer étroitement avec l'OACI au renforcement des capacités et à la sensibilisation qui seraient nécessaires pour que toutes les parties prenantes du secteur veillent au succès de la mise en œuvre du régime. En conclusion, les coauteurs soulignent que l'adoption du CORSIA ne signifie pas que l'industrie de l'aviation relâcherait ses efforts visant à réaliser des gains d'efficacité par des mesures technologiques et opérationnelles ; ils précisent qu'au contraire, elle demeurerait fermement engagée à poursuivre ces mesures, et appellent tous les gouvernements à se joindre à ces efforts. Ils invitent donc instamment les États à parvenir à un accord sur le CORSIA lors de la présente Assemblée et leur demandent de montrer la voie en donnant au secteur aéronautique les moyens de croître et de soutenir les économies mondiales.

32. L'observateur de la Banque mondiale présente la note WP/248 (*Soutien à l'adoption par la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM)*), qu'il décrit comme étant davantage une proposition aux États membres qu'une note technique ou politique. L'adoption du régime mondial de MBM dans le cadre d'un panier de mesures permettra certes à l'aviation internationale de jouer un rôle de premier plan dans la lutte contre les changements climatiques, mais il importe de reconnaître que si l'Assemblée adopte le projet de résolution, la tâche qui attend les États membres pour élaborer et mettre en place l'infrastructure nécessaire à la satisfaction des exigences du régime mondial de MBM sera nouvelle et aura un calendrier ambitieux. Au cas où un manque de capacités et l'existence de contraintes financières entraveraient les efforts déployés par les États membres pour adhérer au régime dans ses premières phases, le Groupe de la Banque mondiale pourrait jouer un rôle important en tant qu'institution de développement. Il est rappelé que ces 20 dernières années, la Banque mondiale, par l'entremise de son Unité chargée du climat et du financement

carbone, a joué un rôle de pionnier dans la création et le maintien des marchés carbone, non seulement en acquérant des émissions pour le compte des pays, mais aussi en travaillant avec les pays clients sur la préparation au marché, les questions liées au système MRV ainsi que la mise en place des registres et l'établissement de liens entre eux. Actuellement, la Banque mondiale expérimente de nouveaux instruments dans le cadre de l'Accord de Paris de 2015. Si le projet de résolution sur un régime mondial de MBM est adopté, l'équipe de la Banque mondiale chargée des changements climatiques sera prête à mettre à profit son expérience des marchés carbone et à affecter des ressources financières pour aider les États en développement à se doter des capacités et des infrastructures nécessaires pour se conformer au CORSIA. Des discussions avec l'Équipe de l'environnement de l'OACI sur ce partenariat pour le renforcement des capacités ont commencé, de même que des consultations avec certains États membres et d'autres organisations internationales. La Banque mondiale attend avec intérêt un résultat positif de l'Assemblée, ce qui lui permettra de mettre au point et d'officialiser la portée de ses partenariats avec le Secrétariat et les États membres.

33. Acte est pris de la soumission par ailleurs des notes d'information ci-après : WP/431 (*Présentation des expériences en matière de suivi des émissions en République de Corée*) présentée par la République de Corée ; WP/443 [*Programme de réduction volontaire des émissions de la Thaïlande (T-VER)*] présentée par la Thaïlande ; WP/163 [*Une GMBM pour l'aviation internationale — considérations concernant la surveillance, la déclaration et la vérification (MRV), les critères des unités d'émissions (EUC) et les registres*] présentée par l'IATA ; WP/206 [*Le régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) de l'OACI*] présentée par l'ICSA ; WP/377 (*Elementos esenciales para un acuerdo global en MBM*) présentée par l'ALADA ; et WP/465 (*Plan de acción para la reducción de emisiones de CO₂ en la República Dominicana*) présentée par la République dominicaine.

Analyse

34. Exprimant son appui à la proposition de régime mondial de MBM (CORSIA) présentée dans le projet de résolution figurant à l'Appendice B de la note WP/52, le délégué de Trinité-et-Tobago souligne qu'il est très ambitieux du point de vue environnemental, qu'il apporte des précisions et limite la charge administrative des États participants. Il souscrit également à la position exprimée par les États-Unis dans la note WP/448 en ce qui concerne l'approche de la répartition des exigences de compensation figurant au paragraphe 9 du dispositif du projet de résolution, et la position formulée précédemment par Singapour au sujet du traitement des petits États insulaires en développement (PEID).

35. Réitérant la déclaration liminaire du Président du Conseil de l'OACI selon laquelle les yeux du monde entier sont tournés vers l'Assemblée de l'OACI, la déléguée de la Suède déclare que l'OACI doit réagir face aux problèmes qui se font jour, parmi lesquels le changement climatique. La Suède invite instamment l'Assemblée à convenir d'un régime mondial significatif de MBM qui permettrait de réaliser efficacement, à partir de 2020, l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone lié aux changements climatiques. Une occasion unique s'offre à nous de nous mettre d'accord sur un système crédible, solide et efficace, à savoir le CORSIA, qui serait le tout premier régime sectoriel mondial de compensation et de réduction des émissions de CO₂, et qui apporterait également la certitude nécessaire à l'industrie aérienne. Le projet de résolution figurant dans la note WP/52 est le fruit de négociations intenses, et les efforts inlassables déployés à cet égard par le Président du Conseil et le Secrétariat sont louables. Tout au long des négociations, l'on s'est efforcé d'être souple et constructif afin de répondre aux préoccupations d'autres États ou régions. En réitérant l'appui de son État au projet de résolution en tant que solution de compromis, la déléguée de la Suède souligne que la proposition est parvenue à un juste équilibre entre des États ayant des niveaux de développement économique et aéronautique différents. Elle souligne que la Suède, en tant qu'un des 44 États membres de la CEAC, s'est engagée dans la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016 à participer volontairement au CORSIA

dès sa création, sur la base du texte actuel du projet de résolution. Notant avec plaisir que de plus en plus d'États sont disposés à participer au CORSIA sur une base volontaire dès le début, la déléguée de la Suède invite d'autres États à suivre leur exemple. Elle insiste sur le fait que la Suède, comme les États-Unis, est prête à répondre, de concert avec d'autres États, à tout nouveau besoin des États en matière d'assistance technique et de renforcement des capacités en vue de leur préparation à la mise en œuvre du CORSIA, notamment l'élaboration de SARP de l'OACI dans le cadre du futur régime mondial de MBM.

36. Le délégué du Nicaragua félicite l'OACI pour les efforts qu'elle déploie en vue de réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale grâce à un panier de mesures comprenant non seulement des améliorations techniques et opérationnelles, comme la navigation basée sur les performances (PBN), l'amélioration des infrastructures et les carburants alternatifs durables, mais aussi désormais un régime mondial de MBM proposé dans le projet de résolution figurant dans la note WP/52. Il souligne toutefois que son État considère que le mécanisme de mise en œuvre du régime doit être décrit plus en détail dans le projet de résolution. Le délégué du Nicaragua relève que si le projet de résolution mentionne l'Accord de Paris de 2015, ce dernier ne fait aucune référence à l'aviation internationale en tant que source d'émissions de carbone. Néanmoins, le problème de la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale étant examiné par l'OACI, le Nicaragua estime qu'il doit être résolu dans l'esprit du Protocole de Kyoto, c'est-à-dire par des mesures différenciées et dans le respect des principes de non-discrimination et de possibilités égales et équitables pour développer l'aviation internationale de l'OACI. Le Nicaragua est d'avis qu'il faut poursuivre les travaux à cet égard.

37. Le délégué du Panama exprime son appui à la note WP/449 présentée conjointement par le Guatemala et l'Espagne. Il insiste sur la nécessité d'adopter, d'ici la fin de l'Assemblée, une résolution qui présenterait une voie claire et équitable que tous pourraient suivre et suivraient pour s'attaquer aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale grâce à la mise en œuvre du régime mondial de MBM proposé. Réaffirmant que l'Assemblée est sous les feux de la rampe, il souligne qu'il importe d'envoyer un message clair selon lequel le secteur de l'aviation est responsable et prend des mesures pour atteindre l'objectif commun de réduction des émissions de CO₂ afin de lutter contre les changements climatiques.

38. La déléguée de l'Espagne exprime sa gratitude et son appui à l'égard des travaux effectués par le Conseil pour élaborer un régime mondial de MBM, en particulier sa proposition relative au CORSIA figurant dans le projet de résolution joint à la note WP/52, qui reflète le consensus obtenu après de longues et difficiles négociations. Elle souligne que cette proposition étant un compromis global qui vise à répondre aux besoins et aux intérêts des États et de l'industrie de l'aviation, il convient de l'accepter dans sa forme actuelle, sans opérer des changements supplémentaires susceptibles de compromettre l'équilibre atteint.

39. La déléguée de l'Espagne approuve également la note WP/414 présentée par la Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC, dont l'Espagne, qui fait ressortir la nécessité de mettre en œuvre un panier de mesures pour atténuer les effets du secteur de l'aviation sur le changement climatique, soit un défi environnemental mondial. De plus, elle met en exergue l'engagement de l'ensemble de l'industrie mondiale de l'aviation à atteindre cet objectif, tel qu'exprimé dans les notes WP/155-Révision n° 1 et WP/413 présentées conjointement par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA. La déléguée de l'Espagne souligne aussi les observations formulées par l'IATA dans la note WP/153-Révision n° 1 au sujet de l'incidence financière d'un régime mondial de MBM sur les compagnies aériennes, et reprend les vues exprimées dans la note WP/206 par l'ICSA concernant les éléments clés à prendre en compte pour donner au CORSIA une base environnementale et économique solide et renforcer sa crédibilité, notamment en garantissant la transparence et la qualité des unités d'émission.

40. La déléguée de l'Espagne met en relief les six aspects clés ci-après : premièrement, la proposition du Conseil relative à un régime mondial de MBM (CORSIA) (WP/52) bénéficie du soutien de l'ensemble de l'industrie de l'aviation, notamment les constructeurs, les aéroports et les compagnies aériennes ; deuxièmement, l'analyse démontre que l'industrie aéronautique peut supporter les coûts liés au régime CORSIA et, par ailleurs, que l'instauration d'un régime mondial unique de MBM éviterait une multiplication de mesures beaucoup plus coûteuses et moins efficaces ; troisièmement, l'adoption de la proposition représente une occasion unique, pour le secteur, d'être le premier au monde à conclure un accord global sur la compensation et la réduction de ses émissions de CO₂ ; quatrièmement, cette proposition du Conseil a déjà permis à 62 États — ce qui montre une large représentation géographique des cinq continents — d'annoncer leur intention de participer volontairement au CORSIA dès le début ; cinquièmement, le projet de résolution joint à la note WP/52 reflète pleinement le consensus atteint par le Conseil et a été analysé dans le cadre de vastes études économiques qui ont démontré sa viabilité ; enfin, la proposition du Conseil contient des dispositions en matière de revue qui permettent d'apporter des ajustements futurs au régime afin d'en assurer l'efficacité.

41. En conclusion, la déléguée de l'Espagne souligne que l'Assemblée est confrontée à un défi historique consistant à parvenir à un accord sur un régime mondial de MBM (CORSIA) qui permettrait au secteur de l'aviation de s'acquitter de la responsabilité environnementale qui lui incombe de réduire ses émissions de CO₂, comme la société le demande à tous les secteurs de l'économie pour lutter contre le changement climatique.

42. Exprimant l'appui de son État à la note WP/52, la déléguée de l'Afrique du Sud félicite le Conseil et son Président pour les efforts déployés afin d'élaborer le projet de résolution sur un régime mondial de MBM, qui traduit une position de compromis. Relevant toutefois qu'il reste encore beaucoup à faire après la création du CORSIA, elle indique que l'Afrique du Sud est disposée à participer à ces nouveaux travaux, qui devraient être menés dans le même esprit de coopération qui a prévalu ces derniers mois. La déléguée de l'Afrique du Sud félicite les États développés qui se sont portés volontaires pour piloter la mise en œuvre du CORSIA, et tous les États ayant annoncé leur intention de participer volontairement à ce régime dès le début. Elle exprime en outre l'appui de l'Afrique du Sud à l'examen périodique de la mise en œuvre du CORSIA par le Conseil, qu'elle estime essentiel à l'efficacité du régime.

43. La déléguée du Canada exprime l'appui de son État au projet de résolution figurant dans la note WP/52 et son souhait que l'on aille de l'avant en vue de son adoption.

44. Conscient de la nécessité d'un régime mondial de MBM dans le cadre d'un panier de mesures visant à atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI en matière de croissance neutre en carbone à partir de 2020, le délégué de l'Australie se félicite de l'engagement pris par 62 États de 6 des 7 régions de l'OACI, représentant 83 % de l'activité aérienne internationale, d'adhérer au CORSIA dès le début sur la base du projet de résolution joint à la note WP/52. Rappelant que l'Australie a déjà annoncé son intention de participer volontairement au CORSIA dès le début, il souligne que l'engagement volontaire d'un nombre si important de grands États de l'aviation à participer à ce régime mondial de MBM ferait en sorte que ce dernier apporte une contribution environnementale importante et réduise les distorsions du marché, tout en tenant compte des circonstances spéciales et des capacités respectives de tous les États. Le délégué de l'Australie souligne que le régime proposé apporte à l'industrie de l'aviation la certitude nécessaire pour appuyer la création d'un marché du carbone solide et avancer avec confiance vers sa mise en œuvre. L'Australie encourage d'autres États à appuyer le CORSIA proposé dans la note WP/52, afin de contribuer au développement durable de l'industrie aéronautique mondiale.

45. La déléguée des États-Unis observe que son État appuie pleinement l'adoption du projet de résolution présenté dans la note WP/52. Constatant qu'il serait difficile de citer une autre question qui,

à l'OACI, a fait l'objet d'un examen plus attentif, réfléchi et transparent, elle évoque les nombreuses réunions qui se sont tenues sur le thème d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale ces trois dernières années, notant que d'innombrables réunions multilatérales et bilatérales informelles ont aussi eu lieu sur le même sujet. La déléguée des États-Unis souligne que ce n'est qu'au cours de l'été dernier que les États ont commencé à faire les compromis difficiles qui sont nécessaires à la prise en compte de la grande diversité des vues et des intérêts représentés à l'Assemblée. Ces compromis ont certes été difficiles pour les États-Unis et d'autres États, mais ils ont permis à l'écrasante majorité des pays de se rallier au projet de résolution figurant dans la note WP/52. Les énormes progrès réalisés devraient être une source de fierté. Reconnaissant qu'aucun État, y compris les États-Unis, ne possède une expérience de la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM, elle indique qu'il est sain d'avoir des préoccupations lorsqu'on fait un pas aussi important. C'est pour cette raison que l'OACI a entrepris un processus approfondi et que les États ont inclus un certain nombre d'éléments importants dans le projet de résolution afin de donner l'assurance qu'il serait possible de traiter toutes les questions susceptibles de se poser lorsque les États commenceraient à mettre en œuvre ce régime unique en son genre. La déléguée des États-Unis insiste sur le fait que le projet de résolution prévoit des revues périodiques rigoureuses qui permettraient d'analyser les impacts du régime, en examinant en particulier les coûts et les distorsions potentielles du marché, et que des ajustements seraient apportés au régime, au besoin — un point important.

46. Rappelant que l'OACI a été fondée sur un engagement à offrir des possibilités égales et équitables à toutes les compagnies aériennes, la déléguée des États-Unis souligne que la proposition de régime mondial de MBM serait adoptée d'une manière compatible avec cet engagement. Relevant que les représentants de l'industrie se sont à maintes reprises déclarés prêts, disposés et aptes à mettre en œuvre le régime, elle indique que leur confiance devrait donner à l'Assemblée l'assurance que le moment est venu d'adopter le régime mondial de MBM. Il est clair que bien des États partagent cette confiance, car 62 d'entre eux, représentant quelque 83 % de l'activité aérienne internationale, ont déjà annoncé leur intention de participer volontairement au régime dès le début, ce qui constitue une preuve écrasante d'appui au CORSIA. Insistant sur le fait que le monde attend que l'Assemblée prenne cette mesure historique pour le développement durable du secteur de l'aviation internationale, la déléguée des États-Unis invite d'autres États à se joindre aux États-Unis pour adopter le projet de résolution présenté dans la note WP/52.

47. Rappelant que son État est l'un des 44 États membres de la CEAC ayant signé la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016, le délégué de l'Islande souligne qu'il soutient en conséquence le projet de résolution sur le CORSIA présenté dans la note WP/52. L'Islande estime que le projet de résolution, qui résulte de délibérations longues et approfondies et de compromis, est conforme aux discussions tenues lors de la COP21 à Paris en 2015, qu'il est bien équilibré et qu'il aborde la question d'un régime mondial de MBM de manière responsable. Elle constate que le régime proposé bénéficie de l'appui sans réserve de l'ensemble du secteur de l'aviation, ce qui, à son avis, constitue une situation assez particulière. L'Islande félicite les nombreux États qui se sont engagés à participer volontairement au CORSIA dès son lancement, et invite les États qui ne l'ont pas encore fait à y adhérer sur une base volontaire dès le début, et à annoncer leurs intentions avant la fin de l'Assemblée.

48. La déléguée de Cuba fait remarquer que son État reconnaît le travail accompli par le Conseil, depuis l'adoption de la Résolution A38-18 de l'Assemblée, en vue d'élaborer une nouvelle résolution sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale qui permettrait d'atteindre le consensus le plus large possible. Cuba estime que le projet de résolution présenté dans la note WP/52 jette la base d'un échange de vues qui permettrait à l'Assemblée d'avancer vers un terrain d'entente. À cet égard, Cuba appuie la note WP/412, dans laquelle l'Inde, la Chine et la Fédération de Russie proposent quelques modifications au projet de résolution.

49. Rétirant que ce projet de résolution est le fruit de discussions intenses et que tous ont travaillé avec acharnement et fait des concessions afin d'atteindre le meilleur objectif commun pour l'aviation et l'environnement, la déleguée de la Hongrie souligne que son État appuie par conséquent le projet de résolution présenté dans la note WP/52, en tant que compromis global.

50. Soulignant que son État approuve également ce projet de résolution en tant que compromis global, le délégué de la Suisse met en exergue le fait qu'il est le résultat d'un travail considérable entrepris au cours des trois dernières années et qu'il reflète l'esprit de compromis dans lequel il a été élaboré. La Suisse est fermement convaincue que ce panier de mesures constitue une excellente base pour la mise en œuvre du CORSIA, le premier régime mondial de MBM couvrant un secteur entier de l'économie. Consciente du fait que le « parfait » est l'ennemi du « bien », la Suisse invite instamment l'Assemblée à s'abstenir d'entamer des discussions difficiles sur les détails des éléments techniques du projet de résolution, qui devraient à son avis être reportées à la phase de mise en œuvre du CORSIA.

51. La déleguée de la Grèce convient avec les intervenants précédents que le moment est venu pour la communauté de l'aviation de répondre aux préoccupations relatives au changement climatique mondial et que l'Assemblée devrait montrer la voie en adoptant un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale qui permettrait d'atteindre efficacement les objectifs climatiques. Relevant que beaucoup de travail a été effectué à l'OACI et au niveau régional pour parvenir à un compromis sur un régime de ce genre qui serait durable, équilibré et crédible, elle indique que la Grèce appuie le projet de résolution qui en résulte, tel que présenté dans la note WP/52, en tant que compromis global. La déléguée de la Grèce insiste sur le fait que son État et tous les autres États membres de la CEAC se sont engagés, par la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016, à participer volontairement au CORSIA dès sa création. La Grèce se félicite que d'autres États aient également annoncé leur intention de participer au régime dès le départ, et encourage le plus grand nombre possible d'États à en faire autant pour assurer la couverture la plus large possible des émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale.

52. Tout en exprimant son appui ferme à la note WP/52, le délégué de l'Arabie saoudite souhaite faire les remarques ci-après, qui devraient être prises en compte. Ayant écouté avec intérêt les interventions des délégués de la Chine, de la Fédération de Russie et du Qatar, entre autres, il souligne que les États se sont efforcés de parvenir à un consensus, notamment en ce qui concerne le caractère volontaire du CORSIA, sa phase pilote et la revue périodique de sa mise en œuvre. Ces éléments renforceraient la confiance et encourageraient les États à adhérer au CORSIA. Notant cependant que le CORSIA est fondé sur l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020, le délégué de l'Arabie saoudite propose : que cet objectif ambitieux mondial soit évalué périodiquement, en tenant compte des *principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale* inscrits dans l'Annexe 10 à la Résolution A38-18 de l'Assemblée ; et que les États disposent de suffisamment de temps pour examiner les questions importantes ayant trait à la mise en œuvre du CORSIA en vue d'aboutir à un consensus.

53. Se référant au paragraphe 7 e) du dispositif du projet de résolution de l'Assemblée figurant à l'Appendice B de la note WP/52, le délégué de l'Arabie saoudite suggère d'employer les termes retenus lors de la réunion informelle des Amis du Président (Montréal, 22-23 août 2016), à savoir « adhésion » (*opt-in*) et « renonciation » (*opt-out*), au lieu de ceux utilisés actuellement, car « participer » ou « mettre fin à la participation volontaire » pourrait avoir une connotation différente. S'agissant du paragraphe 5bis du dispositif, il fait observer que l'un des éléments du panier de mesures est celui des carburants alternatifs durables, dont l'utilisation influe sur les autres éléments. Le délégué de l'Arabie saoudite souligne que toute évaluation de la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures doit être exhaustive et prendre en considération l'impact sur la sécurité et l'intégrité environnementale, en particulier en ce qui concerne le cycle de vie des carburants alternatifs durables. Le délégué de l'Arabie

saoudite propose de supprimer le paragraphe *5bis* du dispositif afin de limiter le sujet au contenu de la note WP/49 sur les autres éléments du panier de mesures.

54. Le délégué du Costa Rica souligne la richesse de la biodiversité de son État, qui découle de sa situation sous les tropiques et de sa géographie, et il donne des précisions sur la gestion des ressources biologiques du pays, en particulier la conservation de ses forêts, compte tenu des services écologiques importants qu'elles fournissent, notamment la séquestration de carbone. Il attire l'attention sur le fait qu'environ 50 % du PIB du Costa Rica provient de l'écotourisme et du tourisme d'aventure, ce qui donne un nouvel élan à ses efforts de conservation. Rappelant par ailleurs les efforts de son État pour développer les ressources renouvelables, le délégué du Costa Rica souligne qu'il aspire à être un pays neutre en carbone avec une émission nette nulle de GES par an d'ici 2100.

55. Relevant que son État porte son message sur la protection de l'environnement dans tous les forums internationaux pertinents, le délégué du Costa Rica indique qu'il se félicite vivement de la proposition relative à un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale présentée dans la note WP/52, qui est conforme à la position adoptée par le Costa Rica à la COP21. Il rappelle que le Costa Rica a participé activement aux négociations ayant abouti à l'adoption de l'Accord de Paris en 2015. Le délégué du Costa Rica souligne qu'à la lumière de ce qui précède, son État a l'intention de participer volontairement dès le départ au régime mondial de MBM (CORSIA) et qu'il est entièrement disposé à participer activement aux divers comités techniques et d'orientation qui seraient créés pour analyser et mettre en œuvre le régime. Il fait valoir qu'en raison de ses accomplissements, le Costa Rica est en mesure de relever des défis plus importants en vue de promouvoir le développement durable. Sa tradition d'appui aux efforts multilatéraux, en fonction de ses capacités et de ses ressources, faciliterait l'adoption de mesures novatrices pour honorer ses engagements au titre de la CCNUCC. Le délégué du Costa Rica indique que son État estime que sa participation au CORSIA est d'une grande importance, d'autant plus qu'il reçoit un grand nombre d'écotouristes venus visiter ses zones sauvages et protégées. Le Costa Rica invite donc instamment les autres États qui ne l'ont pas encore fait à s'engager également à participer volontairement au CORSIA dès le début, pour défendre l'environnement mondial.

56. Le délégué de la Chine exprime son appui au rôle moteur joué par le Président du Conseil dans le traitement de la question de l'aviation et des changements climatiques sur la base d'une approche ouverte, transparente et axée sur les États membres. Il se déclare également favorable à la note WP/412 présentée conjointement par l'Inde, la Chine et la Fédération de Russie, et à la note WP/234 soumise par le Brésil. Le délégué de la Chine met en relief le fait que l'objectif principal de la participation de son État aux délibérations de cette Assemblée sur les questions liées aux changements climatiques est de résoudre ou de réduire les divergences par le dialogue, en vue de faciliter la recherche d'un consensus sur ces questions. Il rappelle que les pays en développement, dont la Chine, ont toujours soutenu que la réponse de l'OACI au changement climatique doit être guidée par des objectifs mondiaux de développement durable et s'efforcer de remédier au déséquilibre dans le développement de l'aviation internationale. Le délégué de la Chine souligne que les travaux à cet égard devraient s'inspirer sincèrement de l'esprit d'une coopération avantageuse pour tous et des contributions déterminées au niveau national de l'Accord de Paris de 2015. Il devrait s'agir de donner pleinement corps au principe des responsabilités communes mais différenciées (CBDR) des pays développés et en développement, de tenir compte de la situation particulière et des capacités respectives des pays en développement, et de fournir une assistance concrète sous forme d'appui financier, de transfert de technologies et de renforcement des capacités aux pays les moins avancés, aux pays en développement enclavés, ainsi qu'aux petits États insulaires en développement (PEID).

57. Se référant à la proposition de projet de résolution du Conseil sur un régime mondial de MBM (CORSIA) qui figure dans la note WP/52, le délégué de la Chine fait ressortir que des divergences

de vues importantes subsistent sur certaines questions essentielles, telles que : la reconnaissance claire des obligations des pays développés qui doivent prendre les devants en matière de participation à ce régime mondial ; le but et le contenu de l'évaluation du mécanisme du marché ; les dispositions concernant la deuxième phase du régime ; la répartition des obligations de compensation ; le système MRV, les critères des unités d'émissions et les exigences relatives au système des registres. Il souligne que ces différents points de vue ne peuvent et ne doivent pas être écartés ; au contraire, l'Assemblée doit écouter attentivement les vues et préoccupations de toutes les parties, en particulier celles des pays en développement. La Chine a pris acte du fait que certains États ont officiellement répondu à la lettre ENV 6/1-16/87 de l'OACI datant du 9 septembre 2016 et déclaré leur intention de participer volontairement au CORSIA dès sa création, soit en 2021, sans préjudice du résultat final de l'Assemblée. Le délégué de la Chine fait remarquer cependant que la réponse à la question de savoir si les préoccupations et les divergences de vues susmentionnées pourraient être dûment prises en compte serait cruciale pour déterminer s'il est possible d'atteindre un consensus et un résultat positif sur les enjeux climatiques et un régime mondial de MBM lors de la présente Assemblée. Il s'agirait donc d'une condition préalable à remplir pour que les parties concernées décident en fin de compte d'adhérer ou non au CORSIA.

58. Notant que de nombreux États membres, en particulier les pays en développement, n'ont pas été en mesure de participer directement aux délibérations sur les questions relatives aux changements climatiques et à l'élaboration d'un régime mondial de MBM qui ont eu lieu ces trois dernières années, le délégué de la Chine souligne que pour obtenir un résultat positif à l'Assemblée, il faudrait prévoir suffisamment de temps, créer assez de possibilités de dialogue et organiser de larges consultations pour que ces pays puissent apporter leur sagesse et leurs contributions au processus décisionnel, et le Secrétariat devrait établir un système permettant d'assurer une intégration équitable et complète, dans le projet de résolution de la note WP/52, de tout amendement proposé au projet qui découlerait de ce processus.

59. Insistant sur le fait que le secteur de l'aviation de la Chine a toujours adhéré à une philosophie de développement vert et à faible émission de carbone, et que son État joue concrètement un rôle actif dans la réponse aux changements climatiques, le délégué de la Chine met en relief ce qui suit : au cours des cinq dernières années, le secteur aéronautique chinois a effectué des investissements cumulés de plus de 13,5 milliards de RMB (hormis l'achat de nouveaux avions) et a mis en œuvre plus de 2 000 projets d'efficacité énergétique et de réduction des émissions ; la consommation de carburant et les émissions par unité TKP ont connu une baisse constante, ce qui a conduit à une capacité moyenne de réduction de CO₂ de plus de 900 000 tonnes an ; et en mai 2016, l'Administration de l'aviation civile de la Chine (CAAC) a soumis à l'OACI son plan d'action volontaire actualisé décrivant les efforts et les accomplissements du pays en matière d'économies d'énergie et de réduction des émissions. Il souligne que, quel que soit le résultat final des négociations sur les changements climatiques au cours de la présente session de l'Assemblée, la Chine ne faiblirait pas dans sa détermination à poursuivre le développement d'une aviation verte, et que sa volonté de s'acquitter activement des obligations correspondant à sa situation, à ses capacités et à son niveau de développement nationaux resterait inchangée.

60. Le délégué de la Chine indique que son État insiste sur le fait que le travail effectué pour limiter et réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale devrait être guidé par le principe des CBDR, dans le cadre de la gouvernance climatique mondiale. Il souligne que la Chine est prête à dialoguer et à tenir des consultations avec tous les participants dans les jours à venir pour élaborer un projet de résolution équilibré sur un régime mondial de MBM et s'efforcera de régler les différends par le dialogue. La Chine reste déterminée à contribuer à la recherche d'un résultat consensuel qui tienne compte des préoccupations de toutes les parties.

61. Le délégué de la Finlande relève que son État appuie fermement le projet de résolution sur un régime mondial de MBM (CORSIA) figurant dans la note WP/52, car il représente un compromis

équilibré qui reflète les éléments proposés par des pays du monde entier. La Finlande salue les efforts déployés par le Président du Conseil pour trouver une solution acceptable, ainsi que le travail acharné accompli par les experts techniques à cet égard. Réaffirmant que les yeux du monde entier sont tournés vers l'Assemblée, le délégué de la Finlande insiste sur la nécessité pour les États de s'unir, dans l'intérêt non seulement de l'environnement mais aussi de la communauté de l'aviation internationale. Rappelant que la durabilité est la clé de la croissance de communauté aéronautique, il souligne que cette dernière ne serait pas en mesure d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020 sans un accord de l'Assemblée sur un régime mondial crédible de MBM. Si la Finlande comprend que de nombreux États souhaitent que leurs propres priorités soient mieux prises en compte dans le projet de résolution, elle considère que l'Assemblée est un forum au sein duquel il est possible d'examiner la situation dans son ensemble et non des détails individuels, et que le CORSIA pourrait être affiné ultérieurement par le Conseil lors des revues périodiques prévues. La Finlande est convaincue que le projet de résolution constitue la meilleure voie à suivre et, en tant qu'État membre de l'UE, elle est prête à accélérer la mise en œuvre du CORSIA en offrant une assistance technique et à appuyer d'autres mesures de renforcement des capacités en vue de garantir la possibilité, pour tous les États, de participer à la lutte commune contre le changement climatique.

62. Le délégué du Pérou exprime son appui, en termes généraux, au projet de résolution présenté dans la note WP/52. Il relève que la Résolution A38-18 de l'Assemblée et les *principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale* énoncés dans son Annexe constituent un document historique qui sert de base aux délibérations actuelles sur un régime mondial de MBM. Soulignant qu'une fois adopté, le projet de résolution remplacerait la Résolution A38-18 de l'Assemblée, il insiste sur la nécessité de maintenir ces principes directeurs en les incluant dans la nouvelle Résolution en tant qu'Annexe, afin d'orienter les travaux futurs sur la question importante et délicate du régime mondial de MBM. Le délégué du Pérou rappelle, à cet égard, que les principes directeurs ont été supprimés du projet de résolution du Conseil sur les changements climatiques présenté dans la note WP/49 et qui a été examiné par le Comité lors sa séance précédente (EX/2). Enfin, le délégué du Pérou exprime son appui sans réserve à la note WP/428, dans laquelle le Chili demande que les informations pertinentes ayant trait aux futurs travaux techniques du CAEP sur le CORSIA soient mises à la disposition de tous les États membres, en particulier les informations relatives au système de surveillance, compte rendu et vérification (MRV), aux critères des unités d'émissions (EUC) et aux registres.

63. Le délégué de la France approuve la note WP/52 présentée par le Conseil et la note WP/414 présentée par la Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC, dont son État est membre. En outre, il exprime son appui aux propositions formulées par le Guatemala et l'Espagne (WP/449), l'Indonésie (WP/211-Révision n° 1), la Malaisie (WP/343), le Canada (WP/411) et les États-Unis (WP/448), et aux interventions faites par l'Afrique du Sud, l'Australie, l'Arabie saoudite, le Costa Rica et le Pérou. Le délégué de la France souligne que le projet de résolution sur un régime mondial de MBM contenu dans la note WP/52 est le fruit de nombreuses années de travail acharné et représente un bon compromis de la part de tous les États, qui a déjà recueilli un très large soutien. La preuve en est l'engagement déjà pris par 62 États, d'une grande diversité en termes d'origine géographique et de niveau de développement, de participer volontairement au régime dès son lancement. Rappelant que l'aviation civile internationale ne peut être le seul secteur économique à refuser de lutter contre les changements climatiques, il fait remarquer que l'ensemble de l'industrie mondiale de l'aviation elle-même invite instamment les États à parvenir à un accord sur le CORSIA lors de la présente Assemblée. Insistant sur le fait que le monde du climat a les yeux rivés sur cette question, le délégué de la France invite instamment l'Assemblée à assumer son importante responsabilité et à faire preuve d'ambition, de vision et d'enthousiasme pour écrire une page de l'histoire de l'aviation en adoptant le projet de résolution par lequel le CORSIA serait créé.

64. En exprimant son appui au projet de Résolution présenté dans la note WP/52, le délégué de l'Italie réitère qu'il représente un bon compromis, de nombreux États ayant fait preuve de la flexibilité nécessaire pour tenir compte des préoccupations des autres afin d'atteindre un juste équilibre entre des États aux niveaux de développement économique différents. Il rappelle que la résolution proposée prévoit un régime mondial de MBM crédible, solide et efficace et qu'elle doit être considérée comme un accord formant un tout. Le délégué de l'Italie se dit fier de l'engagement pris dans la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016 par les 44 États membres de la CEAC, dont son État, de participer volontairement au CORSIA dès le début et félicite tous les autres États qui ont déclaré leur intention de participer aussi volontairement dès le début, soulignant que leur participation ferait du CORSIA un outil efficace pour atteindre l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone lié à la lutte contre les changements climatiques dès 2020.

65. Le délégué du Japon souligne que son État, comme beaucoup d'autres, appuie fermement le projet de résolution présenté dans la note WP/52, qui a été élaboré au terme d'un long processus de négociations et de compromis mutuel. Le Japon estime que le projet de résolution est bien équilibré, car tenant compte d'autant de points de vue que possible, et il croit fermement que cette proposition permettrait à l'Assemblée d'aboutir à un résultat positif. Insistant sur la nécessité urgente de prendre des mesures dès que possible pour lutter contre le grave problème des changements climatiques, le Japon préconise l'adoption et la mise en œuvre du projet de résolution, ce qui démontrerait que l'OACI et ses États membres prennent des mesures concrètes à cet égard.

66. Le délégué de l'Irlande relève qu'en tant qu'un des 44 États membres de la CEAC ayant signé la Déclaration de Bratislava le 3 septembre 2016, son État appuie l'adoption du projet de résolution présenté dans la note WP/52, qui est l'aboutissement d'années de travail et représente un équilibre fragile entre les différents points de vue et divers paramètres du régime mondial de MBM proposé. Il note que si certains États jugent le projet de résolution trop ambitieux, d'autres estiment qu'il ne va pas assez loin dans la promotion des objectifs environnementaux. Le délégué de l'Irlande trouve encourageant que plus de 60 États aient jusqu'à présent déclaré leur appui au régime proposé et se soient engagés à y participer volontairement dès le début. Rappelant qu'à la COP21 (tenue en novembre/décembre 2015 à Paris), les dirigeants du monde entier ont pris des engagements très clairs en faveur de mesures mondiales de lutte contre le changement climatique planétaire et que la Conférence a confié à l'OACI la tâche d'élaborer une stratégie de lutte contre les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale, il souligne que l'occasion est maintenant donnée aux États membres de l'OACI de relever ce défi. L'Irlande recommande, de concert avec d'autres États membres de la CEAC, l'adoption du projet de résolution dans sa forme actuelle (WP/52) afin que le secteur de l'aviation puisse montrer la voie en étant le premier secteur à adopter des objectifs mondiaux contraignants de réduction des émissions de carbone. Le délégué de l'Irlande avertit que l'atteinte de cet objectif serait compromise en cas de réouverture et de renégociation des termes du régime proposé.

67. Le délégué de la Turquie souligne que son État appuie le projet de résolution présenté dans la note WP/52, car il estime que ce projet est le fruit de compromis complets et équilibrés. La Turquie salue les efforts déployés à cet égard par le Président du Conseil, le Secrétariat sous la direction de la Secrétaire générale, et les États membres, et exprime l'espoir qu'un consensus pourrait être atteint sur le projet de régime mondial de MBM qui permettrait de préserver l'intégrité environnementale et de marquer le rôle de chef de file de l'OACI dans ce domaine.

68. Le délégué de la Bolivie (État plurinational de) note que son État exprime toujours, dans les différents forums environnementaux, sa position en faveur d'une défense vigoureuse des droits de la Terre nourricière et a même proposé la création d'un tribunal de justice climatique. La Bolivie estime que le projet de résolution sur un régime mondial de MBM (CORSIA) figurant dans la note WP/52 signifie

que tous les États et leurs compagnies aériennes doivent assumer leurs responsabilités environnementales, ce qui se traduit par des obligations individuelles et collectives qui ne peuvent être réduites durant les négociations. Il est donc nécessaire de suivre de près les incidences environnementales de la mise en œuvre du CORSIA afin de déterminer ses avantages et le niveau de transparence des mécanismes de sa mise en œuvre. La Bolivie est consciente des engagements pris par les pays développés d'aider les pays en développement à mettre en œuvre le CORSIA, notamment au moyen du transfert de technologies et du renforcement des capacités, et relève que ce concours permettrait aussi aux pays en développement de respecter effectivement les engagements similaires qu'ils ont pris de réduire leurs émissions de CO₂ provenant de l'aviation grâce aux trois premiers éléments du dispositif, à savoir les technologies, les améliorations opérationnelles et les carburants durables. La Bolivie estime que cela éviterait une discrimination et des restrictions injustes dans le développement de leurs industries aéronautiques respectives.

69. Rappelant qu'en vertu de l'article 6 de l'Accord de Paris de 2015, les États doivent prendre des mesures d'atténuation et d'adaptation, le délégué de la Bolivie (État plurinational de) demande que l'Assemblée appuie les propositions présentées dans la note WP/262 soumise par la République dominicaine au nom des 22 États membres de la CLAC, dont son État, et notamment, affecte des ressources au développement et à l'amélioration des projets nationaux d'assistance environnementale pour l'élaboration et l'application de systèmes de MRV et de plans d'action visant à réduire les émissions. Il relève que son État est d'accord avec le Pérou pour que les *principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) (MBM) pour l'aviation internationale* énoncés dans l'Annexe à la Résolution A38-18 de l'Assemblée soient joints en annexe au projet de résolution figurant dans la note WP/52, car ils apportent un appui conceptuel au CORSIA. La Bolivie souscrit également à la demande formulée par le Chili dans la note WP/428 tendant à ce que les informations relatives aux futurs travaux techniques du CAEP sur le CORSIA soient mises à la disposition de tous les États membres, en particulier les informations ayant trait au système MRV, aux EUC et aux registres.

70. Dans ses remarques liminaires, le délégué de l'Inde souhaite apporter son appui à la note WP/234 présentée par le Brésil et à la note WP/387 soumise par la Fédération de Russie, ainsi qu'aux observations formulées par les délégations de l'Arabie saoudite, de Cuba, de l'Afrique du Sud et de la Chine. Tout en appréciant l'initiative du Conseil de présenter un projet de résolution sur un régime mondial de MBM à la 39^e session de l'Assemblée, l'Inde a certaines préoccupations au sujet de la note WP/52, qu'elle a déjà exprimées dans différents forums. La note WP/412, présentée conjointement par l'Inde, la Chine et la Fédération de Russie, porte sur quelques-unes de ces préoccupations, et l'on espère que le temps disponible pendant l'Assemblée sera mis à profit pour débattre de ces préoccupations et les régler à l'amiable.

71. Dans le cadre de la COP21, l'on a accompli des progrès importants qu'il importe de reconnaître et de suivre dans l'accord que l'Assemblée de l'OACI s'efforce de conclure. Tout d'abord, la préoccupation de l'Inde a trait au fait que l'Accord de Paris de 2015 n'impose pas la croissance neutre en carbone expressément à un secteur particulier et surtout pas d'ici 2020, comme le propose le CORSIA. Cela suscite des inquiétudes quant à l'utilisation de la croissance neutre en carbone 2020 comme base du système de compensation des émissions de carbone. L'Inde est d'avis que cette mesure serait régressive et nuirait au secteur de l'aviation, en particulier dans les pays en développement où ce secteur n'a pas encore atteint sa maturité et connaît une croissance rapide. Il s'ensuit que l'Inde n'est pas d'accord avec le gel des émissions de carbone de l'aviation internationale au niveau de 2020, aucune restriction de ce type n'ayant été imposée dans aucun secteur en vertu de l'Accord de Paris. L'Accord de Paris reconnaît clairement que les pays en développement n'ont pas encore atteint leur maximum d'émissions et que pour ce faire, il faudrait plus de temps. La pression à la baisse exercée par le mécanisme mondial des MBM réduirait la capacité des pays en développement, comme l'Inde, en les contraignant à supporter une charge économique plus lourde pour suivre le paradigme de la croissance dont bénéficient les pays en

développement. L'Inde est d'avis que le régime mondial de MBM proposé impose une forme de taxe sur toute croissance de l'aviation internationale au-delà de 2020, ce qui a un effet potentiellement dévastateur sur le développement de l'aviation dans les pays en développement où les activités aériennes viennent à peine d'essayer de décoller et sont sur une trajectoire à forte croissance. Une revue périodique devrait également intégrer cet aspect.

72. L'Inde a toujours affirmé, comme politique déclarée de son gouvernement, que la différenciation ne doit être fondée que sur les principes des CBDR et de SCRC. Dans le cadre de l'Accord de Paris, il a été clairement indiqué que les pays développés prendraient l'initiative en matière de réduction des émissions en raison de leurs responsabilités historiques. On s'attend donc à ce qu'au cours de la phase pilote et de la première phase de mise en œuvre du CORSIA, les pays développés jouent un rôle moteur. C'est pourquoi l'Inde suggère que le paragraphe 7 e) du dispositif du projet de résolution figurant dans la note WP/52 contienne explicitement l'expression « tout en reconnaissant que les pays développés prendront l'initiative ».

73. Le délégué de l'Inde insiste sur l'importance de reconnaître que l'OACI essaie d'expérimenter et d'évaluer un régime mondial de MBM qui n'a été mis en œuvre dans aucun secteur à l'échelle planétaire et que des résultats imprévus vont se produire. Les incidences environnementales et économiques du régime sont encore inconnues. En l'absence de données fiables, sans beaucoup d'analyses et de discussions et sans une présentation transparente des faits et des chiffres, le régime repose sur des projections et des spéculations. Le rôle du régime mondial de MBM dans la réduction des émissions n'a pas encore été prouvé par des moyens scientifiques. Il importe donc que la phase pilote et la première phase se déroulent sur une base volontaire. L'Inde appuie fermement la proposition relative à ces deux phases, telle qu'elle figure dans la note WP/52, car elle est intégralement conforme à l'Accord de Paris. L'Inde suggère de permettre que le régime soit mis à l'essai en tant que plate-forme mondiale et que l'évaluation de ces phases d'expérimentation soit disponible lors de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2025. Il est entendu que l'OACI a encore beaucoup de travail à faire avant de choisir une conception solide du régime mondial de MBM, qui doit être obligatoire — sauf dérogation — dans la deuxième phase. Le Conseil de l'OACI devrait poursuivre les travaux sur les éléments de conception spécifiques du régime à mettre en œuvre dans la deuxième phase qui, à la lumière de l'évaluation de la phase pilote et de la première phase, devrait être mise en œuvre ultérieurement. Le délégué de l'Inde réaffirme qu'en vertu des principes de l'Accord de Paris, le régime mondial de MBM devrait être fondé sur des contributions déterminées au niveau national, aussi l'Inde a-t-elle des préoccupations, à ce stade, au sujet des éléments de conception spécifiques de la seconde phase. Enfin, le délégué de l'Inde souhaite attirer l'attention sur la Résolution A36-22 de l'Assemblée de l'OACI (*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement*), plus précisément l'Annexe L (*mesures fondées sur le marché, notamment l'échange des droits d'émission*) dans laquelle il est convenu que tout système d'échange des droits d'émission reposerait sur les principes de l'accord mutuel et du consensus. Ces principes devraient être respectés à l'OACI, en particulier compte tenu de l'Accord de Paris qui reconnaît explicitement le principe de la règle du consensus et suit le processus inclusif et transparent dans le cadre d'une approche multilatérale. Il convient donc que tout régime mondial de MBM pour les émissions de l'aviation internationale adopté par l'Assemblée soit conforme à cette règle.

74. Le délégué du Mexique, M. R. Kobeh González, ex-Président du Conseil de l'OACI qui a depuis lors été nommé *ambassadeur itinérant à vie de l'OACI*, réaffirme qu'il est très prometteur que 62 États, représentant quelque 83 % de l'activité aéronautique internationale, aient déjà indiqué leur intention de participer volontairement au régime mondial proposé de MBM (CORSIA) dès son lancement. Il relève qu'il est par ailleurs encourageant d'entendre les nombreuses expressions d'appui aux efforts déployés par le Conseil et son Président, les États membres, l'industrie aéronautique, les ONG environnementales

et d'autres parties prenantes, au niveau tant politique que technique, pour examiner diverses approches d'un régime mondial de MBM, rapprocher différentes opinions et formuler en définitive le projet de résolution présenté dans la note WP/52, comme le Président l'a souligné précédemment. Le délégué du Mexique se joint donc à la grande majorité des intervenants pour exprimer son appui au projet de résolution sur un régime mondial de MBM. Il fait remarquer qu'il aurait peut-être été possible de parvenir à un consensus si la question n'avait pas été aussi complexe. Reconnaisant toutefois qu'il n'est pas facile de parvenir à un consensus à ce stade, le délégué du Mexique invite tous les délégués qui souhaitent protéger l'environnement et assurer le développement durable de l'aviation à tout mettre en œuvre pour le faire dès que possible. Le délégué du Mexique constate, à cet égard, qu'il existe de nombreuses autres questions techniques, juridiques, économiques et administratives importantes à traiter par l'Assemblée lors de la présentation par les Commissions de leurs rapports à la Plénière pour approbation. Il souligne que l'Assemblée devrait, une fois de plus, faire confiance au Conseil, qu'elle élit tous les trois ans, pour assumer ses responsabilités et continuer à développer le régime mondial de MBM conformément au projet de résolution, une fois adopté.

75. Le délégué de la Thaïlande appuie fermement l'adoption par l'Assemblée du régime mondial de MBM présenté dans la note WP/52, et sa mise en œuvre ultérieure, afin de renforcer les efforts mondiaux visant à réduire les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale. Soulignant que la Thaïlande s'engage à participer volontairement au CORSIA dès le début, il insiste sur le fait que l'assistance technique et l'appui au renforcement des capacités de la part de la communauté internationale et des États expérimentés sont considérés comme essentiels à la mise en œuvre effective du régime. Le délégué de la Thaïlande suggère que la méthodologie relative à la collecte et au calcul des données soit élaborée de manière plus simplifiée. Rappelant que la Thaïlande met en œuvre son programme de réduction volontaire des émissions (T-VER) depuis 2013 (cf. WP/443), il invite l'Assemblée à appuyer l'utilisation des crédits T-VER comme crédits de compensation du CORSIA.

76. Le délégué du Brésil fait remarquer que son État appuie : la note WP/428, dans laquelle le Chili demande que les informations pertinentes relatives aux futurs travaux techniques du CAEP sur le CORSIA soient mises à la disposition de tous les États membres, en particulier les informations ayant trait au système MRV, aux EUC et aux registres ; et la note WP/343, dans laquelle la Malaisie préconise une répartition équilibrée des exigences de compensation et la prévention des distorsions et discriminations sur le marché pour les compagnies aériennes en expansion, notamment dans les pays en développement. Le Brésil approuve également l'intervention du délégué de la Chine et insiste sur la nécessité, pour l'Assemblée, de prendre soigneusement en considération les préoccupations de la Chine concernant la différenciation.

77. Exprimant l'appui de son État à la note WP/52, le délégué de l'Allemagne met en exergue le travail acharné qui a été accompli ces dernières années pour élaborer le projet de régime mondial de MBM et souligne que l'OACI ne devrait pas manquer de le mettre en place et de l'appliquer en vue d'atteindre un objectif réaliste et commun pour l'aéronautique et l'environnement. L'Allemagne estime que la proposition figurant dans la note WP/52 constitue un ensemble équitable, et est donc prête à participer volontairement au régime mondial de MBM dès le début. Elle encourage les autres États membres à faire de même.

78. Ayant participé pendant plus de quatre ans aux nombreuses discussions qui ont eu lieu à différents niveaux au sujet d'un régime mondial de MBM, le délégué de Singapour souligne que la plus grande valeur de l'ensemble du processus est que l'on a désormais une idée claire de ce qui peut et ne peut pas fonctionner et de ce qui peut et ne peut pas recevoir un large appui des États membres. Affirmant que le projet de résolution contenu dans la note WP/52 constitue un compromis aussi valable que possible, il relève qu'il est de nature assez ambitieuse et bénéficie d'un appui important de la part de

nombreux États membres. Le délégué de Singapour reconnaît cependant que le projet de résolution ne répond pas aux préoccupations de tous, citant à titre d'exemple la divergence fondamentale des vues sur le texte relatif aux responsabilités des États développés et en développement. Suggérant que plus de temps soit accordé pour répondre à cette préoccupation et aux autres inquiétudes soulevées, il invite instamment chaque délégué, lors de la décision d'appuyer ou non le projet de résolution, à garder à l'esprit qu'il n'existe pas de solution parfaite permettant d'atteindre tous les objectifs, et à ne pas perdre de vue l'ensemble de la situation, l'objectif global et le bien général que l'OACI tente de réaliser dans le cadre de cette initiative. Singapour est d'avis que le projet de résolution, tel que présenté dans une large mesure, mérite d'être appuyé et qu'il serait dommage que l'Assemblée se termine sans qu'il ait été adopté.

79. La déléguée de l'Argentine indique que son État croit que le changement climatique constitue l'un des plus grands défis auxquels l'humanité est confrontée et qu'il nécessite l'action conjointe de tous les États. À cet égard, l'Argentine salue les travaux effectués par l'OACI et ses États membres, en coopération avec l'industrie aéronautique, et appuie le régime mondial de MBM pour l'aviation internationale (CORSIA) présenté dans le projet de résolution figurant dans la note WP/52. L'Argentine estime que l'élaboration et la mise en œuvre du CORSIA devraient se faire dans le cadre des principes et dispositions de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, en particulier le principe des responsabilités communes mais différenciées (CBDR) et celui des capacités respectives des États. L'Argentine souscrit donc à l'insertion explicite de ces principes dans le préambule et le paragraphe 4 du dispositif du projet de résolution. L'Argentine appuie l'approche par étapes qui permettrait la mise en œuvre progressive du CORSIA. Par ailleurs, l'Argentine insiste sur l'importance du processus de revue envisagé pour évaluer tous les aspects liés à la mise en œuvre du CORSIA dès le début et analyser les éventuelles distorsions du marché qui pourraient en résulter. Il souligne en outre qu'en aucun cas les mesures adoptées ne devraient créer des distorsions du marché dans le trafic international à destination et en provenance des pays en développement, nuire à la croissance des marchés de l'aviation des pays en développement ou porter préjudice au commerce international des pays en développement. L'Argentine estime donc qu'il conviendrait d'évaluer en particulier l'impact du CORSIA sur le transport du fret aérien. L'Argentine espère que le résultat des négociations en cours permettra d'appliquer intégralement le paragraphe 5 de l'article 3 de la CCNUCC afin que les États ne recourent pas, sur la base d'arguments environnementaux, à des mesures unilatérales qui auraient une incidence négative sur les activités commerciales des pays en développement. L'Argentine croit comprendre que ce qui est convenu dans le projet de résolution de la note WP/52 ne préjuge pas de l'issue des négociations au titre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux, et ne constitue pas un précédent pour tout autre mécanisme de compensation carbone applicable aux autres moyens de transport.

80. Le délégué de l'ex-République yougoslave de Macédoine fait observer que la plus grande menace pour l'industrie aéronautique et le monde est la conviction que quelqu'un d'autre viendra les mettre à l'abri des effets du changement climatique. Il est nécessaire que l'humanité, qui a inventé l'aviation, la protège en changeant son propre état d'esprit face à l'évolution du climat et au monde de l'aviation. L'ex-République yougoslave de Macédoine appuie fermement le projet de résolution du Conseil sur un régime mondial de MBM, qu'elle considère comme un compromis global soigneusement élaboré, efficace et bien équilibré. En tant qu'État membre de la CEAC et donc coauteur de la note WP/414, l'ex-République yougoslave de Macédoine souscrit entièrement à ce panier de mesures, conformément à son engagement de soutenir le développement du secteur de l'aviation tout en atteignant l'objectif de croissance neutre en carbone à partir de 2020 qui est lié à la lutte contre les changements climatiques et constitue une responsabilité mondiale.

81. La déléguée de la Nouvelle-Zélande indique que son État accueille favorablement la note WP/52 et qu'il est disposé à accepter et à appuyer le projet de résolution sur un régime mondial de MBM présenté à l'Appendice B de cette note, qui constitue un compromis répondant à nombre des préoccupations

exprimées par les États. La Nouvelle-Zélande a déclaré son intention de participer volontairement au CORSIA dès le début sur la base du texte actuel de la résolution. Soulignant qu'une écrasante majorité d'États appuient la note WP/52 en tant que compromis et accord formant un tout, et que bien des États, tant développés qu'en développement, manifestent leur engagement en notifiant à l'OACI leur intention de participer volontairement au CORSIA dès le départ, la Nouvelle-Zélande encourage les autres États à faire de même. Insistant sur le fait que l'OACI dispose de ses propres *principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale*, énoncés dans l'Annexe à la Résolution A38-18 de l'Assemblée, et que ce sont ces principes qui guident l'Assemblée dans son examen actuel de cette question, la Nouvelle-Zélande prévient qu'une référence sélective à l'Accord de Paris de 2015 rompt l'équilibre qui caractérise le texte de l'Annexe. Elle souligne également que le projet de résolution contient des dispositions de révision qui permettraient de tirer des enseignements de la mise en œuvre du régime et d'y apporter des ajustements afin d'accroître son efficacité. La Nouvelle-Zélande demande donc instamment l'adoption du projet de résolution.

82. Le déléguée de la Namibie exprime l'appui ferme de son État à la note WP/52, notamment la proposition de projet de résolution du Conseil qui y est jointe. La Namibie se félicite de l'exemple d'altruisme donné par les 62 États qui ont décidé de montrer la voie à suivre en mettant en œuvre le régime mondial de MBM dès sa création. Elle souligne que, pour les raisons évoquées par le délégué de l'Afrique du Sud pour expliquer son rôle de chef de file, et suivant cet exemple, la Namibie, malgré son faible niveau d'activité aérienne internationale, a soumis son propre plan d'action national pour la réduction des émissions de CO₂. La déléguée de la Namibie indique toutefois qu'il n'est pas encore clair si son État participerait volontairement au programme dès le début, avec les autres États mentionnés.

83. Le délégué des Îles Marshall exprime l'appui ferme de son État à l'adoption sans aucun amendement du projet de résolution sur un régime mondial de MBM contenu dans la note WP/52, en mettant en relief le fait que ce pays figure parmi les plus vulnérables aux effets du changement climatique, car il ne se trouve qu'à deux mètres au-dessus du niveau de la mer. Tout en admettant que le projet de résolution n'est pas parfait, il souligne que la note représente un ensemble très soigneusement équilibré. Le délégué des Îles Marshall rappelle que sans cette résolution et si le secteur de l'aviation internationale et les autres secteurs ne jouent pas leur rôle, il n'existerait aucun moyen de maintenir l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5°C comme cela a été convenu à la COP21, soit un objectif qui est essentiel à la survie des Îles Marshall. Son État ne peut se permettre d'attendre encore trois ans avant d'agir et ne peut se permettre rien de moins que ce qui est proposé dans la note WP/52. Le délégué des Îles Marshall prévient que si l'action est retardée, les sécheresses que tous connaissent deviendraient plus fréquentes, les tempêtes plus intenses et les marées « fortes » plus graves. Pour ces raisons et en dépit de ses propres contraintes économiques, les Îles Marshall non seulement appuient l'adoption du projet de résolution présenté dans la note WP/52, mais se portent aussi volontaires pour participer au régime mondial de MBM dès le début. Elles espèrent que tous les autres signataires de l'Accord de Paris de 2015, c'est-à-dire tous les États membres présents à l'Assemblée, feront de même.

84. Le Comité convient de reprendre l'examen de ce point de l'ordre du jour lors de sa prochaine séance.

85. La séance est levée à 12 h 15.

Procès-verbal de la quatrième séance
(Jeudi 29 septembre 2016 à 14 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

2. Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre (*section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché*) (suite)

- *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)*
- Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).
- Note présentée par l'Inde, la Chine et la Fédération de Russie
- Note présentée par le Guatemala et l'Espagne
- Note présentée par le Qatar
- Note présentée par l'Indonésie
- Note présentée par le Brésil
- Note présentée par la Malaisie
- Note présentée par la Fédération de Russie
- Note présentée par le Canada
- Note présentée par le Chili
- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
- Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
- Note présentée par la Banque mondiale
- Note d'information présentée par la République de Corée
- Note d'information présentée par la Thaïlande
- Note d'information présentée par l'IATA
- Note d'information présentée par l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)
- Note d'information présentée par l'Asociación Latinoamericana de Derecho Aeronáutico y Espacial (ALADA)
- Note d'information présentée par la République dominicaine

3. Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

Adoption de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies

Cadre mondial

- *Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation ICASS)*
- *Établissement d'un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde*
- *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*

Priorités stratégiques en matière de politique pour le prochain triennat

- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la CEAC

Cybersécurité— *La cybersécurité dans l'aviation civile*

- Note présentée par l'Argentine, la Belgique, la France, Guyana, la République démocratique populaire lao, la Namibie, Nauru, le Népal, les Pays-Bas, le Nigéria, la République de Moldova, la Fédération russe, Sainte-Lucie, l'Arabie saoudite, le Sénégal, la Sierra Leone, Singapour, l'Afrique du Sud, la Suisse, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Trinité-et-Tobago, les Émirats arabes unis et la Royaume-Uni
- Note présentée par les États-Unis et par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la CEAC, et projet de résolution d'EUROCONTROL
- Note présentée par la CANSO
- Note présentée par l'ICCAIA
- Note d'information présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL
- Note d'information présentée par la République dominicaine
- Note d'information présentée par les États-Unis

Sûreté côté ville

- Note présentée par la Fédération de Russie
- Note présentée par l'ACI

Annexe 17 et éléments indicatifs connexes

- Note présentée par l'Inde
- Notes présentées par la Fédération de Russie

Mesures d'atténuation de la menace interne

- Note présentée par les États-Unis
- Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des États africains

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre *(section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché)*

1. Le Comité exécutif reprend (EX/2 et /3) son examen, au titre du point 22 de l'ordre du jour, de la question d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale, qui fait l'objet de la note WP/52 présentée par le Conseil et de notes connexes soumises par des États et des organisations internationales.

2. Tous les délégués qui prennent la parole expriment leur reconnaissance pour les efforts considérables déployés depuis la 38^e session de l'Assemblée par le Président du Conseil, la Secrétaire générale et le Secrétariat, ainsi que par le Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) et le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), lesquels ont abouti au projet de résolution de l'Assemblée sur un régime mondial de MBM (CORSIA) présenté dans l'Appendice B de la note WP/52 et qui représente une position de compromis.

3. Le délégué de l'Égypte indique que même si son État fait partie des pays en développement ayant certaines préoccupations au sujet des éventuelles incidences négatives du régime mondial de MBM, il appuie le projet de résolution, notamment son paragraphe 7 sur le recours à une mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives des États, en particulier ceux en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion des marchés. Le délégué de l'Égypte attire également l'attention sur : le paragraphe 16*bis* du dispositif, dans lequel l'Assemblée détermine que le CORSIA ou tout autre régime décidé par l'Assemblée doit être la mesure basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO₂ de l'aviation internationale, ce qui garantit la non-redondance de l'application de MBM au-delà du CORSIA ; et le paragraphe 15, dans lequel l'Assemblée décide de la nécessité de prévoir des garanties dans le CORSIA pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter d'imposer des charges économiques inappropriées sur l'aviation internationale, et demande au Conseil de définir la base et les critères de déclenchement de cette mesure et de déterminer les éventuels moyens de s'attaquer à ces questions. Il fait remarquer que l'Égypte estime qu'une partie des recettes provenant de l'achat par les exploitants d'aéronefs d'unités d'émissions générées par le régime mondial de MBM de l'OACI ou par les mécanismes établis au titre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris devrait être affectée aux États en développement, notamment les petits États insulaires en développement (PEID). En conclusion, le délégué de l'Égypte approuve les observations formulées précédemment (EX/3) par l'Afrique du Sud.

4. Le délégué de la Sierra Leone apporte son appui au projet de résolution.

5. Notant que son État a appuyé dès le début les principaux éléments du régime mondial de MBM proposé, le délégué du Chili souligne qu'il souscrit au projet de résolution car ce dernier intègre, de manière équilibrée, toutes les diverses préoccupations des États. Le Chili estime néanmoins que le texte relatif à l'exemption *de minimis* théorique devrait être amélioré afin d'indiquer que chaque fois qu'un État dépassera le seuil établi, il sera inclus dans le CORSIA. À son avis, une telle inclusion ne devrait pas s'effectuer sur la base de la part individuelle d'un État dans les activités d'aviation internationale en TKP en 2018, comme l'indique actuellement le paragraphe 7 d) du dispositif du projet de résolution. Le délégué du Chili approuve les interventions précédentes des délégués du Pérou et du Brésil.

6. Reconnaissant que le projet de résolution est un texte de compromis, le délégué du Kenya exprime son appui sans réserve à ce projet et aux observations formulées par les délégués de l'Afrique du Sud et de l'Égypte et tous ceux qui ont préconisé son adoption. Observant que le paragraphe 7 f) du dispositif prévoit une revue par le Conseil de la mise en œuvre du CORSIA tous les trois ans, à partir de 2022, il souligne que cela devrait rassurer les nombreux États qui ne savent pas exactement les incidences qu'aurait, sur eux, le calcul des exigences de compensation.

7. Le délégué du Nigéria note que son État appuie fermement le projet de résolution, car il reconnaît que les impacts des émissions de CO₂ de l'aviation sont réels et que des mesures urgentes doivent être prises pour compenser et réduire ces émissions. Il souscrit aux observations formulées par les délégués de l'Afrique du Sud, de l'Égypte, des États-Unis, du Kenya, de la Sierra Leone et de l'Afrique du Sud, entre autres, qui ont préconisé l'adoption du projet de résolution présenté dans la note WP/52. Le délégué du Nigéria exprime aussi son appui aux États qui ont notifié leur intention de participer volontairement au régime mondial de MBM dès le début et encourage les autres à faire de même. Il exprime par ailleurs son appui à l'industrie de l'aviation, qui est également favorable à l'adoption du projet de résolution, car la mise en œuvre du CORSIA repose en définitive sur elle.

8. Le délégué des Seychelles souscrit au projet de résolution et aux interventions des délégués du Kenya et de l'Égypte, entre autres.

9. Exprimant aussi son appui au projet de résolution, la déléguée des Émirats arabes unis souligne que son État a officiellement notifié son intention de participer volontairement au CORSIA dès sa création. Rappelant les observations formulées précédemment par le délégué de l'Arabie saoudite concernant le paragraphe 7 e) du dispositif du projet de résolution relatif à l'option de renonciation pour les États qui ont décidé de participer volontairement au CORSIA, elle réaffirme l'importance de cette option et demande qu'elle soit précisée par le Secrétariat, car l'emploi du terme « arrêter » (*discontinue*) ne permet pas de savoir s'il s'agit d'une mesure définitive ou temporaire. Se référant au paragraphe 9 du dispositif et à la question des pays à croissance rapide et des « précurseurs » (*early movers*), la déléguée des Émirats arabes unis souligne qu'il importe de mener des études sur le passage d'une approche sectorielle à une approche dynamique de la répartition des exigences de compensation, en tenant compte des incidences économiques des différentes étapes. Elle souscrit aux observations du délégué de l'Afrique du Sud concernant les revues périodiques par le Conseil de la mise en œuvre du CORSIA afin d'en assurer l'efficacité [cf. le paragraphe 7 f) du dispositif]. La déléguée des Émirats arabes unis insiste sur la nécessité d'apporter aux États en développement l'appui dont ils ont besoin pour améliorer leur infrastructure aéronautique, en tenant compte des variations en termes de capacité. Elle rappelle que le régime mondial de MBM n'est proposé que pour combler un vide et qu'il faut progresser encore dans la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures. Reprenant une observation formulée antérieurement par le délégué de Singapour selon laquelle l'adoption par la communauté internationale d'une résolution sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale rendrait les choses meilleures et plus faciles pour toutes les parties prenantes, la déléguée des Émirats arabes unis invite instamment tous les délégués à coopérer et à travailler de concert pour améliorer le régime mondial de MBM proposé.

10. Exprimant son appui au projet de résolution, le délégué du Burkina Faso note que même s'il n'est pas parfait, il témoigne de la bonne volonté de tous les États. Par ailleurs, la volonté politique s'est manifestée dans les déclarations des hommes politiques et du Secrétaire général de l'ONU, M. Ban Ki-moon. Étant donné le contexte sous-jacent de l'initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB) de l'OACI et le fait que le Conseil procéderait à des revues périodiques de la mise en œuvre du CORSIA, le délégué du Burkina Faso se déclare convaincu que le régime mondial de MBM ne ferait pas de perdants. Il s'associe donc aux intervenants précédents pour préconiser l'adoption du projet de résolution.

11. Le délégué du Cameroun apporte également son appui au projet de résolution et souscrit aux interventions des délégués de l’Afrique du Sud, de l’Égypte, du Nigéria, du Kenya, du Burkina Faso et des Émirats arabes unis. Tout en reconnaissant les efforts considérables déployés pour élaborer le texte de compromis de la résolution, il souligne qu’il reste encore beaucoup à faire sur le régime mondial de MBM lors des prochaines Assemblées. Le délégué du Cameroun exprime l’espoir que tous les États se limiteront à mettre en œuvre uniquement le CORSIA, sans aucune mesure supplémentaire, après l’adoption de la résolution. Il encourage les États disposant des capacités et des ressources nécessaires à participer au CORSIA sur une base volontaire dès que possible.

12. Se félicitant de l’intention de 62 États représentant 83 % de l’activité de l’aviation internationale de participer volontairement au CORSIA dès le début, la déléguée de la Belgique indique qu’elle est convaincue que la décision qui doit être prise lors de la 39^e session de l’Assemblée porte sur un compromis global acceptable pour la communauté aéronautique internationale. Le projet de résolution définit dès le départ tous les éléments clés du régime mondial de MBM, garantit des conditions de concurrence équitables pour l’industrie de l’aviation et prévoit de solides dispositions relatives au renforcement des capacités. La déléguée de la Belgique partage l’opinion selon laquelle le projet de résolution présenté par le Conseil constitue un compromis adéquat et soigneusement équilibré, et représente le meilleur accord qui pouvait être offert au monde à ce stade. Elle appuie donc fermement l’adoption du projet de résolution.

13. Partageant les points de vue exprimés par les intervenants précédents qui appuient le projet de résolution, le délégué de la Pologne soutient que même s’il n’est pas parfait pour tous, il est suffisamment équilibré pour justifier son adoption. Il note qu’ayant récemment connu une transformation économique, la Pologne comprend les préoccupations des autres États. Elle est toutefois d’avis que le projet de résolution contient des éléments qui devraient répondre aux besoins des marchés émergents. La Pologne estime donc que le moment est venu de parvenir à un accord mondial sur les changements climatiques, notamment un régime mondial de MBM pour l’aviation internationale.

14. La déléguée de l’Autriche réaffirme que le projet de résolution est bien équilibré et couvre les différents besoins des États. Elle fait remarquer que le recours proposé à la mise en œuvre par étapes du CORSIA, qui comprend des phases volontaires, faciliterait la participation des États au régime mondial de MBM. La déléguée de l’Autriche souligne que pour parvenir à une solution environnementale fiable, il est important que le plus grand nombre possible d’États y participent volontairement dès le départ, et elle annonce que l’Autriche, État membre de la CEAC, ferait partie de ces États, conformément à la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016. Elle insiste sur le fait que pour maintenir la deuxième phase obligatoire, il serait nécessaire, pour la crédibilité de l’ensemble du secteur de l’aviation, de veiller à ce que les exemptions qui existent actuellement dans le texte du projet de résolution ne soient pas étendues. À cet égard, les activités de renforcement des capacités joueraient également un rôle important et devraient être développées davantage. La déléguée de l’Autriche relève qu’un autre élément important du projet de résolution est l’approche axée sur les routes, qui contribuerait à réduire au minimum les distorsions du marché entre exploitants d’aéronefs sur les mêmes routes. En conclusion, elle exprime son appui ferme au projet de résolution et insiste sur la nécessité, pour l’Assemblée, de prendre une décision commune à ce sujet, dans l’intérêt des générations futures.

15. Faisant remarquer que le changement climatique constitue l’un des plus grands défis mondiaux depuis des générations, le délégué du Royaume-Uni note que la nécessité de s’attaquer aux émissions de CO₂ d’une manière coordonnée au niveau mondial est largement reconnue. Rappelant que l’aviation doit jouer son rôle, il souligne que les yeux du monde entier sont tournés vers l’OACI et que les attentes sont très élevées. Il est donc nécessaire que cette Assemblée prenne des mesures. Comme les observateurs de l’industrie aéronautique l’ont indiqué lors des discussions, ils souscrivent au projet de

résolution qui, une fois adoptée par l'Assemblée, donnera à l'industrie de l'aviation la certitude dont elle a besoin pour investir. La crédibilité de l'OACI et de ses États membres sur cette question est en jeu. Sous la direction énergique du Président du Conseil, tous les États ont travaillé avec acharnement pendant longtemps pour parvenir au projet de texte de résolution présenté à l'Appendice B de la note WP/52. Beaucoup d'États, dont le Royaume-Uni, étaient disposés à faire parfois des compromis difficiles pour parvenir à un accord mondial à ce sujet. Le délégué du Royaume-Uni remercie tous les États qui ont fait preuve d'un tel pragmatisme.

16. Le délégué du Royaume-Uni est d'accord avec les nombreux délégués, tant des pays développés que de ceux en développement, qui ont déclaré que le projet de résolution présenté dans la note WP/52, bien qu'imparfait, représente un compromis global qu'ils peuvent accepter. Il confirme que le Royaume-Uni, État membre de la CEAC, a l'intention de participer volontairement au CORSIA dès le début, sur la base du projet de résolution et conformément à la déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016. Le délégué du Royaume-Uni félicite tous les États, en particulier ceux en développement, qui se sont portés volontaires pour participer au CORSIA dès le début. Insistant sur le fait que l'obtention de l'accord de 62 États représentant 83 % de l'activité de l'aviation internationale pour participer volontairement au CORSIA dès le départ constitue une réalisation majeure, il souligne que cet accomplissement ne doit pas être mis en péril. Le délégué du Royaume-Uni encourage un plus grand nombre d'États à participer volontairement au régime mondial de MBM, avec un appui, au besoin, sous forme d'assistance technique et de renforcement des capacités, afin de donner un signal clair de leur détermination commune à lutter contre les incidences environnementales des émissions de CO₂ provenant de l'aviation sur la planète.

17. La déléguée de la Norvège souligne que dans la foulée de la 21^e session de la Conférence des Parties à la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (COP21, tenue en novembre/décembre 2015 à Paris), la communauté internationale, la société civile et le grand public attendent beaucoup de la présente Assemblée un résultat qui serait un signal clair que l'OACI et le secteur de l'aviation internationale feront leur juste part des efforts qui doivent être déployés au niveau mondial pour atténuer les changements climatiques. Il est donc nécessaire que les délégués se mettent d'accord sur un régime mondial crédible, solide et efficace de MBM pour l'aviation internationale, le CORSIA, qui serait le premier régime sectoriel planétaire de compensation et de réduction des émissions de CO₂. C'est pourquoi il est si important que le CORSIA proposé permette d'atteindre les objectifs climatiques. Un point critique a été atteint et il convient de relever ce défi commun afin de préserver la légitimité du secteur de l'aviation internationale, comme l'ont souligné de nombreux intervenants précédents.

18. La déléguée de la Norvège réaffirme que le projet de résolution proposé par le Conseil est le fruit de discussions intenses et que tous les États ont travaillé avec acharnement et ont fait des concessions en vue d'atteindre les meilleurs objectifs communs pour l'aviation et l'environnement. Elle rappelle que tout au long des négociations, la Norvège a fait preuve de souplesse afin de répondre aux préoccupations d'autres États et régions, en particulier pour parvenir à un juste équilibre. La Norvège estime qu'il importe d'assurer la clarté et la solidité de la couverture du régime, et de garantir la capacité de tirer des enseignements de ce dernier et de l'améliorer au fil du temps. Il est par ailleurs important que les travaux ultérieurs soient conformes aux décisions pertinentes prises au titre de la CCNUCC afin d'assurer un volume élevé de réductions d'émissions. S'il est clair qu'il reste encore du travail à faire, il convient de faire le premier pas et de trouver un accord sur le texte de compromis du projet de résolution. Soulignant que son État et les 43 autres États membres de la CEAC ont publiquement annoncé dans la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016 leur engagement à participer volontairement au CORSIA dès sa création, la déléguée de la Norvège salue la décision similaire des autres États et encourage autant d'États que possible à faire de même avant la fin de l'Assemblée.

19. Rappelant que son pays a une étendue géographique d'environ 3 000 km le long de la côte sud-est de l'océan Indien, le délégué du Mozambique souligne qu'en raison des effets du changement climatique, certaines de ses villes sont au-dessous du niveau de la mer. En outre, le pays enregistre des inondations dans le nord et une sécheresse dans le sud durant la même saison. Le Mozambique appuie donc fermement le projet de résolution, compte tenu des avantages qu'il est censé procurer sur le plan environnemental, ce qui conduirait à un monde meilleur.

20. Le délégué des Îles Salomon indique qu'en tant que l'un des petits États insulaires en développement (PEID), son État appuie le maintien du rôle moteur de l'OACI dans le traitement des questions environnementales liées à l'aviation civile internationale, en ce qui concerne notamment les émissions de gaz à effet de serre (GES) qui provoquent les changements climatiques. Il souligne que même si les émissions totales de CO₂ des Îles Salomon et des États insulaires du Pacifique, y compris celles du secteur de l'aviation, sont négligeables, ces pays subissent les graves conséquences du changement climatique provoqué par les émissions de CO₂ des pays industrialisés. Tout en saluant le travail acharné qui a été accompli pour élaborer le projet de régime mondial de MBM figurant dans le projet de résolution, le délégué des Îles Salomon souligne que si l'OACI doit faire preuve d'équité et de justice, les derniers détails du CORSIA devraient tenir compte des besoins et circonstances particuliers des îles Salomon et des États insulaires du Pacifique où l'aviation constitue, pour l'économie, le moyen le plus viable de transport international permettant de soutenir le tourisme, le commerce et les échanges. Les Îles Salomon demandent donc que tous les PEID soient exemptés du régime mondial de MBM afin d'atteindre un équilibre qui permettrait de relever le défi de l'initiative NCLB de l'OACI et de la connectivité des PEID. À cet égard, l'appui des Îles Salomon au projet de résolution ne signifie nullement que l'OACI puisse ignorer leur appel à la prise en compte de la situation et des besoins particuliers de leur État et des autres États insulaires du Pacifique.

21. Tout en notant que certains États ont fait part de leurs préoccupations au sujet du projet de régime mondial de MBM, en mettant en doute sa fiabilité et son efficacité et en demandant un délai supplémentaire pour réaliser des études qui en apporteraient la preuve, le délégué de la République de Moldova affirme que le CORSIA, qui est le fruit de longues discussions, intègre déjà les éléments nécessaires et tient compte des vues tant proactives que prudentes sur la question. Il appuie donc fermement le projet de résolution.

22. Exprimant également son appui au projet de résolution, le délégué de la Slovénie souligne qu'il constitue un bon compromis et un bon point de départ pour les prochaines étapes du long mais extrêmement nécessaire processus visant à réduire au minimum le bilan carbone de l'aviation.

23. Le délégué du Portugal souligne que le projet de résolution a déjà reçu un large appui de la part d'États du monde entier et de l'industrie de l'aviation dans le cadre de longues consultations bilatérales et multilatérales qui ont eu lieu sous les auspices de l'OACI. Il rappelle également la déclaration faite précédemment (EX/3) par le délégué des Îles Marshall, selon laquelle la réalisation de l'objectif de l'Accord de Paris de 2015 de maintenir l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C est essentielle à la survie de son État. Compte tenu de la responsabilité qui incombe à l'Assemblée d'aborder cette question, et de tous les travaux déjà effectués pour élaborer la proposition de régime mondial de MBM, le délégué du Portugal souligne avec force que le moment n'est pas venu de rouvrir les discussions sur ses éléments clés. Il propose donc que l'Assemblée adopte un régime mondial de MBM crédible, solide et efficace, et s'accorde sur tous les éléments clés et les phases de mise en œuvre pour la durée totale du régime, notamment une feuille de route pour l'élaboration des éléments restants qui sont nécessaires pour le rendre opérationnel en 2020, tout en garantissant la non-discrimination entre exploitants d'aéronefs et l'égalité de traitement de tous les participants.

24. Le délégué du Portugal est tout à fait conscient qu'étant donné la portée du régime, tous les États ne sont pas prêts à prendre rapidement des mesures de mise en œuvre, et que les circonstances spéciales et les capacités respectives des États doivent être prises en compte dans la mesure du possible et conformément à l'Accord de Paris de 2015. De l'avis du Portugal, la phase pilote et la première phase du régime constituent la voie à suivre pour atteindre un juste équilibre entre des États se trouvant à différents stades du développement économique et aéronautique. Le Portugal, en tant que coauteur de la note WP/414 avec les 43 autres États membres de la CEAC, s'engage pleinement à appuyer les efforts déployés par l'OACI pour parvenir à un consensus sur un régime mondial de MBM lors de la présente 39^e session de l'Assemblée. À cet égard, le Portugal a souscrit à la déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016, par laquelle tous les États membres de la CEAC se sont engagés à participer volontairement au régime dès son lancement. Le délégué du Portugal encourage les États qui ne l'ont pas encore fait à se joindre au nombre croissant d'États qui ont déclaré leur engagement à participer volontairement au CORSIA dès sa création. En conclusion, il exprime son appui à la note WP/428 (Chili), convenant entièrement de l'importance de mettre à la disposition de tous les États membres les informations pertinentes relatives aux futurs travaux techniques du CAEP sur le CORSIA, en particulier les informations ayant trait au système de surveillance, compte rendu et vérification (MRV), aux critères des unités d'émissions (EUC) et aux registres.

25. Mettant en relief le fait que son État est aux avant-postes de la lutte contre le changement climatique mondial, le délégué des Maldives souligne que toute élévation du niveau de la mer qui découlerait de l'évolution du climat entraînerait sa disparition de la surface de la terre. Les Maldives appuient donc la composante volontaire du projet de résolution sur un régime mondial de MBM. Il a toutefois des préoccupations au sujet d'autres éléments du projet de résolution et souscrit par conséquent à la note WP/412 (Inde, Chine et Fédération de Russie) et aux interventions des délégués de l'Arabie saoudite, de la Chine et de l'Inde. Les préoccupations des Maldives portent essentiellement sur la phase obligatoire du régime, que le projet de résolution n'expose pas de manière suffisamment détaillée. À son avis, l'acceptation de la phase obligatoire sans en connaître les détails au préalable créerait des problèmes à l'avenir. Les Maldives sont tributaires du transport aérien, et tout ce qui touche ce dernier a une incidence négative sur leur économie. Ne voulant pas être à la traîne, notamment sur le plan économique, les Maldives estiment qu'il est impératif de parvenir à une résolution sur un régime mondial de MBM qui soit intégralement conforme à la nécessité de sauver la nature, de sauver leurs populations et de sauver leur économie. En convenant avec le délégué de Singapour que l'Assemblée ne pourrait conclure sans l'adoption d'une résolution sur un régime mondial de MBM, le délégué des Maldives invite instamment tous les délégués à faire un pas de plus vers la position des uns et des autres, afin qu'un accord puisse être trouvé et une résolution acceptable pour tous adoptée.

26. Le délégué du Danemark exprime son appui ferme au projet de résolution, car il représente un juste équilibre établi entre des États ayant des niveaux différents de développement économique et de développement de l'aviation sans créer de distorsion du marché, et prévoit une revue périodique de la mise en œuvre du CORSIA pour en évaluer les résultats. Il souligne qu'à l'instar des 43 autres États membres de la CEAC, le Danemark s'engage, dans la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016, à participer volontairement au CORSIA dès le début. Exprimant sa satisfaction quant à l'engagement similaire de nombreux autres États, le délégué du Danemark encourage d'autres États à faire de même. Il salue par ailleurs avec plaisir l'appui de l'ensemble de l'industrie de l'aviation au projet de résolution.

27. Compte tenu de la déclaration faite dans son message vidéo préenregistré (P/1) par M. Ban Ki-moon, le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies, selon laquelle le monde a depuis longtemps dépassé le stade des demi-mesures, le délégué des Pays-Bas exprime également son appui au projet de résolution, qui illustre l'esprit d'initiative et le sens de responsabilité nécessaires pour

assurer l'avenir de l'aviation et le bien-être des futures générations. Exprimant sa gratitude aux délégués de l'Afrique du Sud, du Mexique, de la Sierra Leone, du Kenya, du Nigéria, des Seychelles, du Burkina Faso et d'autres pays pour leurs interventions encourageantes en faveur du projet de résolution, il rappelle que ce dernier représente un juste équilibre entre les divers intérêts et positions des États qui ont été examinés ces dernières années. Le délégué des Pays-Bas souligne que le projet de résolution prévoit la différenciation et des revues périodiques permettant d'améliorer davantage le CORSIA si cela est jugé approprié compte tenu des résultats.

28. Le délégué des Pays-Bas prend acte des demandes de divers États de participer à l'élaboration des éléments techniques du CORSIA, comme celle formulée par le Chili dans la note WP/428. Notant que l'approche actuelle du CAEP permet la participation active de tous les États, même ceux qui n'en sont pas membres, il offre l'aide des Pays-Bas pour trouver les moyens de mettre cette approche en pratique. Reconnaisant par ailleurs que l'appui technique est une condition importante pour qu'un certain nombre d'États puissent participer au régime, comme l'indique par exemple l'Indonésie dans la note WP/211-Révision n° 1, le délégué des Pays-Bas souligne que son État étudie les moyens pratiques de fournir un tel appui (financier et/ou en nature).

29. En conclusion, le délégué des Pays-Bas affirme que le projet de résolution est bien équilibré, que les conditions nécessaires au bon fonctionnement du régime mondial de MBM sont réunies et que les informations sur son impact en termes de coûts et d'efficacité environnementale sont claires. Il affirme que rien n'empêche par conséquent le Comité exécutif de recommander à la Plénière l'adoption du projet de résolution présenté dans la note WP/52.

30. Se joignant au Royaume-Uni, à la Suède, au Portugal et aux nombreux autres États qui se sont prononcés en faveur du projet de résolution, le délégué de l'Estonie relève que le fait que 62 États représentant 83 % de l'activité aérienne internationale ont déclaré leur intention de participer volontairement au CORSIA dès le début constitue un signe clair que la résolution pourrait être adoptée sans aucun changement. Il invite instamment tous les États qui ne l'ont pas encore fait à formuler une déclaration similaire avant la fin de l'Assemblée.

31. Le délégué de la Croatie se déclare très favorable à l'adoption du projet de résolution dans sa forme actuelle, car il représente un compromis clair qui permettrait d'atteindre les objectifs de réduction des émissions de CO₂ provenant de l'aviation. Il note que la Croatie est fière de partager l'engagement pris par tous les États membres de la CEAC dans la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016 de participer volontairement au CORSIA dès sa création. Félicitant tous les autres États qui se sont portés volontaires pour participer au programme dès le début, le délégué de la Croatie invite les autres États ayant la capacité de le faire à agir de même.

32. Complétant son intervention précédente (EX/3), le délégué de l'Argentine exprime son appui à la note WP/428 dans laquelle le Chili demande que les informations pertinentes relatives aux futurs travaux techniques du CAEP sur le CORSIA soient mises à la disposition de tous les États membres, en particulier les informations ayant trait au mécanisme MRV, aux EUC et aux registres. Tout en sachant que le Comité est convenu de suspendre l'examen du projet d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* (WP/49) jusqu'à la conclusion des délibérations sur la question d'un régime mondial de MBM, il tient à déclarer officiellement qu'il est d'accord avec les délégués du Pérou et de Bolivie (État plurinational de), entre autres, que les *principes directeurs de la conception et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale* énoncés dans l'Annexe à la Résolution A38-18 de l'Assemblée devraient être joints, en tant qu'Annexe, au projet de Résolution sur un régime mondial de MBM figurant dans la note WP/52, car ils apportent un appui conceptuel au CORSIA.

33. Le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée exprime son appui sans réserve à ce projet de résolution, dans le contexte de la poursuite des travaux visant à atteindre l'objectif ambitieux mondial d'une croissance neutre en carbone provenant des émissions de l'aviation à partir de 2020. Il souligne qu'il s'agit du fruit d'un compromis réfléchi, prudent et délicatement équilibré, en particulier pour les PEID du Pacifique qui sont aux prises avec les changements climatiques. Tout en notant avec satisfaction le paragraphe 7 d) du dispositif du projet de résolution qui exempte les PEID, les pays les moins avancés et les pays en développement enclavés de la deuxième phase obligatoire du CORSIA, le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée souligne que son État a néanmoins l'intention de participer volontairement au CORSIA dès sa création.

34. Mettant en relief le fait que les changements climatiques constituent une préoccupation mondiale et que les efforts pour y faire face sont d'une importance capitale, le délégué de la République-Unie de Tanzanie exprime son appui ferme au projet de résolution qui a été formulé à l'issue de discussions intensives tenues avec les États et l'industrie de l'aviation dans différents forums en vue de parvenir à un consensus. Notant que certains éléments du CORSIA sont encore en cours d'élaboration, il insiste sur la nécessité de les achever et de répondre aux préoccupations exprimées au sujet de l'importance d'accroître la participation au régime mondial de MBM. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie félicite tous les États qui ont annoncé leur intention de participer volontairement au CORSIA dès sa création.

35. Le délégué de la Slovaquie exprime également son appui au projet de résolution. Constatant qu'elle bénéficie aussi de l'appui de l'industrie de l'aviation, qui sera la plus touchée par la mise en œuvre du CORSIA, il souligne qu'il incombe désormais aux États de parvenir à un consensus à ce sujet.

36. Mettant en exergue la nature dramatique des changements climatiques, le délégué du Togo cite l'augmentation de la température qui, dans certaines régions, dépasse le seuil de 1,5 °C accepté à la COP/21 et inscrit dans l'Accord de Paris. Insistant sur la nécessité pour le monde entier de reconnaître qu'il importe de limiter l'élévation de la température moyenne planétaire à ce seuil, il souligne que le projet de résolution sur un régime mondial de MBM offre une occasion qui devrait être saisie pour s'attaquer aux changements climatiques et préserver l'environnement pour les générations futures. Le délégué du Togo félicite tous les délégués qui se sont exprimés en sa faveur, notamment les délégués de l'Afrique du Sud, du Burkina Faso, du Nigéria et du Kenya. Il se félicite également de la note WP/412 (Inde, Chine et Fédération de Russie).

37. Exprimant son appui ferme au projet de résolution présenté dans la note WP/52, la déléguée de la Jamaïque fait remarquer que son État, qui est confronté quotidiennement à la réalité des incidences du changement climatique, estime qu'il constitue une bonne base pour aller de l'avant et serait un ajout positif à l'Accord de Paris 2015. En outre, son adoption apporterait une certitude au secteur de l'aviation, qui est d'une importance vitale pour la Jamaïque, le tourisme étant l'une de ses principales sources de revenu.

38. Le délégué de la Fédération de Russie exprime son appui ferme aux déclarations faites par l'Arabie saoudite, la Chine et l'Inde, ainsi qu'à la note WP/428 dans laquelle le Chili demande que les informations pertinentes relatives aux futurs travaux techniques du CAEP sur le CORSIA soient communiquées à tous les États membres, en particulier les informations ayant trait au mécanisme MRV, aux EUC et aux registres. Il attire ensuite l'attention sur la note WP/412 (Inde, Chine et Fédération de Russie) qui propose certaines modifications au projet de résolution, rappelant que les trois États coauteurs représentent une large proportion de la population mondiale. Insistant sur la nécessité de parvenir à un consensus sur le projet de résolution afin de pouvoir poursuivre efficacement les travaux sur le régime

mondial de MBM, il note que le texte actuel contient un certain nombre de concepts qui doivent encore être clarifiés. Le délégué de la Fédération de Russie assure aux délégués des Îles Marshall et du Mozambique que les modifications proposées dans la note WP/412, qui mettent l'accent sur les exigences de réduction des émissions de CO₂ plutôt que sur les exigences de compensation, n'entraîneraient pas de nouvelles augmentations du niveau de la mer du fait du changement climatique. Il cite, à titre d'exemple, les modifications qu'il est proposé d'apporter au paragraphe 14 du préambule du projet de résolution pour tenir compte de l'Accord de Paris de 2015, qui serait révisé comme suit (voir le paragraphe 2.3 de la note WP/412) :

« *Considérant* que la CCNUCC et l'Accord de Paris prévoient des mécanismes comme le mécanisme de développement propre (MDP) et le mécanisme de mise en œuvre volontaire des contributions déterminées au niveau national (NDC) établies au paragraphe 4 de l'article 6 de l'Accord de Paris pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES tout en facilitant un développement durable, qui profitent particulièrement aux États en développement ; ».

Soulignant que les changements proposés ne modifient pas le sens du paragraphe 14 du préambule, le délégué de la Fédération de Russie affirme qu'ils doivent servir de base pour aller de l'avant.

39. Exprimant l'appui inconditionnel de son État au projet de résolution présenté dans la note WP/52, le délégué de Monaco souligne que son souverain, le Prince Albert II, comme de nombreux autres dirigeants mondiaux représentés à l'Assemblée, est préoccupé par l'avenir de la planète et attend l'adoption d'un régime mondial efficace et pragmatique de MBM pour l'aviation internationale. Constatant que l'Assemblée est confrontée à un défi historique, il souligne que bien que les modifications au projet de résolution proposé dans la note WP/412 ne soient pas dénuées de substance, si l'Assemblée continue à mettre l'accent sur toutes les questions en suspens, elle se dérobera à ses responsabilités, comme elle l'a fait lors de la 38^e session en 2013. Le délégué de Monaco fait remarquer que le débat actuel montre clairement que le projet de résolution figurant dans la note WP/52 est un texte de consensus qui a recueilli l'appui d'un très grand nombre de délégués. Il met en garde contre le fait qu'une absence de décision sur un régime mondial de MBM révélerait une incapacité terrible de la part de l'Assemblée et de l'OACI à s'attaquer au problème mondial des émissions de l'aviation qu'elles seules pourraient résoudre. Le délégué de Monaco conclut en invitant les délégués à être à la hauteur de leurs responsabilités communes et à faire preuve d'ambition et de courage dans la résolution de ce problème.

40. Le délégué de la République dominicaine souligne que son pays est déterminé à protéger l'environnement et appuie donc le projet de résolution figurant dans la note WP/52, qui est l'aboutissement des efforts déployés par l'Organisation au cours des trois dernières années pour élaborer un texte de consensus dans le cadre de consultations multilatérales et bilatérales, des Dialogues sur l'aviation mondiale (GLAD) et de la récente réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM. Rétirant la nécessité pour l'OACI d'envoyer un message positif et clair à la communauté internationale, il souligne que ce projet de résolution offre une excellente occasion de le faire, car il consacre l'engagement de l'Assemblée à protéger l'environnement en établissant un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale.

41. Le délégué du Soudan salue et appuie les efforts inlassables déployés par l'OACI pour protéger l'environnement, en particulier ceux relatifs à la lutte contre le changement climatique. Se référant au projet de résolution, il indique que le Soudan partage la position du Qatar en ce qui concerne la reconnaissance des « précurseurs » dans les éléments de conception du CORSIA (WP/182) (EX/3), et souscrit aux interventions des délégués de l'Arabie saoudite, des Émirats arabes unis, de l'Égypte et de l'Afrique du Sud.

42. Exprimant son appui sans réserve au projet de résolution, le délégué de Madagascar réaffirme qu'il constitue un bon compromis pour progresser dans la lutte contre le changement climatique grâce à la création du CORSIA.

43. Notant que son État appuie également le projet de résolution, le délégué de la République de Corée souligne qu'il a l'intention de participer volontairement au CORSIA dès le début et invite d'autres États à le faire dans le cadre des efforts en cours pour atteindre l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020.

44. Le délégué de la République tchèque indique que son État est convaincu qu'il est dans l'intérêt de tous que l'Assemblée adopte un régime mondial efficace de MBM pour l'aviation internationale et que le projet de résolution incorporant le concept du CORSIA représente la meilleure solution pour atteindre cet objectif, car il est le fruit de discussions difficiles mais ouvertes et honnêtes, et constitue un compromis équilibré et raisonnable tenant compte des intérêts des nombreux États et autres acteurs concernés. Mettant en garde contre le fait que la réouverture du débat sur le texte de la résolution pourrait fausser l'équilibre et l'efficacité du concept du CORSIA soigneusement élaboré, il affirme que l'approche la plus appropriée pour l'Assemblée consiste à approuver et à adopter le projet de résolution tel que présenté dans la note WP/52.

45. Exprimant son appui ferme au projet de résolution de compromis, le délégué du Ghana souligne que tous les États, développés et en développement, ont la responsabilité de protéger l'environnement pour la postérité. Il affirme qu'avec toutes leurs capacités, les États contribueraient à la réussite de la mise en œuvre du CORSIA.

46. Le délégué de la Lettonie exprime également son appui au projet de résolution, réaffirmant qu'il constitue un compromis équilibré entre États ayant des intérêts et des niveaux de développement économique différents. Il se félicite de l'engagement pris par son État et les 43 autres États membres de la CEAC de participer volontairement au CORSIA dès le début, comme l'indique la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016, et note avec satisfaction que de nombreux autres États se sont engagés à faire de même.

47. Exprimant également son appui au projet de résolution, la déléguée de la Roumanie réitère qu'il est dans l'intérêt de tous d'adopter le régime mondial de MBM proposé. Elle souligne qu'il s'agit là d'une décision importante et attendue dans l'histoire de l'aviation et que les délégués doivent s'unir dans cette nouvelle ère. Rappelant l'engagement de son État, dans le cadre de la Déclaration de Bratislava, de participer volontairement au CORSIA dès le début, la déléguée de la Roumanie encourage vivement les autres États à faire de même.

48. Le délégué du Guatemala note que son État appuie fermement le régime mondial de MBM présenté dans le projet de résolution, comme une solution de compromis qui pourrait être ajustée lors des examens périodiques prévus de la mise en œuvre du régime, et il invite instamment les autres États à faire de même. Il souligne que le Guatemala a exprimé son intention de participer volontairement au CORSIA dès le début en raison de sa détermination à atteindre les objectifs de développement durable des Nations Unies, qu'il est signataire de l'Accord de Paris de 2015 et qu'il est le dixième pays le plus touché par les phénomènes météorologiques extrêmes de 1995 à 2014 selon l'*Indice mondial 2016 des risques climatiques*. Le délégué du Guatemala insiste sur le fait que son État appuie fermement toutes les mesures qui conduiraient à l'amélioration de l'environnement au niveau mondial.

49. De plus, le délégué du Guatemala réitère la demande formulée dans la note WP/225 (EX/2) et tendant à ce que les États membres de l'Amérique latine et des Caraïbes soient mieux

représentés au sein du CAEP et de ses divers groupes de travail, comme l'Équipe technique spéciale — mesures mondiales basées sur le marché (GMTF). Il relève qu'en tant qu'État ayant appuyé l'inclusion du mot « réduction » dans l'acronyme CORSIA, le Guatemala approuve une proposition faite précédemment par la Colombie selon laquelle un pourcentage des recettes provenant de l'achat par les exploitants d'aéronefs des unités d'émissions produites par ce régime serait spécifiquement affecté aux activités de réduction des émissions menées dans le secteur de l'aviation. Notant que même si les émissions de l'aviation internationale représentent actuellement moins de 2 % du total des émissions mondiales de CO₂, elles ont une incidence négative sur l'ensemble de la communauté internationale, le délégué du Guatemala souligne que le seul moyen de minimiser leur impact est de mettre en place un mécanisme efficace de compensation et de réduction des émissions de carbone, à savoir le CORSIA, comme l'indique le projet de résolution figurant dans la note WP/52. .

50. Le délégué de la Lituanie souligne que son État accueille le CORSIA comme un moyen d'atténuer de manière rentable les émissions de CO₂ provenant de l'aviation internationale, et qu'à l'instar de tous les autres États membres de la CEAC, la Lituanie s'engage, dans la Déclaration de Bratislava du 3 septembre 2016, à y participer volontairement dès le début. Insistant sur l'importance de l'engagement pris par un certain nombre d'autres États clés de l'aviation, notamment les États-Unis, le Canada, le Mexique, l'Indonésie et la Thaïlande, de participer volontairement au CORSIA dès le début sur la base du projet de résolution, le délégué de la Lituanie souligne que cela montre que le texte est acceptable pour de nombreux États et ne devrait donc pas être rouvert. Il souligne que l'Assemblée a une occasion unique de prendre une décision historique et, on l'espère, durable à long terme, sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale en adoptant le projet de résolution présenté dans la note WP/52, qui contribuerait à la réalisation des objectifs mondiaux de réduction du changement climatique convenus à la COP/21 tenue en 2015 à Paris.

51. Exprimant son appui ferme au projet de résolution relativement équilibré en tant que compromis global, le délégué du Luxembourg souligne que son adoption par l'Assemblée enverrait à la communauté internationale un signal fort selon lequel il est ambitieux et responsable, car il constitue le meilleur texte de compromis possible sur l'importante question d'un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale.

52. La déléguée du Paraguay note que son État appuie pleinement le projet de résolution, car il est bien équilibré et prévoit une phase pilote pour le CORSIA, ainsi qu'un mécanisme d'examen périodique des résultats de la mise en œuvre du régime.

53. Exprimant également son appui ferme au projet de résolution, le délégué de Chypre réaffirme qu'il représente une proposition équilibrée visant à atteindre le meilleur objectif commun pour l'aviation et l'environnement.

54. Le délégué de Malte se déclare aussi en faveur du projet de résolution en tant que compromis global bien équilibré.

55. Souscrivant également au projet de résolution, le délégué de l'Équateur souligne qu'il tient compte des principes de non-discrimination et des possibilités égales et équitables pour le développement de l'aviation internationale énoncés dans la Convention de Chicago, ainsi que du principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives, compte tenu des différentes situations nationales décrites dans la CCNUCC et dans l'Accord de Paris, et met en relief la nécessité que ces principes soient dûment respectés lors de la mise en œuvre du CORSIA. Il insiste également sur l'importance d'une mise en œuvre progressive du CORSIA et du respect du principe de la participation

volontaire. Le délégué de l'Équateur souligne par ailleurs que le CORSIA est nécessaire pour atteindre l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020.

56. Le délégué du Rwanda se joint aux intervenants précédents pour exprimer son appui au projet de résolution, qui témoigne du travail important et difficile accompli sous la direction de l'OACI et qui est conforme à l'Accord de Paris de 2015, que son État a ratifié.

57. Exprimant également l'appui ferme de son État au projet de résolution, le délégué de l'Albanie fait observer qu'un consensus semble s'être dégagé à ce sujet.

58. L'observateur de l'ICSA remercie le Président du Comité exécutif d'avoir déjà pris acte (EX/3) de la présentation par l'ICSA de la note WP/206 [*Régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) de l'OACI*]. Il indique que l'ICSA est encouragée par l'engagement manifesté par un grand nombre d'États et d'organisations internationales, dont l'industrie de l'aviation, qui estiment tous qu'il est possible de parvenir à un accord efficace sur un régime mondial de MBM lors de la présente Assemblée. Rappelant qu'à la troisième séance du Comité (EX/3), la Secrétaire exécutive de la CCNUCC a souligné la nécessité pour chaque pays et chaque secteur de faire preuve de plus d'ambition dans les efforts qu'il déploie pour limiter l'augmentation de la température moyenne mondiale à 1,5 °C, comme convenu à la COP/21 de Paris, l'observateur de l'ICSA affirme le besoin de mettre en place un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale permettant d'assurer la plus grande intégrité environnementale possible.

59. Relevant le projet de résolution figurant dans la note WP/52 constitue un compromis global qui a été élaboré dans un esprit de coopération, l'observateur de l'ICSA souligne que cet esprit doit éviter de compromettre l'intégrité environnementale. Dans cette optique, il met en exergue les points ci-après :

- l'ICSA accueille favorablement les revues périodiques prévues de la mise en œuvre du CORSIA, car elles sont considérées comme un élément important permettant de réduire le plafond des émissions à l'avenir, conformément aux objectifs de l'Accord de Paris de 2015 ;
- l'intégrité du plafond d'émissions doit être protégée ; il ne doit pas exister de prix maximum qui dépasse les plafonds ; l'ICSA reste préoccupée par la possibilité pour les États de renoncer au régime ;
- les réductions d'émissions ne doivent pas être comptabilisées deux fois en vue d'honorer d'autres obligations ;
- tout accord sur la différenciation doit être durable, largement accepté, tenir compte des émissions historiques des pays développés et inciter fortement les compagnies aériennes à réduire leurs émissions à l'intérieur du secteur ;
- le CORSIA ne doit encourager que les biocarburants qui réduisent les émissions sur la base du cycle de vie net et satisfont aux critères de durabilité, notamment un faible changement indirect d'affectation des terres ;
- les unités d'émissions doivent permettre des réductions d'émissions réelles, supplémentaires, vérifiables et permanentes et appuyer le développement durable, celles qui ne peuvent démontrer ces caractéristiques étant exclues.

60. L'observateur de l'ICSA note que dans la foulée de l'adoption de l'Accord de Paris de 2015, le monde a désormais le regard tourné vers l'OACI, dont la crédibilité est en jeu sur la question de l'obtention, par la présente Assemblée, de résultats positifs en termes d'un régime mondial de MBM pour

l'aviation internationale. Il souligne que cette occasion, si elle est saisie, constituerait un moment historique, comme l'ont indiqué les intervenants précédents. Se référant au paragraphe 2.1 de la note WP/206, l'observateur réitère la conclusion de l'ICSA selon laquelle « le moment est venu pour l'OACI de mettre en place un [régime] mondial de MBM qui réponde à l'objectif qu'elle s'est fixé — une croissance neutre en carbone à partir de 2020 — d'une manière équitable, transparente et applicable, qui permette d'assurer une grande intégrité environnementale, et qui offre un moyen durable de renforcer l'ambition de l'OACI au fil du temps ».

61. L'observateur de l'ACI exprime son appui ferme à la note WP/153-Révision n° 1, dans laquelle l'IATA expose ses vues sur l'incidence financière d'un mécanisme mondial de compensation des émissions de carbone, ainsi qu'aux notes WP/155-Révision n° 1 et WP/413, dans lesquelles l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA présentent respectivement leurs vues sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale et sur une participation volontaire à ce régime. Il souligne que l'industrie de l'aviation appuie unanimement la mise en œuvre du CORSIA en tant que régime mondial de MBM pour l'aviation internationale. L'observateur de l'ACI est heureux d'annoncer que la 26^e réunion de l'Assemblée générale annuelle mondiale de l'ACI, tenue le 27 septembre 2016, a adopté une résolution en faveur de la mise en œuvre du CORSIA. L'ACI est fermement convaincue que le CORSIA constitue la meilleure voie à suivre pour l'ensemble de l'industrie aéronautique. Le secteur aéroportuaire joue déjà son rôle en utilisant le programme d'accréditation des aéroports relative aux émissions de carbone, qui est reconnu par l'OACI et par la CCNUCC sous la forme d'un protocole d'accord. La note d'information WP/429 de l'ACI sur la contribution des aéroports à la protection de l'environnement fournit de plus amples explications sur les responsabilités de l'ACI en matière d'environnement. L'ACI se réjouit à la perspective de poursuivre sa collaboration avec l'OACI et d'autres intervenants de l'industrie de l'aviation pour traiter de la question de la responsabilité environnementale collective. En conclusion, l'observateur de l'ACI réaffirme que l'industrie aéronautique est prête, disposée et apte à le faire.

62. Résumant les débats, le Président du Comité exécutif fait observer que 87 délégués ont exprimé leur appui au projet de résolution sur un régime mondial de MBM pour l'aviation internationale proposé par le Conseil dans la note WP/52, qu'ils considèrent tous comme représentant un équilibre délicat entre les différentes vues des États et comme constituant un compromis global acceptable. Quatre délégués n'ont pas souscrit au projet de résolution, et quatre autres délégués ne savent pas s'ils doivent l'approuver ou non, leur décision reposant sur d'éventuels amendements à son texte. Il souligne que 62 États ont jusqu'à présent indiqué leur intention de participer volontairement au CORSIA dès sa création.

63. Le Président du Comité exécutif rappelle que certaines notes présentées au titre du point 22 de l'ordre du jour proposent des amendements à des dispositions spécifiques du projet de résolution ou une autre approche. Faisant observer que d'autres notes insistent sur l'importance du renforcement des capacités et de l'assistance aux États pour la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM, il souligne que le projet de résolution contient des dispositions spécifiques traitant de ces aspects. À cet égard, le Président indique que le Comité accueille favorablement la note WP/248 dans laquelle la Banque mondiale fait part de son intention d'appuyer les activités de renforcement des capacités en vue de la mise en œuvre d'un régime mondial de MBM, comme la création du mécanisme MRV et des registres.

64. Se référant à la demande formulée par le Chili dans la note WP/428 et tendant à ce que les informations pertinentes relatives aux futurs travaux techniques du CAEP sur le CORSIA soient mises à la disposition de tous les États membres, en particulier les informations ayant trait au mécanisme MRV, aux EUC et aux registres, le Président indique qu'il croit comprendre que le Conseil a déjà décidé que davantage d'informations sur l'avancement des travaux du CAEP seraient diffusées et que le Secrétariat étudierait le meilleur moyen de faire en sorte que tous les États intéressés accèdent facilement au statut d'observateur du CAEP et désignent leurs experts devant participer aux travaux relatifs au CORSIA.

Il souligne qu'étant donné que le sujet porte sur des questions administratives relevant du CAEP, il ne devrait pas être examiné à l'Assemblée.

65. Le Président fait remarquer que le Comité est conscient du volume de travail qu'ont effectué le Conseil, son EAG, le Groupe de haut niveau, la réunion de haut niveau sur un régime mondial de MBM et la réunion informelle des Amis du Président, ainsi que des contributions techniques des experts, avant la mise au point finale, par le Conseil, du texte du projet de résolution figurant dans l'Appendice B de la note WP/52. Tout en relevant que, comme l'indique la section 2 de la note WP/52, quelques questions en suspens peuvent encore être examinées en vue d'améliorer ce texte, il met en garde contre le fait que toute modification radicale de ce dernier risquerait de compromettre son équilibre délicat et son acceptabilité comme compromis global. Les seuls changements qui pourraient être acceptés sont ceux qui n'auraient pas d'impact sur le large appui massif que le projet de résolution a recueilli. Le Président du Comité exécutif indique que le Président du Conseil et lui-même consulteraient donc de manière officieuse certains États et groupes d'États sur les améliorations qui pourraient être apportées au projet de résolution et qui n'auraient pas d'incidence sur cet appui, et qu'à une séance ultérieure du Comité exécutif (EX/10), il proposerait des modifications précises au projet de résolution qui devraient être acceptées par tous. Il appelle les délégués à se concentrer sur les questions essentielles et à appuyer dans toute la mesure du possible le texte du projet de résolution présenté dans l'Appendice B de la note WP/52.

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

Adoption de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies

66. L'examen de ce point de l'ordre du jour est précédé de déclarations formulées par plusieurs délégués et par la Secrétaire générale de l'OACI au sujet de l'adoption unanime de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies sur les *Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation* lors de la 7775^e séance du Conseil de sécurité le 22 septembre 2016.

67. Le délégué du Royaume-Uni rappelle que la Résolution 2309 a pour coauteurs un large éventail d'États et a été adoptée à l'unanimité par tous les membres du Conseil de sécurité des Nations Unies. Notant que la Secrétaire générale de l'OACI a assisté à la réunion ministérielle pour informer cette dernière du rôle et des travaux de l'Organisation dans le domaine des menaces et des risques pesant sur la sûreté de l'aviation civile, il indique qu'elle pourrait souhaiter présenter ses vues au Comité exécutif. Faisant observer que la Résolution 2309 établit un contexte utile pour les discussions actuelles, le délégué du Royaume-Uni note qu'elle est née de la nécessité de contrer la menace croissante que représentent les activités terroristes pour l'aviation. Les événements récents ont montré que l'aviation demeure une cible attrayante et emblématique pour les terroristes et que cette menace, telle qu'elle évolue, peut couvrir une zone géographique plus vaste et un éventail plus large de méthodes. Les attentats terroristes pourraient désormais être considérés comme la plus grande menace contre la sécurité de l'aviation civile internationale et son développement futur. À ce titre, ils menacent la prospérité générale des États ainsi que leur sécurité nationale, et aucun secteur n'est hors de portée des terroristes qui cherchent activement à trouver les maillons les plus faibles du système mondial de sûreté aérienne. Par conséquent, la semaine précédente, les États se sont réunis au Conseil de sécurité des Nations Unies pour marquer le fait qu'il s'agit d'une question urgente face à laquelle les plus hautes instances, au niveau tant national qu'international, doivent intervenir sans délai en adoptant la Résolution 2309.

68. Attirant l'attention sur le texte de la Résolution 2309 et sur l'élan politique qui l'accompagne, le délégué du Royaume-Uni souligne que le Conseil de sécurité a clairement reconnu que l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies compétente, a un rôle clé à jouer pour faire

face aux menaces terroristes contre l'aviation civile internationale. Le Conseil de sécurité invite les États à prendre des mesures à la fois au niveau national et par l'intermédiaire de l'OACI. Le délégué du Royaume-Uni suggère donc qu'en examinant le cadre mondial et la stratégie de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation pour le prochain triennat, le Comité exécutif reconnaisse l'enjeu et tire parti de l'élan politique créé par la Résolution 2309. Il indique que l'une des mesures que l'OACI doit prendre consiste à élaborer un nouveau Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) qui succéderait à la Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS) proposée par le Conseil exécutif dans les notes WP/14 et WP/15. L'élaboration de ce plan doit s'effectuer avec une certaine urgence et la participation étroite des États. Le cadre mondial présenté dans la note WP/15 donne une marche à suivre indicative, sur laquelle il est possible de s'appuyer, d'affiner le plan et de l'améliorer. Le délégué du Royaume-Uni met toutefois en garde contre une concentration excessive sur les plans et stratégies liés à la sécurité, car bien qu'ils soient importants, ils ne constituent qu'un moyen d'atteindre un but. Soulignant que des plans sur papier ne garantiraient pas, en soi, la sécurité des citoyens, il insiste sur la nécessité d'assurer un examen permanent des politiques et des normes pour répondre à l'évolution de la menace. Le délégué du Royaume-Uni rappelle que le véritable problème, comme le reconnaît la Résolution 2309, réside dans le décalage entre le fait de disposer d'un plan et celui d'assurer une sécurité efficace sur le terrain. Telle est la question la plus importante à aborder au cours du prochain triennat, tant au niveau national que mondial, à mesure que des efforts sont déployés pour lutter contre la menace terroriste croissante. Il souligne que pour qu'un GASeP soit pertinent et permette de relever le défi que les dirigeants politiques ont lancé à leurs États par l'intermédiaire de l'ONU, cette question est celle sur laquelle il faut mettre l'accent avant tout.

69. Notant que son État appuie la Résolution 2309, le délégué de la Nouvelle-Zélande souligne que les liaisons aériennes sont essentielles pour son État, car plus de 99 % de ses visiteurs internationaux arrivent par avion et environ 15 % de ses exportations sont transportées par avion. La sûreté de l'aviation civile internationale revêt donc une importance vitale pour la Nouvelle-Zélande. Le Conseil de sécurité de l'ONU a déjà pris des mesures pour faire face aux déplacements des combattants terroristes étrangers, notamment en limitant leur accès aux aéronefs comme moyen de transport. Des attentats récents ont cependant montré que l'aviation demeure une cible attrayante pour les terroristes, et les progrès technologiques ont rendu les menaces terroristes contre l'aviation plus difficiles à détecter. La communauté internationale doit rester vigilante et veiller à l'adaptation des normes internationales à un environnement de menace en constante évolution.

70. Le délégué de la Nouvelle-Zélande encourage les délégués des États membres de l'OACI, qui sont actuellement réunis pour leur Assemblée triennale, à réfléchir aux vues collectives du Conseil de sécurité des Nations Unies lors de leurs délibérations. Il souligne que l'OACI demeure l'instance principale chargée d'améliorer les normes de sûreté de l'aviation et mérite l'appui de la communauté internationale. La Nouvelle-Zélande est favorable à une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur les risques et adaptée aux différentes circonstances, ce qui est particulièrement important pour les États ayant des capacités limitées et un profil de risque moins élevé, notamment les nombreux PEID de la Région Asie-Pacifique. Le délégué de la Nouvelle-Zélande insiste sur le fait qu'il serait illogique d'attendre d'un PEID les mêmes systèmes et la même approche en matière de sûreté de l'aviation que d'un État développé. Soulignant que l'adoption de normes ne constitue qu'une première étape, il indique que la tâche la plus difficile et la plus importante consiste à veiller à l'application effective des normes. C'est pourquoi la Nouvelle-Zélande se félicite de la Résolution 2309 qui appelle à une coopération internationale dans le domaine des menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes, notamment la fourniture d'une assistance technique.

71. Le délégué de la France souligne que son État, en tant que membre permanent du Conseil de sécurité des Nations Unies, soutient résolument la Résolution 2309 qui condamne les actes de

terrorisme contre l'aviation civile, et apporte son plein appui à l'OACI dans ce domaine. La France croit fermement à l'action décisive de l'OACI pour toujours mieux protéger le transport aérien tout en assurant son développement et sa durabilité. Notant que par sa Résolution 2309, le Conseil de sécurité a affirmé son appui et sa confiance à l'OACI, à sa Secrétaire générale et à son équipe, le délégué de la France souligne que, comme toujours, la Secrétaire générale trouverait la France à ses côtés pour accomplir cette mission difficile mais enrichissante.

72. Fournissant des informations complémentaires, la Secrétaire générale rappelle que le Président du Conseil de sécurité des Nations Unies, l'Ambassadeur de Nouvelle-Zélande, l'a invitée à présenter l'exposé en question le 22 septembre 2016, dans le cadre de l'Accord de 1947 entre l'OACI et les Nations Unies, en particulier l'Article VII : Assistance au Conseil de sécurité. Elle note que l'OACI est l'une des 38 entités internationales membres de l'Équipe spéciale lutte contre le terrorisme des Nations Unies, qui appuie la mise en œuvre de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies. L'exposé de la Secrétaire générale au Conseil de sécurité portait sur les points suivants : les menaces et les risques pour la sûreté de l'aviation civile ; le rôle moteur que joue l'OACI en établissant des normes, en effectuant des audits et en fournissant de l'assistance ; les priorités et politiques de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation ; l'importance de coordonner les efforts de toutes les entités ayant des responsabilités dans ce domaine au niveau national et international ; et la nécessité pour l'OACI de continuer à aider les États à améliorer la sûreté de l'aviation dans le cadre de son initiative NCLB. Soulignant que son exposé a été bien accueilli par le Conseil de sécurité, la Secrétaire générale relève que parmi ses 15 membres, M. Boris Johnson, Secrétaire d'État aux affaires étrangères et du Commonwealth du Royaume-Uni, M. Jeh Johnson, Secrétaire à la sécurité intérieure des États-Unis, et sept autres ministres ainsi que d'autres représentants étatiques ont tous salué les travaux de l'OACI. Dans leurs déclarations, les membres du Conseil de sécurité ont constaté que l'aviation civile demeure une cible attrayante pour les terroristes et sont convenus qu'il faut accroître la coopération pour renforcer en permanence la sûreté dans l'ensemble du réseau aérien mondial, dans le cadre offert par l'OACI et la Convention de Chicago. Ils sont convenus de l'importance de l'échange d'informations et de la coopération en matière de renforcement des capacités et d'assistance technique.

73. Le même jour, 22 septembre 2016, le Conseil de sécurité des Nations Unies a adopté à l'unanimité la Résolution 2309 (2016) sur les *Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation*, qui demande notamment à tous les États : de s'employer dans le cadre de l'OACI à assurer la révision et l'adaptation de ses normes relatives à la sûreté, pour répondre efficacement à la menace que le terrorisme fait peser sur l'aviation civile ; de renforcer et promouvoir l'application effective des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI figurant à l'Annexe 17 ; et d'aider l'OACI à continuer d'améliorer ses programmes d'audit, de renforcement des capacités et de formation afin d'en appuyer la mise en œuvre. Dans le cadre de cette résolution, le Conseil de sécurité demande par ailleurs instamment aux États en mesure de le faire de contribuer au renforcement des capacités, notamment à la formation et au transfert de technologies, pour permettre aux autres États de s'acquitter de leurs obligations en vertu de la résolution. Il invite instamment tous les États à veiller à la coopération entre leurs départements, organismes et autres entités nationaux, et encourage l'OACI et la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) à poursuivre leur coopération étroite pour déceler les lacunes et failles touchant la sûreté de l'aviation.

74. Cet exposé de la Secrétaire générale et l'adoption de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies par la réunion ministérielle lors du débat de haut niveau/sommet de l'Assemblée générale annuelle des Nations Unies ont été largement médiatisés.

75. La Secrétaire générale souligne qu'un aspect important des travaux de l'OACI sur la sûreté de l'aviation consiste à mobiliser la volonté politique en faveur du renforcement des capacités

nationales. L'attention prioritaire portée à cette question par le Conseil de sécurité des Nations Unies servirait à renforcer les initiatives de la communauté mondiale relatives à la sûreté de l'aviation et encouragerait une intensification de l'engagement politique nécessaire pour appliquer efficacement les normes de sûreté de l'OACI et appuyer la fourniture de l'assistance technique de l'OACI aux États qui en ont besoin.

76. Après ces déclarations d'appui à la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies, le Comité exécutif entame l'examen du point 16 de l'ordre du jour sur la base de quatre notes de travail présentées par le Conseil : WP/14 [*Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)*] ; WP/15 [*Établissement d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde*] ; WP/16 [*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*] ; et WP/17 [*La cybersécurité dans l'aviation civile*].

Cadre mondial

Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation ICASS)

77. La Secrétaire générale présente la note WP/14, qui décrit les accomplissements clés réalisés dans le cadre de l'ICASS et souligne quelques-unes des principales activités menées par l'OACI dans chaque domaine d'intervention stratégique. La note reconnaît également qu'il importe de tenir compte des précieux enseignements tirés de la mise en œuvre de l'ICASS lors de l'élaboration du GASEP. L'Assemblée est invitée : a) à approuver la poursuite de la mise en œuvre de l'ICASS comme principale stratégie de l'OACI pour le programme de sûreté de l'aviation pendant le triennat 2017-2019, en attendant l'approbation du GASEP, après quoi ledit GASEP remplacerait l'ICASS ; et b) à prier instamment les États de continuer de verser des contributions volontaires à l'appui du programme de travail de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Établissement d'un plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASEP)

78. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/15, dans laquelle le Conseil propose l'élaboration d'un GASEP qui répond aux besoins des États et des régions en ce qui concerne les efforts de renforcement de la sûreté de l'aviation, au moyen d'un ensemble d'objectifs et de cibles convenus à l'échelle internationale. La note recommande que le futur cadre de sûreté de l'aviation passe d'une ICASS centrée sur l'OACI à une approche où les aspirations et responsabilités communes de tous les États sont définies. L'Assemblée a été invitée : à charger le Conseil de poursuivre l'élaboration du GASEP en se fondant sur des objectifs et cibles mondiaux de sûreté de l'aviation qui soient clairs et collectifs, soutenus par des indicateurs concrets et mesurables ; b) à charger le Secrétariat de consulter les États membres afin d'élaborer et d'affiner les éléments du GASEP sur la base des Appendices A, B et C ; et c) à convenir de la proposition de feuille de route et de calendrier figurant dans l'Appendice D à la note.

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

79. Présentant ensuite la note WP/16, dans laquelle le Conseil propose des mises à jour de la Résolution A38-15 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*, la Secrétaire générale indique que les modifications proposées tiennent compte des faits nouveaux survenus depuis la 38^e session de l'Assemblée et comprennent notamment des passages nouveaux sur des questions comme : la prolongation de l'ICASS pour couvrir le triennat 2017-2019, jusqu'à l'élaboration complète du GASEP et son approbation aux fins d'exécution ; les menaces et les risques d'attaques côté ville, les cyberattaques et la vulnérabilité potentielle aux systèmes d'aéronefs

télépilotes (RPAS). L'Assemblée est invitée à adopter la version révisée de l'Exposé récapitulatif qui figure en Appendice à la note WP/16.

Priorités stratégiques en matière de politique pour le prochain triennat

80. Le délégué des États-Unis présente la note WP/177 (*Culture de la sûreté — Évaluation de la mise en œuvre des programmes nationaux de sûreté de l'aviation*). Les États membres de l'OACI ont la responsabilité de respecter les normes de sûreté de l'OACI et, ce faisant, d'évaluer en permanence les systèmes pour garantir une mise en œuvre appropriée et efficace des mesures de sûreté. Les États-Unis sont d'avis que la fourniture aux États des outils nécessaires pour évaluer en interne la mise en œuvre des mesures dans le cadre de leurs programmes nationaux de sûreté de l'aviation civile et favoriser les améliorations devrait être primordiale pour les priorités de la politique de sûreté de l'OACI au cours du prochain triennat. En plus de s'appuyer sur les résultats des audits du Programme universel d'audits de sûreté de l'OACI — Approche de surveillance continue (USAP-CMA) et d'autres évaluations effectuées dans le cadre d'engagements bilatéraux et de l'industrie, les États devraient accroître leurs connaissances et renforcer leur capacité à procéder à des auto-évaluations et à utiliser ces informations pour remédier aux insuffisances et faiblesses systématiques. Ce faisant, les États pourraient devenir plus aptes à faire face à l'évolution des menaces, ce qui renforcerait la base de référence actuelle de sûreté de l'aviation mondiale.

81. La note WP/177 décrit l'utilisation par les États-Unis de l'analyse des causes profondes comme base essentielle pour identifier les vulnérabilités de leur système de sûreté de l'aviation et y remédier, et elle suggère que l'OACI donne la priorité à ces techniques analytiques dans ses plans stratégiques de sûreté de l'aviation et élabore des éléments indicatifs et un programme de formation pour les auto-évaluations. Les États-Unis invitent l'Assemblée à adopter les sept mesures proposées dans sa note et s'engagent à partager leurs meilleures pratiques avec l'OACI afin d'appuyer ses efforts pour fournir des outils qui aideraient les États membres à respecter les normes de sûreté de l'Organisation.

82. En conclusion, le délégué des États-Unis exprime son appui ferme à la note WP/98 présentée par les États membres de l'UE et de la CEAC et aux recommandations qui y figurent.

83. Le délégué de la France présente la note WP/98 (*Priorités en matière de sûreté de l'aviation*), soumise par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres et des autres États membres de la CEAC. La menace terroriste contre l'aviation civile étant à son niveau le plus élevé, en particulier en ce qui concerne le côté ville des aéroports, les coauteurs soulignent quatre priorités pour répondre à cette menace mondiale, dont la première est la mise en œuvre effective et durable de l'Annexe 17, qui est essentielle non seulement à la sûreté des opérations de transport aérien, mais aussi à la confiance du public et à l'aptitude des exploitants à protéger les citoyens et les passagers. Cette mise en œuvre constitue aussi une condition préalable à l'harmonisation des mesures de sûreté internationales et à la reconnaissance mutuelle, par les États, de l'équivalence des mesures de sécurité prises par un État.

84. La deuxième priorité a trait à la coopération internationale lors de l'évaluation d'une menace. Cette coopération est essentielle pour garantir la compréhension de la menace, l'efficacité et l'efficience de la réponse, et le caractère proportionné et réaliste des mesures adoptées. La troisième priorité est le renforcement des capacités. Les résultats concrets des initiatives de renforcement des capacités ont jusqu'à présent été plutôt mitigés du point de vue de l'efficacité sur le terrain, certains États ayant considérablement amélioré leur niveau de conformité aux SARP de l'Annexe 17 et d'autres n'ayant guère ou pas accompli de progrès. Toutes les entités concernées doivent faire davantage pour améliorer l'efficacité de leurs mesures. La quatrième priorité est l'efficacité du processus d'audit. L'objectif de l'USAP-CMA devrait être de donner un tableau fiable de l'état d'avancement de la mise en œuvre des mesures de sûreté sur le terrain, soit un résultat essentiel attendu du processus d'audit USAP-CMA.

Il conviendrait de revoir le champ d'application et la mise en œuvre à la lumière de la disponibilité croissante d'informations fiables provenant d'audits internationaux, les inspections étant essentielles pour renforcer la confiance dans la solidité du système de sûreté de l'aviation des États.

85. Les coauteurs de la note WP/98 invitent l'Assemblée, lors de la mise à jour de sa Résolution A38-15 : a) à réaffirmer la responsabilité des États membres en ce qui concerne la mise en œuvre sur leur territoire de mesures efficaces de sûreté de l'aviation, en tenant compte de l'évolution du contexte de la menace ; b) à prier instamment tous les États membres d'une part de mettre en œuvre pleinement et de manière durable les SARP de l'Annexe 17 et les SARP de l'Annexe 9 ayant trait à la sûreté, et d'autre part de remédier d'urgence à toute lacune ; c) à prier instamment le Secrétariat de l'OACI, les États membres, les organisations régionales, les partenaires de l'industrie et d'autres acteurs de collaborer en vue d'améliorer l'efficacité et la durabilité des activités de renforcement des capacités ; et d) à demander au Secrétariat de l'OACI d'examiner la portée et les méthodes de l'USAP de l'OACI en cours pour veiller à ce qu'il représente un moyen fiable de donner des assurances aux États membres, à l'industrie et aux passagers quant à l'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation au sol.

Cybersécurité

86. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/17 dans laquelle le Conseil propose un projet de résolution de l'Assemblée sur la cybersécurité dans l'aviation civile, qui a été élaboré en réponse à la menace posée par les cyberattaques et les cyberincidents, en recourant à une approche horizontale, transversale et fonctionnelle. Ses objectifs sont de réaffirmer l'importance et l'urgence de protéger les systèmes et les données des infrastructures critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces et les cybervulnérabilités et d'obtenir de l'OACI, des États membres et des parties prenantes de l'industrie, un engagement mondial à prendre des mesures concrètes en vue de se pencher sur la question de la cybersécurité dans l'aviation civile et d'atténuer les menaces et les risques connexes dans un esprit de collaboration et de manière systématique. L'Assemblée est invitée à adopter le projet de résolution figurant dans l'Appendice à la note WP/17.

87. Acte est pris du fait qu'une note de travail WP/236 (*Coordonner le travail de la cybersécurité*) traitant de cette question et présentée par l'ICCAIA est retirée du programme de la présente séance, car elle a été révisée et sera examinée par la Commission technique et non par le Comité exécutif.

88. Le délégué de Singapour présente la note WP/175 qui a été soumise conjointement par les 23 États ci-après : Afrique du Sud, Arabie saoudite, Argentine, Belgique, Émirats arabes unis, Fédération russe, France, Guyana, Namibie, Nauru, Népal, Nigéria, Pays-Bas, République de Moldova, ex-République yougoslave de Macédoine, Royaume-Uni, Sainte-Lucie, Sénégal, Sierra Leone, Singapour, Suisse, République démocratique populaire lao et Trinité-et-Tobago. Les cybermenaces qui pèsent sur le système de l'aviation civile étant une préoccupation majeure pour toutes les parties prenantes dans le monde, il est essentiel, pour se protéger contre elles et atténuer leur impact, que l'OACI, les autorités de sûreté de l'aviation, l'industrie aéronautique et les autres parties prenantes de l'aviation civile collaborent afin de sensibiliser à ces menaces et d'élaborer des politiques, approches et mesures pratiques et durables, notamment en matière de formation et de renforcement des capacités. Compte tenu de l'interdépendance des différentes parties de l'écosystème mondial de l'aviation civile, une étroite coordination est indispensable pour relever ces défis. L'approche recommandée par les 23 coauteurs est conforme à celle présentée dans d'autres notes, en particulier la note WP/17 (Conseil) et la note WP/99-Révision n° 1 (États-Unis et Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC, et d'EUROCONTROL).

89. L'Assemblée est invitée dans la note WP/175 : à prendre acte du contenu de la présente note, en particulier des mesures que les organismes de réglementation et les parties intéressées pourraient prendre contre les cybermenaces visant l'aviation civile ; à prier instamment l'OACI de mettre sur pied un cadre mondial pour la cybersûreté à l'intention des parties prenantes de l'aviation civile ; et à désigner, au sein de l'OACI, un organisme chargé de l'élaboration de ce cadre mondial et de la coordination avec d'autres organismes compétents de l'OACI et d'autres parties prenantes.

90. Le délégué de la Slovaquie présente la note WP/99-Révision n° 1 sur la cyber-résilience dans l'aviation civile, soumise conjointement par les États-Unis et la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, d'autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL. L'aviation étant constamment exposée à de nouvelles menaces et la cybermenace constituant un risque croissant qui met en péril la sûreté, la sécurité et l'efficacité des opérations de l'aviation civile, il est nécessaire d'agir de concert pour s'attaquer aux cybermenaces et pour répondre aux cyberattaques. Il s'agit d'un problème mondial qui exige une riposte mondiale. Il convient de dépasser la mentalité du silence et d'aborder les cyber-risques d'une manière plus normalisée, cohérente et globale afin de protéger l'ensemble du système de l'aviation. Le délégué de la Slovaquie relève avec satisfaction qu'un grand nombre d'autres États demandent la même approche globale dans leurs notes, notamment la note WP/175 présentée par le délégué de Singapour, à laquelle les coauteurs de la note WP/99-Révision n° 1 apportent leur appui sans réserve.

91. La note WP/99-Révision n° 1 insiste sur la nécessité pour tous les États de comprendre et de traiter les risques liés à la cybersécurité d'une manière cohérente et systématique. Elle souligne que la sensibilisation mondiale aux cybermenaces et aux vulnérabilités dans le secteur de l'aviation pourrait être encouragée en adaptant les processus existants, par exemple en mettant en œuvre un programme de formation spécifique de toutes les parties prenantes. De plus, il convient de partager de manière sécurisée les informations sur tout cyberincident, vulnérabilité, menace, tendance ou schéma, car cela est essentiel pour favoriser une meilleure connaissance des risques actuels en matière de cybersécurité. De plus, il y aurait lieu de promouvoir une « approche commune de la gestion des risques en aviation ». L'OACI devrait définir des principes communs pour l'évaluation des cyber-risques, ainsi que des méthodes pour identifier, évaluer et atténuer les risques. Ces directives faciliteraient l'identification des menaces et des vulnérabilités, appuieraient l'évaluation des cyber-risques et fourniraient des outils pour leur atténuation.

92. Dans la note WP/99-Révision n° 1, l'Assemblée est invitée : a) à demander que l'OACI étudie de manière exhaustive la question de la cyber-résilience dans l'aviation civile ; b) à demander que l'OACI et ses États membres promeuvent la sensibilisation aux cybermenaces et cybervulnérabilités dans l'aviation civile, notamment par l'inclusion de la dimension de cyber-résilience dans les processus et activités pertinents comme la conception des systèmes, les procédures ATM et la gestion de la sécurité, et la sûreté de l'aviation ; c) à demander que l'OACI facilite, en toute sécurité, le partage d'informations entre les États et les parties prenantes pertinentes sur les cybermenaces et cybervulnérabilités et les mesures d'atténuation ; d) à demander que l'OACI étudie les mesures à prendre en vue de l'élaboration de lignes directrices pour la gestion des cybermenaces et cybervulnérabilités actuelles et futures, de l'identification à l'atténuation, en tenant compte des mesures pertinentes en place dans les États et des normes de l'industrie ; et e) à demander que l'OACI ordonne aux groupes d'experts et comités d'experts existants de tenir compte, le cas échéant, de ces lignes directrices dans l'accomplissement de leurs travaux.

93. Présentant la note WP/187 (*Stratégie de cybersécurité*), l'observateur de la CANSO souligne que la cybersécurité est une préoccupation croissante non seulement dans l'industrie de l'aviation civile, mais aussi dans d'autres secteurs, à l'échelle planétaire. Dans l'industrie de l'aviation, le problème de la cybersécurité pourrait avoir une incidence négative sur la dépendance croissante à l'égard des technologies de l'information dans les systèmes ATM, les systèmes des aéronefs, les systèmes de gestion des aéroports, les systèmes de réservation, les systèmes d'information aéronautique, etc. C'est

pourquoi l'Assemblée est invitée : a) à tenir compte du contenu de la note WP/187 et y à adhérer, en reconnaissant sa pertinence et ses répercussions possibles sur l'aviation civile ; b) à convenir que l'OACI élabore une nouvelle stratégie sur la cybersécurité de l'aviation comme domaine vertical dans les documents d'orientation sur la sûreté et les problèmes de l'aviation, dans le but d'harmoniser les initiatives actuelles au niveau régional et national ; c) à recommander aux États membres de concentrer leur attention sur les vulnérabilités des systèmes et des réseaux et non sur les seules menaces, et de prendre en considération les conséquences à tirer pour l'ensemble du secteur de l'aviation civile ; d) à recommander l'établissement d'un forum où les entreprises d'aviation pourraient partager leurs meilleures pratiques dans un environnement sécurisé/de confiance de sorte que soient partagés les outils et techniques efficaces qui améliorent la sûreté des actifs technologiques actuels et futurs ; e) à recommander aux États membres de prendre connaissance des initiatives récentes présentées lors de la 27^e réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/27, mars 2016) afin d'élever au rang de norme les pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 de l'Annexe 17 ; et f) à prendre note du *Cyber Security and Risk Assessment Guide* de la CANSO. L'observateur de la CANSO conclut en exprimant son appui aux notes WP/99 et WP/175, qui demandent également que l'OACI adopte une approche active pour aborder la question de la cybersécurité dans l'aviation civile.

94. Acte est pris de la soumission par ailleurs des notes d'information ci-après : WP/337 [*Efforts de réglementation de la cybersécurité en matière de certification des aéronefs*] présentée par les États-Unis ; WP/415 [*Appui européen à l'Initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB)*] présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL ; et WP/446 [*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*] présentée par la République dominicaine.

Sûreté côté ville

95. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/310 (*Mesures de sûreté pour le côté ville des aéroports*) qui met en exergue l'accroissement du nombre et de la gravité des actes terroristes perpétrés par des kamikazes côté ville des aéroports, en citant à titre d'exemple ceux des aéroports internationaux de Bruxelles et d'Istanbul en mars et juillet 2016 respectivement, et de l'aéroport international de Moscou en janvier 2011. Il n'est possible de garantir la sécurité et la sûreté du transport aérien et des passagers qu'avec un système de sûreté clair et fluide, notamment dans les zones côté ville des aéroports. La Fédération de Russie a introduit dans sa législation nationale des prescriptions obligatoires concernant l'inspection-filtrage préliminaire, au moyen d'équipements techniques, de toutes les personnes et de leurs effets personnels dans les terminaux. Les entrées de ces terminaux sont dotées d'équipements pour assurer l'inspection-filtrage 24 heures sur 24 au moyen de matériel radioscopique et d'autres équipements techniques très sophistiqués. Afin de réduire davantage les risques et de prévenir des actes éventuels d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale, la Fédération de Russie classe également ses aéroports par catégorie et évalue leur vulnérabilité ainsi que l'approbation par les autorités aéronautiques des plans de sûreté aéroportuaire contenant la désignation des zones côté ville et l'ensemble des mesures relatives à la sûreté technique et physique. La Fédération de Russie appuie l'élévation au rang de norme des pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 de l'Annexe 17 que le Conseil a récemment décidé d'inclure dans le projet d'Amendement 15 à l'Annexe 17, aux fins de diffusion auprès des États pour observations avant examen (cf. C-WP/14499 ; 208/3 ; lettre AS 8/2.1-16/58 confidentielle datant du 8 juin 2016) (cf. WP/310, paragraphe 2.7).

96. Dans la note WP/310, l'Assemblée est invitée : a) à prendre acte de la teneur de la note ; b) à appuyer l'élévation au rang de norme des pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 de l'Annexe 17, qui concernent la sûreté côté ville des aéroports ; c) à convenir de l'adoption de la nouvelle norme 4.8.3 proposée, laquelle prescrit l'installation, dans les entrées du côté ville des aéroports d'équipements

permettant de procéder à l'inspection-filtrage préliminaire de toutes les personnes qui pénètrent dans les installations de l'aérogare, comme l'indique l'Appendice à la note ; d) à souscrire à la nécessité d'élaborer des éléments indicatifs sur la sûreté côté ville des aéroports, en vue de leur inclusion dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973, diffusion restreinte), en tenant compte de l'expérience de la Fédération de Russie dans ce domaine.

97. L'observateur de l'ACI présente la note WP/198 sur les politiques en matière de sûreté côté ville, qui contribuerait à expliquer un changement qu'il suggérerait ultérieurement (EX/5) au paragraphe 7 j) du dispositif de l'Appendice C à la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* (cf. Appendice à la note WP/16). Il réaffirme que la sûreté des zones publiques des aéroports, et non celle d'une zone de sûreté à accès réglementé, est devenue une priorité de plus en plus importante à la suite des attentats terroristes dans les aéroports internationaux de Bruxelles et d'Istanbul. ACI Monde a recueilli les points de vue de ses membres sur la mise en œuvre pratique des mesures de sûreté dans la zone côté ville et leurs préoccupations au sujet des réactions possibles à ces événements. En particulier, l'ACI estime que l'inspection-filtrage de tous les passagers à l'entrée des terminaux aéroportuaires ne revient qu'à déplacer la cible au lieu de la sécuriser, et risque en fait de créer de nouvelles files d'attente et de nouvelles foules. Rien n'indique qu'une telle mesure empêcherait une attaque ni qu'elle aurait un effet dissuasif efficace. L'ACI est d'avis que les deux nouvelles normes actuellement proposées pour inclusion dans l'Amendement 15 à l'Annexe 17 concernant la sécurité côté ville sont appropriées, car elles permettent une approche fondée sur les risques. Elles doivent toutefois être complétées par des éléments indicatifs clairs qui définissent une gamme d'options flexibles pour les mesures visant à renforcer la sûreté en fonction de la situation de la menace. L'ACI appuie les mesures prises par l'OACI à cet égard et la politique proposée dans l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* jointe à la note WP/16. Il est cependant nécessaire d'assurer une répartition claire des rôles et des responsabilités entre les États et les aéroports, et de préciser la portée des mesures ; d'améliorer l'échange d'informations et de renseignements entre les organismes et avec les exploitants d'aéroports ; de fournir aux États des ressources suffisantes pour assurer la présence visible et effective de patrouilles en zone côté ville des aéroports ; et de formuler avec clarté les messages adressés aux États pour faire en sorte que la sûreté côté ville ne soit pas simplement interprétée comme une inspection-filtrage supplémentaire.

98. Dans la note WP/198, l'Assemblée est invitée : a) à prendre acte du rapport de l'ACI sur les meilleures pratiques et politiques liées à la sûreté côté ville ; b) à demander aux États de continuer à travailler avec les aéroports à définir clairement les responsabilités et la reddition des comptes et de préciser la portée des mesures ; c) à demander à l'OACI d'élaborer d'autres éléments indicatifs qui permettent de déterminer clairement l'étendue recommandée de la sûreté côté ville, et les mesures appropriées y relatives, et de porter ces orientations à la connaissance des États par le biais de lettres envoyées à ces derniers et d'autres mécanismes ; d) à demander à l'OACI de réviser l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* (cf. Appendice à la note WP/16) en fonction des éléments présentés par l'ACI dans la note WP/198 ; et e) à charger le Conseil d'inclure des politiques appropriées sur la sûreté côté ville dans le GASeP envisagé que propose le Conseil dans la note WP/15. En conclusion, l'observateur de l'ACI offre l'appui sans réserve de l'ACI à l'élaboration du GASeP.

Annexe 17 et éléments indicatifs connexes

99. Le délégué de l'Inde présente la note WP/219 sur les moyens de combler les écarts entre les questions de protocole de l'USAP-CMA et la réglementation/les éléments indicatifs en matière de sûreté de l'aviation. Lors du récent audit USAP-CMA en Inde, il a été noté que la base de quelques-unes des questions de protocole en termes de SARP de l'Annexe 17 n'était pas claire. Si la plupart des

questions de protocole sont très pertinentes, certaines concernent des domaines dans lesquels l'OACI n'est pas encore parvenue à un consensus ou à une position. La note tente de combler les écarts entre les questions de protocole et la réglementation/les éléments indicatifs en recommandant l'introduction de quatre nouvelles SARP et la suppression des questions de protocole concernant les agents de sûreté en vol, car aucun consensus n'a encore été atteint sur ces derniers. L'Assemblée est invitée à prendre acte des informations fournies dans la note WP/219 et à examiner les recommandations de l'Inde qui y figurent à la section 2.

100. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/311 qui propose l'utilisation d'un système de vidéosurveillance installé à bord des aéronefs de passagers et aux postes de stationnement d'aéronef et servant à la surveillance objective pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et mener des enquêtes s'y rapportant. Il est rappelé que les dispositions actuelles de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs, Partie 1 — Aviation de transport commercial international — Aéronefs* contient déjà des dispositions réglementant l'utilisation de différents moyens pour assurer une surveillance objective à bord des aéronefs, comme le recours à un enregistreur d'images embarqué (AIR) et un système d'enregistrement d'images embarqué (AIRS) dans le poste de pilotage, ainsi qu'un système de vidéosurveillance hors poste de pilotage aux fins de protection contre des personnes agissant de façon suspecte et pouvant représenter une menace éventuelle. L'utilisation de systèmes d'enregistrement pour une surveillance objective (vidéosurveillance) à bord des aéronefs, au sol et en vol, permettrait de suivre la situation en matière de sûreté et d'améliorer sensiblement l'efficacité des mesures de sûreté, notamment en ce qui concerne la prévention des actes d'intervention illicite et les enquêtes à ce sujet. En outre, si les zones d'enregistrement des passagers sont surveillées, il serait possible d'observer et de prévenir les comportements indisciplinés/perturbateurs. Il est recommandé d'envisager d'installer dans les aéronefs, notamment dans les cabines passagers, des systèmes d'enregistrement et de vidéosurveillance qui enregistreraient les mouvements en vol de l'équipage et des passagers, y compris les passagers indisciplinés/perturbateurs et les personnes à bord des aéronefs ayant des intentions malveillantes. Des systèmes de surveillance objective pourraient aussi surveiller les actions du personnel de tous les services aéroportuaires travaillant dans le système de services tant au sol que dans la cabine de l'aéronef.

101. Dans la note WP/311, l'Assemblée est invitée : a) à prendre acte du contenu de la présente note de travail ; et b) à charger Conseil de l'OACI d'examiner la pertinence de l'élaboration d'exigences à intégrer dans l'Annexe 17 et d'orientations à inclure dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — diffusion restreinte) ayant trait à l'installation d'un système de vidéosurveillance et d'enregistrement dans les aéronefs et les postes de stationnement d'aéronef pour prévenir les actes d'intervention illicite et mener les enquêtes s'y rapportant.

102. Le délégué de la Fédération de Russie présente ensuite la note WP/312 qui décrit les mesures supplémentaires de réglementation de la sûreté de l'aviation mises en œuvre dans son État pour rehausser le niveau de sûreté des installations d'infrastructures de transport et des aéronefs de transport face à la menace persistante d'actes d'intervention illicite, notamment d'actes terroristes. L'Assemblée est invitée : a) à prendre acte du contenu de la note WP/312 ; et b) à charger le Conseil i) d'inviter instamment les États membres de l'OACI à adopter des mesures visant à renforcer davantage les échanges d'informations dans le domaine de la sûreté de l'aviation, et ii) de veiller à ce que les éléments indicatifs tiennent compte de l'expérience de la Fédération de Russie relative à la classification des installations et des aéronefs, à la réalisation d'évaluations de leurs vulnérabilités et de leurs plans d'action en matière de sûreté, et à la formation professionnelle des forces de sûreté de l'aviation.

Mesures d'atténuation de la menace interne

103. Présentant la note WP/180 (*Stratégies mondiales pour remédier aux risques internes*), le délégué des États-Unis souligne que la valeur des contrôles de sûreté destinés à prévenir les attaques internes est considérablement réduite ou annulée lorsque des agents internes possédant les connaissances et les capacités nécessaires exploitent ces contrôles, comme l'ont montré des incidents tragiques récents. Il est essentiel que l'Assemblée, en tant qu'organe chargé de la protection de l'aviation, comprenne la nature de la menace interne et reconnaisse que les mesures de prévention traditionnelles pourraient ne pas y répondre efficacement. Pour prévenir et identifier les futurs agresseurs potentiels et protéger le système aéronautique mondial, il faut d'abord reconnaître cette vulnérabilité critique et prendre des mesures pour s'y attaquer. Il est nécessaire de comprendre la nature de la menace interne et de mettre en œuvre des outils et capacités appropriés d'atténuation des risques. La note WP/180 suggère que l'OACI continue de recourir aux contributions des États membres pour tirer parti de ses efforts et de ceux des divers organes de travail, qui lui ont permis de mieux comprendre l'ampleur de la menace interne et la vulnérabilité unique qui y est associée. Comme l'indique la note, les États-Unis maintiennent leur engagement à partager les meilleures pratiques avec l'OACI et ses partenaires pour atténuer les vulnérabilités internes. La note reconnaît que d'autres États membres ont défini des mesures de prévention efficaces et encourage ces États à participer activement au dialogue et à contribuer aux travaux de l'OACI dans ce domaine en partageant leurs outils et leurs idées.

104. L'Assemblée est invitée à prendre acte des mesures suggérées dans la note WP/180 et à accorder une attention particulière au point b) de la suite à donner, qui porte sur la prise en compte du concept de risque interne dans la documentation exposant les priorités stratégiques de l'OACI pour le prochain triennat, notamment dans le GAsEP, afin de garantir que des ressources sont dûment consacrées au renforcement de la capacité mondiale à remédier aux menaces internes. En conclusion, le délégué des États-Unis exprime son appui à la note WP/145 (CAFAC) et aux recommandations qui y figurent, et promet l'appui de son État au travail proposé dans ce domaine.

105. L'observateur de la CAFAC présente la note WP/145 au nom des 54 États africains. La note souligne que les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile doivent être atténuées de manière proactive afin de rétablir la confiance du grand public dans la sûreté et la sécurité du transport aérien mondial. Les États africains estiment que cet objectif peut être atteint, entre autres, en consolidant les SARP de l'Annexe 17, en actualisant les éléments indicatifs pertinents et en renforçant les capacités nécessaires à une mise en œuvre efficace et durable. L'Amendement 15 à l'Annexe 17 vise certes à relever ces défis, mais il est nécessaire d'accélérer sa mise en œuvre afin de garantir une atténuation adéquate et en temps voulu des menaces nouvelles et émergentes mentionnées dans la note. Il conviendrait par ailleurs d'actualiser les éléments indicatifs techniques existants pour permettre aux États d'atténuer de manière proactive ces menaces, en ce qui concerne notamment les problèmes de sûreté côté ville. L'Assemblée est invitée : a) à prier instamment le Conseil d'accélérer l'adoption de nouvelles SARP de sûreté de l'aviation destinées à atténuer les menaces nouvelles et émergentes, y compris celles qui viennent du côté ville et de l'intérieur ; b) à prier instamment le Conseil à élaborer ou actualiser les éléments indicatifs pertinents ; et c) à demander à l'OACI d'assurer le renforcement des capacités utiles pour faire face à ces menaces nouvelles et émergentes.

106. Le Comité convient de reprendre l'examen du point 16 de l'ordre du jour lors de sa prochaine séance.

107. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la cinquième séance
(Vendredi 30 septembre 2016 à 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

Liquides, aérosols et gels

- Note présentée par le Nigéria
- Note présentée par l'Afrique du Sud
- Note présentée par le Venezuela (République bolivarienne du)

Autres questions de politique

- Note présentée par le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Panama et le Paraguay
- Note présentée par la Colombie appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, l'Équateur, Guyana, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du)
- Note d'information présentée par la Chine
- Note d'information présentée par l'Inde
- Note d'information présentée par l'Indonésie
- Notes d'information présentées par l'Espagne
- Note d'information présentée par l'Organisation mondiale des douanes (OMD)

2. Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)

- *Mise en œuvre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)*
- Note présentée par la Fédération de Russie
- Note présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom des États africains
- Note d'information présentée par la Chine
- Note d'information présentée par l'Indonésie

3. Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

- *Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (plan AFI SECFAL)*
- *Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*
- Note présentée par le Kazakhstan et la Fédération de Russie
- *Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation*
- Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
- Note présentée par l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Canada, la France, Guyana, la République démocratique populaire lao, la Namibie, Nauru, le Népal, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, la République de Moldova, la Fédération de Russie, Sainte-Lucie, l'Arabie saoudite, le Sénégal, la Sierra Leone, Singapour, l'Afrique du Sud, l'Espagne, la Suisse, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Trinité-et-Tobago, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni, les États-Unis, la Global Express Association (GEA), l'Association du transport aérien international (IATA) et The Association internationale du fret aérien (TIACA).
- Note présentée par 54 États contractants, membres de la CAFAC
- Note d'information présentée par la République dominicaine

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

1. Le Comité reprend (EX/4) et achève son examen de ce point de l'ordre du jour sur la base de quatre notes de travail présentées par le Conseil, à savoir WP/14 [*Stratégie complète de l'OACI pour la sûreté de l'aviation (ICASS)*], WP/15 [*Établissement d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde*], WP/16 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*) et WP/17 [*La cybersécurité dans l'aviation civile*], ainsi que de notes de travail et notes d'information connexes.

Liquides, aérosols et gels (LAG)

2. Le délégué du Nigéria présente la note WP/254 qui préconise l'harmonisation d'une politique d'inspection-filtrage des liquides, aérosols et gels (LAG) et insiste sur la nécessité de partager les informations sur les techniques d'inspection-filtrage utilisées pour la détection des LAG. Faisant observer qu'à l'heure actuelle, de nombreux États ne permettent pas le transport de LAG sous quelque forme que ce soit, peu importe la quantité, dans les bagages de cabine parce qu'ils ne disposent pas de l'équipement nécessaire pour déterminer si les LAG présentent un danger ou non, il souligne que la non-harmonisation des méthodes d'inspection-filtrage des LAG constitue un des domaines sur lesquels l'OACI doit se pencher afin d'assurer une application uniforme. Reconnaisant que divers fabricants de différents États ont mis au point du matériel d'inspection-filtrage pour la détection des LAG, le délégué du Nigéria remarque que, dans bien des cas, l'efficacité de ce matériel n'a pas fait l'objet d'une évaluation comparative et, lorsqu'elle a été évaluée, les résultats n'ont pas été partagés. L'Assemblée est invitée : à prendre acte de la note WP/254 ; à prier instamment le Conseil d'élaborer des éléments indicatifs sur les meilleures pratiques et sur une approche fondée sur les risques de l'inspection-filtrage des LAG, pour favoriser une mise en œuvre uniforme menant à une approche harmonisée en vue de la levée des restrictions sur le transport des LAG ; et c) à encourager les États membres à partager les informations sur leur évaluation de méthodes comparativement efficaces d'inspection-filtrage des LAG, notamment les techniques utilisées.

3. La déléguée de l'Afrique du Sud présente ensuite la note WP/184 qui rend compte des progrès réalisés par son État dans la mise en œuvre de mesures de sécurité visant à combattre la menace que représentent les explosifs liquides, et encourage d'une part, la reconnaissance mutuelle entre les États où des mesures de sécurité équivalentes sont appliquées, et d'autre part le recours à la communication dans les cas où les mesures en place sont jugées insuffisantes. Consciente de la menace que représentent les explosifs liquides pour l'aviation civile internationale, l'Afrique du Sud félicite l'OACI pour le rôle moteur qu'elle joue en veillant à l'atténuation de cette menace, et salue le travail accompli à cet égard par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et son groupe de travail, et par le biais des résolutions de l'Assemblée. La déléguée de l'Afrique du Sud informe le Comité exécutif que si les sacs de sûreté à indicateur d'effraction (STEB) utilisés pour tous les liquides vendus dans les zones franches de son État sont conformes aux dispositions énoncées dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — diffusion restreinte), certains États ne reconnaissent pas ces sacs. L'Afrique du Sud est consciente des progrès qui ont été réalisés en matière de développement des LAG et estime que la reconnaissance mutuelle conduirait à une meilleure acceptation de ces technologies. L'Assemblée est invitée : à prendre acte du contenu de la note WP/184 ; à encourager tous les États membres de l'OACI à atténuer efficacement les menaces présentées par les explosifs liquides ; à prier instamment les États membres de garantir la reconnaissance mutuelle lorsque des mesures équivalentes sont mises en place ; à encourager la communication entre États lorsque des mesures sont jugées insuffisantes ; et à prier instamment l'AVSECP d'accélérer l'élaboration d'éléments indicatifs sur les systèmes de détection d'explosifs

liquides. En conclusion, la déléguée de l’Afrique du Sud exprime l’appui de son État à la note WP/254 présentée par le Nigéria.

4. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) présente la note WP/327 qui demande l’établissement par l’OACI de critères d’inspection pour le contrôle des liquides, aérosols et gels (LAG). Il fait observer que même si l’aviation civile est confrontée à des menaces de plus en plus complexes, il n’existe pas de norme internationale d’application obligatoire qui régit la restriction des LAG. L’Assemblée est donc invitée à établir dans l’Annexe 17 — *Sûreté* des normes et pratiques recommandées concernant la mise en œuvre de mécanismes et procédures de contrôle applicables à l’inspection-filtrage des LAG à l’entrée des zones de sûreté à accès réglementé. Il est estimé que cette mesure aiderait les États à appliquer des procédures normalisées et efficaces qui, à leur tour, garantiraient un environnement d’exploitation sûr. Établissant une corrélation entre la proposition de son État, qui a été développée dans la section 4 de la note WP/327, et l’initiative du Nigéria (note WP/254), le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) exprime son appui à cette dernière.

Autres questions de politique

5. Le délégué du Brésil présente la note WP/330 sur les procédures de mise en œuvre d’un système de sûreté à contrôle unique, dont les coauteurs sont le Chili, la Colombie, l’Équateur, le Panama et le Paraguay. La note rappelle que l’élaboration de procédures de mise en œuvre d’un système OSS pour l’ensemble de la Région NAM/CAR et SAM a été proposée lors de divers événements régionaux et qu’à cette fin, il a été créé un groupe de travail formé du Brésil et de Trinité-et-Tobago, le Panama étant l’État coordonnateur. L’Assemblée est invitée : à appuyer la mise en œuvre des procédures d’application d’un système OSS dans l’ensemble de la Région NAM/CAR et SAM ; et à recommander que les États membres appliquent un système OSS qui constitue une mesure efficace pour améliorer la qualité des services aériens commerciaux.

6. Complétant la présentation ci-dessus de la note WP/330, le délégué du Panama fait remarquer que le gain de temps et l’accroissement des ressources, éléments essentiels au développement de l’activité commerciale mondiale, pourraient être facilités par la mise en œuvre d’un système OSS qui améliorerait la qualité des services liés à la sûreté de l’aviation. Il est estimé qu’en cas d’approbation, cette proposition de procédures de mise en œuvre d’un système OSS favoriserait un renforcement des systèmes de sécurité à l’échelle de la Région NAM/CAR et SAM.

7. Le délégué de l’Argentine présente la note WP/315 sur la mise en œuvre d’un programme national de gestion de la sûreté de l’aviation civile (CASeMNP-SeMS), soumise par la Colombie et appuyée par 12 États membres [Argentine, Bolivie (État plurinational de), Brésil, Chili, Équateur, Guyana, Panama, Paraguay, Pérou, Suriname, Uruguay et Venezuela (République bolivarienne du)]. Rappelant que les systèmes de gestion de la sûreté de l’aviation civile ont été mis au point pour la première fois en 2014 par un groupe de travail interrégional NAM/CAR/SAM à l’initiative de l’Argentine, il note que les résultats ont été si bien accueillis lors des réunions régionales qu’il est désormais recommandé d’étendre les systèmes de gestion de la sûreté de l’aviation civile (SeMS) sous la forme d’un programme national de gestion de la sûreté de l’aviation civile. Le délégué de l’Argentine exprime son appréciation pour les efforts de tous les pays qui ont coopéré à l’élaboration du SeMS et pour le rôle moteur joué par la Colombie à cet égard. L’Assemblée est invitée : à encourager les États membres à mettre en œuvre un système CASeMNP-SeMS ; à offrir aux États membres un appui technique en matière de facilitation par l’intermédiaire d’un groupe de travail chargé d’établir et de mettre en œuvre un CASeMNP-SeMS ; et à envisager des mécanismes pour l’établissement de communications entre les groupes régionaux AVSEC/FAL et les groupes d’experts au siège, de sorte que les travaux des groupes

régionaux fassent l'objet d'un examen et puissent éventuellement servir d'exemples de meilleures pratiques à l'OACI.

8. Acte est pris de la soumission par ailleurs des six notes d'information ci-après : WP/361 (*Gestion et contrôle des risques de sûreté externes par la CAAC*), présentée par la Chine ; WP/136 (*Contrôle biométrique d'accès dans les aéroports en Inde*), présentée par l'Inde ; WP/238 (*Politiques de sûreté de l'aviation appliquées en Indonésie*), présenté par l'Indonésie ; WP/131 (*Niveles de protección ante cambios en el nivel de amenaza*) et WP/132 (*Desarrollos de RPAS en España*), présentées par l'Espagne ; et WP/373 (*Initiatives conjointes OMD-OACI visant à améliorer la sûreté et la facilitation du fret aérien*), présentée par l'OMD.

9. Le Président du Comité exécutif ouvre ensuite les débats sur toutes les questions liées à la Sûreté de l'aviation — Politique.

Analyse

Cadre mondial

10. Le délégué des États-Unis félicite et remercie le Royaume-Uni pour son rôle de mobilisation et de fer de lance des efforts concernant la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies — une initiative sans précédent — sur les *Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation*, adoptée à l'unanimité le 22 septembre 2016. Exprimant par ailleurs sa gratitude à la Secrétaire générale pour le travail qu'elle a accompli pour mener à terme cet effort, il souligne que la résolution reconnaît que la sûreté de l'aviation est une responsabilité partagée entre tous les États qui doivent coopérer à l'intérieur et par l'intermédiaire de l'OACI, ainsi que dans le cadre d'autres mécanismes pertinents, bilatéraux et multilatéraux, pour assumer cette responsabilité commune. Les États-Unis estiment que la résolution serait un outil essentiel que l'OACI et ses États membres pourraient mettre en avant à mesure qu'ils continueraient à aligner et à faire évoluer leurs priorités collectives en matière de sûreté de l'aviation. À cette fin, tout en étant favorables à la poursuite de la mise en œuvre de l'ICASS à court terme, les États-Unis appellent fermement à l'accélération, dans toute la mesure possible, du calendrier d'élaboration et de mise en œuvre d'un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). Le contexte actuel de la menace exige que la sûreté de l'aviation demeure hautement prioritaire pour tous les États, et l'élaboration d'un GASeP doit tenir compte de cette priorité. Reconnaisant que l'élaboration d'un tel plan est une entreprise majeure, les États-Unis invitent instamment le Secrétariat à tirer parti de l'appui des États au-delà des consultations et de la rétroaction, et proposent qu'il rassemble des experts étatiques en la matière pour les associer à la rédaction du GASeP. Les États-Unis sont prêts à s'engager dans cet effort dès que possible en vue de l'élaboration d'un projet de GASeP à soumettre à l'examen de l'AVSECP lors de sa 28^e réunion en mai/juin 2017. Les États-Unis invitent instamment les États à s'engager dans la même voie et à travailler de concert avec le Secrétariat à l'élaboration de ce plan stratégique. Ils estiment que tous les États doivent s'investir dans le GASeP pour atteindre des objectifs clairs et significatifs, appuyés par des résultats concrets et mesurables, comme prévu. En conclusion, le délégué des États-Unis remercie le Conseil des notes WP/14 et WP/15 qui décrivent les travaux importants à venir pour l'Assemblée, et promet que son État continuerait d'appuyer son appui ferme à l'OACI durant le prochain triennat.

11. Tout en relevant, compte tenu des diverses notes présentées au Comité exécutif et des observations formulées au cours de ses débats, que tous les États et toutes les parties prenantes déploient des efforts en matière de sûreté de l'aviation pour renforcer le système mondial de sûreté de l'aviation, le délégué de Singapour souligne que les attaques et les menaces continuent à compromettre ce système. Singapour accueille donc favorablement l'adoption à l'unanimité de la Résolution 2309 (2016) du Conseil

de sécurité des Nations Unies, dont elle est un des coauteurs. Elle se félicite également des suggestions visant à appuyer l'effort mondial en faveur du renforcement du système de sûreté de l'aviation, qui ont été formulées par la CAFAC (WP/145), les États-Unis (WP/177 et WP/180), la Fédération de Russie (WP/312) et la Colombie appuyée par 12 États sud-américains (WP/315), toutes étant conformes à l'esprit de la Résolution, que Singapour soutient fermement. Singapour salue par ailleurs l'élaboration d'un GASeP de l'OACI, tel que proposé par le Conseil dans la note WP/15.

12. Singapour estime qu'il conviendrait d'élaborer le GASeP sur la base des enseignements tirés de la mise en œuvre de l'ICASS de 2011 à 2016, et de l'exécuter dans l'esprit de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité des Nations Unies. Elle invite instamment l'OACI à travailler, par l'entremise de l'AVSECP et en consultation avec les États et l'ensemble des parties prenantes, à l'élaboration d'un GASeP solide. Le délégué de Singapour indique que son État proposerait directement au Secrétariat quelques amendements à la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* jointe à la note WP/16.

13. La déléguée de l'Australie exprime son appui aux notes WP/14, WP/15 et WP/16 présentées par le Conseil. Elle indique que l'Australie, estimant que le délai d'approbation par le Conseil d'un GASeP prévu en fin 2018 ne permet pas d'accorder une priorité suffisante à la sûreté de l'aviation, invite instamment l'OACI à consacrer des ressources appropriées à l'élaboration de ce plan. À la lumière de la récente Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU sur les *Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation*, l'Australie propose l'accélération du calendrier d'élaboration, afin qu'un avant-projet de GASeP soit prêt pour examen par l'AVSECP à sa 28^e réunion en mai/juin 2017. Considérant qu'un GASeP donne l'occasion de fixer des objectifs et des cibles clairs et mesurables pour la sûreté de l'aviation à l'échelle mondiale, l'Australie estime que le plan devrait définir des mesures fondamentales reposant sur l'Annexe 17 — *Sûreté* qui sont essentielles pour établir une base solide de sûreté. Il conviendrait d'accorder à chaque mesure fondamentale une priorité claire par rapport aux autres mesures, afin que les États aient des orientations précises quant aux objectifs sur lesquels ils devraient se concentrer en fonction du degré de maturité de leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation. L'Australie appuie fermement l'intention de l'OACI d'entreprendre des consultations systématiques et exhaustives lors de l'élaboration d'un GASeP pour s'assurer que le Plan est pertinent et bénéficie du soutien de tous les États.

14. Le délégué de la France exprime son appui à l'intention de l'Organisation d'adopter une approche mondiale plus globale en ce qui concerne les résultats des audits USAP-CMA. Mettant en garde contre le fait que toute faiblesse en matière de sûreté nationale ou régionale a une incidence négative sur la sûreté de l'ensemble du système de transport aérien, il souligne que la confiance du public voyageur dans ce dernier constitue une priorité stratégique. Souscrivant au contenu des notes WP/14 et WP/15 concernant un GASeP, le délégué de la France suggère de mettre davantage l'accent sur la sûreté à proximité des villes, qu'il considère comme la menace actuelle la plus grave, bien qu'elle ne figure que dans le domaine de concentration stratégique 1 — *S'attaquer aux menaces nouvelles et existantes*. Il approuve la proposition du Conseil contenue dans la note WP/14 et concernant la poursuite de la mise en œuvre de l'ICASS en tant que stratégie principale de l'OACI pour le Programme de sûreté de l'aviation au cours du triennat 2017-2019, en attendant l'approbation d'un GASeP par le Conseil. Le délégué de la France suggère que les objectifs clés de l'ICASS « transitoire » énoncés dans l'Appendice à la note WP/14 soient revus afin d'assurer une clarté absolue entre le système actuel et la mise en œuvre uniforme des mécanismes de sûreté, et le respect des passagers du point de vue de la gestion des coûts connexes.

15. Félicitant l'OACI pour ses activités liées à l'ICASS (notes WP/14 et WP/15), le délégué du Sénégal fait remarquer qu'après approbation par le Conseil, le GASeP remplacerait l'ICASS en 2019. Compte tenu du contexte de sécurité actuel, il souligne l'importance de présenter aussi rapidement que

possible un Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde et appuie l'observation du délégué de l'Australie sur la nécessité d'accélérer le calendrier d'élaboration d'un GAsEP.

16. Le délégué du Portugal appuie la note WP/14 et la prolongation du cadre de l'ICASS pour un nouveau triennat en attendant l'approbation par le Conseil d'un GAsEP. Il reconnaît l'importance d'objectifs stratégiques adaptés à l'évolution de l'aviation civile et d'une approche plus mondiale et axée sur les résultats, ainsi que de la question essentielle de la sûreté côté ville.

17. La déléguée de l'Afrique du Sud réaffirme son appui aux notes WP/14, WP/15 et WP/16 présentées par le Conseil, et s'associe aux vues exprimées par les délégués des États-Unis et du Sénégal au sujet de l'accélération du calendrier d'élaboration et de mise en œuvre d'un GAsEP. Elle souligne que compte tenu de l'évolution du paysage de la sûreté de l'aviation, l'AVSECP est le mieux placé pour accélérer les travaux sur un GAsEP.

18. Le délégué de la Fédération de Russie exprime son appui à l'élaboration proposée d'un GAsEP. Faisant observer que le Plan devrait tenir compte des menaces nouvelles et émergentes, il promet une participation active de son État à son élaboration. S'agissant de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* joint à la note WP/16, le délégué de la Fédération de Russie suggère d'harmoniser le paragraphe 7 c) du dispositif de l'Appendice C avec le paragraphe 9, en y insérant un passage relatif au respect de la souveraineté des États.

19. Le délégué de la Suisse exprime son appui sans réserve aux interventions des orateurs précédents, en particulier celles des délégués du Sénégal, de Singapour et de l'Afrique du Sud, dans lesquelles ils ont appelé à une plus grande implication de l'AVSECP dans l'élaboration d'un GAsEP. Il souscrit à la proposition du délégué de la France concernant les objectifs clés de l'ICASS « transitoire » énoncés dans l'Appendice à la note WP/14. Appelant l'attention sur la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* (WP/16), le délégué de la Suisse relève que, même si diverses dispositions font mention de la cybermenace, notamment le deuxième paragraphe du préambule de l'Appendice C, le paragraphe 7 du dispositif de ce même Appendice ne contient pas une telle référence. Il propose l'insertion d'une référence à la cybermenace dans cette disposition, pour veiller à ce que l'Exposé récapitulatif soit aussi complet que possible, indépendamment du fait qu'un projet de résolution traitant exclusivement de la cybersécurité dans l'aviation civile a été présenté à l'Assemblée pour approbation dans la note WP/17.

20. Le délégué du Brésil exprime son appui aux notes WP/14 et WP/15 présentées par le Conseil, ainsi qu'aux interventions précédentes. Reconnaisant les avantages irréfutables de l'élaboration d'un GAsEP, il approuve la proposition d'en accélérer la mise en œuvre et exprime l'intérêt du Brésil à participer à un effort conjoint pour élaborer le Plan. Le délégué du Brésil indique que bien que son État reconnaisse l'importance de promouvoir la sûreté côté ville, il estime que l'établissement de procédures spécifiques d'inspection-filtrage devrait être évalué par chaque État sur la base d'une appréciation des risques. Son État considère donc que les deux nouvelles normes de l'Annexe 17 relatives à la sûreté côté ville doivent être complétées par des éléments indicatifs sur la gestion des risques côté ville et des études sur les procédures éventuelles d'atténuation de ces risques, comme le propose le Conseil international des aéroports (ACI) dans la note WP/198.

21. Le délégué de l'Arabie saoudite déclare son appui aux notes relatives à l'ICASS et au GAsEP, en particulier les notes WP/14 et WP/15, et exprime la volonté de son État d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'un GAsEP. Il souligne que l'Arabie saoudite coordonnerait ses activités à cet égard directement avec le Secrétariat.

22. Le délégué de l'Argentine exprime son appui aux notes WP/15 et WP/16 et à toutes les mesures qui ont été proposées pour accélérer l'élaboration et la mise en œuvre d'un GAsEP.

23. Se référant aux notes WP/14 et WP/15, la déléguée des Émirats arabes unis se félicite des activités de sûreté de l'aviation menées par l'OACI pendant la triennat en cours. Elle convient que la mise en œuvre de l'ICASS devrait se poursuivre durant la période transitoire 2017-2019 et indique que son État continuerait d'appuyer l'élaboration d'un GAsEP.

24. Le délégué du Nigéria félicite le Conseil pour les notes WP/14 et WP/15. Il appuie les interventions des délégués du Sénégal, de Singapour, de l'Afrique du Sud et de la Suisse, qui ont préconisé la poursuite de l'utilisation de l'expertise de l'AVSECP, notamment pour l'examen périodique des plans de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation.

25. Reconnaissant la pertinence continue de l'ICASS en tant que cadre solide pour guider l'action de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, le délégué de la Malaisie appuie la prorogation de l'ICASS jusqu'à l'approbation d'un GAsEP aux fins de mise en œuvre. Il souligne que, tel que l'indique la note WP/14, la Malaisie continue d'appuyer le programme de travail de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, comme en témoigne la participation de cet État aux initiatives régionales, notamment en accueillant la 13^e réunion du Comité permanent du Programme coopératif de sûreté de l'aviation — Asie Pacifique (Kuala Lumpur, 21-22 juillet 2016) et la 3^e Conférence conjointe OACI-OMD sur le renforcement de la sûreté du fret aérien et de la facilitation (Kuala Lumpur, 26-28 juillet 2016). Le délégué de la Malaisie souligne que son État a également versé des contributions volontaires afin de soutenir le Fonds de l'OACI pour la sûreté de l'aviation. Tout en prenant acte de la proposition de feuille de route et de calendrier d'élaboration, d'approbation et de mise en œuvre d'un GAsEP formulée dans la note WP/15, il se déclare favorable à l'accélération de ce calendrier. En conclusion, le délégué de la Malaisie approuve l'esprit de la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* jointe à la note WP/16.

26. Exprimant son appui aux notes WP/14 et WP/15 relatives au GAsEP, le délégué du Soudan indique que son gouvernement a adopté une approche similaire, avec l'aide de la CAFAC. Insistant sur la nécessité de veiller au renforcement de la sûreté de l'aviation, il met en exergue l'importance des séminaires de formation. Constatant que des résultats positifs ont été obtenus à ce jour, le délégué du Soudan s'associe aux observations des délégués de l'Arabie Saoudite, du Sénégal, de Singapour, des États-Unis et d'autres qui ont appuyé l'élaboration d'un GAsEP et encourage l'AVSECP à poursuivre ses travaux à cet égard.

27. Exprimant également son appui aux notes WP/14 et WP/15, le délégué du Japon demande que le passage de l'ICASS au GAsEP ait lieu le plus tôt possible et indique que le Japon coopérerait avec les autres États et le Secrétariat à cette fin. Il exprime par ailleurs son appui à la note WP/16 contenant la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* pour le prochain triennat, en mettant en relief les dispositions suivantes : paragraphe 1 du dispositif, dans lequel l'Assemblée décide que « les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite, telle qu'elle existe à la clôture de la 39^e session de l'Assemblée » ; Appendice A, paragraphe 5 du dispositif, dans lequel l'Assemblée réaffirme « la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier » ; et l'Appendice A, troisième paragraphe du préambule, qui indique que « la menace d'actes de terrorisme, y compris ceux posés... par le ciblage des aéronefs au moyen de systèmes antiaériens portables (MANPADS), de systèmes de missiles sol-air, des armes

légères... et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale... ». À cet égard, le délégué du Japon souligne que l'appui de son État à la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* et à un GASeP est incontestablement renforcé par sa conviction que l'Exposé récapitulatif serait adopté, étant entendu que le respect des normes OACI pertinentes par tous les États membres revêt une importance capitale pour garantir la sécurité de l'aviation civile internationale, compte tenu en particulier du fait que les tirs répétés de missiles balistiques par la République populaire démocratique de Corée représentent des violations flagrantes des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, dans la mesure où ils posent des risques pour l'aviation civile internationale, dont la sécurité constitue le fondement des travaux de l'OACI et la mission qui les inspire.

28. Le délégué de la Chine déclare qu'il apprécie et appuie sans réserve les activités de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation, en particulier compte tenu des nouvelles menaces. Notant que l'Organisation joue un rôle essentiel dans l'élimination de ces menaces, notamment grâce à l'établissement proposé d'un GASeP, il préconise l'élaboration et l'approbation rapides de ce plan en vue de renforcer la coopération internationale et l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Le délégué de la Chine insiste sur la nécessité d'assurer un passage sans heurts de l'ICASS à un GASeP, moyennant des méthodes scientifiques, et d'éviter tout écart entre les stratégies de sûreté de l'aviation.

29. Le délégué du Canada se fait l'écho de l'appui exprimé par les intervenants précédents en faveur des notes WP/14, WP/15 et WP/16 sur le cadre mondial de sûreté de l'aviation. Notant qu'il faudrait recourir à l'ICASS pendant une période un peu plus longue que prévu, il indique que le Canada appuierait tout effort visant à accélérer l'élaboration d'un GASeP.

30. Insistant sur la nécessité de veiller à la prise de toutes les mesures possibles pour faire face aux diverses menaces qui pèsent sur la sûreté de l'aviation, le délégué d'El Salvador approuve les notes WP/14 et WP/15 présentées par le Conseil. Il indique que le système de sûreté à contrôle unique (OSS) pour la Région NAM/CAR et SAM mentionné dans la note WP/330 présentée par le Brésil et dont les coauteurs sont le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Panama et le Paraguay est particulièrement préoccupant pour l'Équateur, car il fait passer la responsabilité d'un État à un autre. Évoquant les difficultés actuelles liées à l'opérationnalisation du système OSS en Équateur et la crainte de son État que ce dernier ne crée des vulnérabilités dans les différents domaines de la sûreté de l'aviation, le délégué d'El Salvador suggère un réexamen du système OSS pour déterminer sa praticabilité et s'assurer que les mesures de sûreté adoptées sont plus directes et globales.

31. Le délégué de Bahreïn approuve les notes WP/14 et WP/15 sur l'ICASS et le GASeP et remercie les experts de l'OACI de leur travail à cet égard.

32. Le délégué de la République de Corée exprime son appui à la note WP/15 concernant le GASeP.

33. Suite à ses observations générales sur les notes WP/14, WP/15 et WP/16 lors de la quatrième séance du Comité exécutif (cf. A39-Min. EX/4, paragraphe 67), le délégué du Royaume-Uni exprime son appui aux interventions des délégués de l'Afrique du Sud, des États-Unis, de la France, de Singapour, de la Suisse, entre autres.

34. L'observateur de la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO) exprime son appui sans réserve aux notes WP/14, WP/15 et WP/16 (Conseil).

Priorités stratégiques en matière de politique pour le prochain triennat

35. Le délégué du Royaume-Uni appuie les conclusions de la note WP/98 présentée par la Slovaquie au nom des États membres de l'UE et des autres États membres de la CEAC, et l'accent qu'elles mettent sur l'amélioration de la mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 17 et des normes relatives à la sûreté de l'Annexe 9, et sur la traduction de ces normes en mesures efficaces de sécurité sur le terrain, de manière continue, fiable et durable. Pour atteindre cet objectif, il convient d'améliorer le processus d'audit et le contrôle de la qualité de l'USAP, ainsi que la formation et la supervision en vue d'instaurer une culture de sûreté efficace. À cet égard, le délégué du Royaume-Uni approuve la note WP/177 présentée par les États-Unis.

36. En ce qui concerne les priorités stratégiques pour le prochain triennat, le délégué du Canada exprime son appui aux mesures recommandées dans les notes WP/177 et WP/98, en particulier celles relatives à l'examen de la portée et de la méthodologie de l'USAP qui, selon lui, contribueraient à actualiser cette activité importante d'audit et à préparer l'OACI et ses États membres à relever les défis futurs. Faisant observer que plus d'une trentaine de notes présentées au Comité exécutif portent sur une approche de la sûreté de l'aviation fondée sur les risques, il souligne qu'il est essentiel que la culture et la méthodologie du programme et des activités de l'USAP, sur lesquelles s'appuient de nombreux États, évoluent avec le contexte des menaces.

37. Se déclarant favorable à la note WP/177, le délégué de la République de Corée salue la mise en place par les États, conformément au Chapitre 3.4 de l'Annexe 17, d'un Programme national de gestion de la qualité de la sûreté de l'aviation civile (NCASQCP) qui constitue un outil efficace d'identification des insuffisances et vulnérabilités des systèmes respectifs de sûreté de l'aviation civile.

38. Se référant à la note WP/177, le délégué de la France remercie les États-Unis d'avoir mis en exergue l'existence des NCASQCP, qu'il considère comme un facteur clé de sécurité. Il souligne que la mise en œuvre de ce programme passe par la création d'un organisme de contrôle de la qualité spécialement chargé de remédier aux insuffisances pouvant apparaître et de faire respecter les normes de l'Annexe 17, et qui est assujéti aux régimes réglementaires nationaux et régionaux. Le délégué de la France estime que l'OACI devrait jouer un rôle clé à cet égard en aidant les États à restructurer leurs systèmes, en fournissant une assistance logistique et matérielle et/ou en facilitant les programmes d'assistance bilatéraux.

39. La déléguée de l'Afrique du Sud apporte son appui aux notes WP/177 et WP/98.

Cybersécurité

40. Le délégué de la Roumanie exprime sa gratitude à l'OACI pour tous les efforts déployés jusqu'ici pour essayer de résoudre les nombreuses questions liées à la cybersécurité et offre l'appui de son État à l'établissement d'un cadre mondial pour la cybersécurité des parties prenantes de l'aviation civile, tel que proposé dans la note WP/175 présentée par 23 États membres. Il fait remarquer que la note WP/187 soumise par la CANSO traite des mêmes priorités — quoique sous un angle différent — que celles figurant dans la note WP/99-Révision n° 1 présentée par les États-Unis et par la Slovaquie au nom des États membres de l'UE, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL. La Roumanie convient de la nécessité d'une coordination et appuie l'idée d'un cadre mondial pour la cybersécurité dans l'aviation civile ; elle est cependant d'avis qu'il convient d'aborder la question de la cybersécurité ou cyber-résilience de manière globale et pas uniquement dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Le délégué de la Roumanie estime que la cybersécurité constitue un concept intégré et commun, couvrant d'autres secteurs comme ceux des compagnies de transport aérien, des exploitants aéroportuaires et de

services de contrôle de la circulation aérienne, ainsi que des aspects de sûreté et de sécurité, et qu'elle doit donc être abordée d'une manière globale.

41. Le délégué de la République de Corée appuie la note WP/17 présentée par le Conseil et le projet de résolution de l'Assemblée sur la cybersécurité dans l'aviation civile qui y est joint. Il souligne l'importance de la collaboration, de l'harmonisation et d'une approche mondiale englobant d'autres domaines pertinents comme les services de navigation aérienne (ANS), les systèmes de communication, navigation et surveillance (CNS), l'exploitation technique des aéronefs (OPS) et la navigabilité des aéronefs (AIR), pour s'attaquer en temps voulu aux nouveaux problèmes de cybersécurité. Il estime que cette stratégie est essentielle à la détermination des obligations et des responsabilités dans chacun des domaines concernés, ce qui contribuerait au succès des travaux futurs.

42. Le délégué du Royaume-Uni apporte son appui à la note WP/99-Révision n° 1 et à la note WP/175, qui mettent en évidence la nécessité pour l'OACI de jouer un rôle moteur en matière de cybersécurité, en travaillant en collaboration avec les États et l'industrie, et de veiller à l'harmonisation effective de ces travaux à l'échelle du programme de travaux de l'Organisation. Il appuie en outre le projet de résolution de l'Assemblée sur la cybersécurité dans l'aviation civile (WP/17), en espérant qu'une fois approuvée, la résolution constituerait une base efficace pour faire évoluer les travaux vers un programme réaliste et hiérarchisé, qui donne des résultats concrets.

43. Se référant au projet de résolution de l'Assemblée, le délégué de la Nouvelle-Zélande note que la cybersécurité ne se limite pas au secteur de l'aviation et souligne que toute résolution relative à la cybersécurité doit mettre l'accent sur la participation gouvernementale et transsectorielle. Il propose que la question soit formulée de manière plus large en termes de « cybermenaces » et non de « cybersécurité ».

44. Faisant remarquer que pour fonctionner efficacement et en toute sécurité et sûreté, l'aviation civile dépend de plus en plus de la disponibilité des systèmes de technologies de l'information et de la communication (TIC) ainsi que de l'exactitude et de la confidentialité des données, la déléguée des Émirats arabes unis appuie les orientations sur la lutte contre les diverses cybermenaces pesant sur l'aviation civile, qui figurent dans le projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/17.

45. Le délégué des États-Unis exprime son appui ferme à la note WP/99-Révision n° 1, dont son État est coauteur avec les États membres de l'UE, la CEAC et EUROCONTROL. Il fait remarquer que cette note serait aussi présentée à la Commission technique, ce qui permettra d'en examiner la valeur technique. Relevant que pour faire face efficacement aux cyberincidents, les États et les parties prenantes doivent partager les informations pertinentes et harmoniser les méthodes de protection et de maintien de l'intégrité des échanges de données et d'informations, le délégué des États-Unis souligne que les propositions contenues dans la note WP/99-Révision n° 1 appuient cette observation. Il souscrit à tous les appels similaires en faveur d'une approche globale des questions de cybersécurité, et au projet de résolution de l'Assemblée sur la cybersécurité dans l'aviation civile (WP/17).

46. La déléguée de l'Australie appuie la note WP/17 et le projet de résolution de l'Assemblée recommandant une approche horizontale, le développement d'une appréciation commune des menaces et des cyber-risques, et une action coordonnée. Elle souligne que la proposition de résolution de l'Assemblée permettrait d'apporter, en matière de cybersécurité, une réponse mondiale axée sur les risques, pilotée de manière appropriée et coordonnée à l'échelle internationale. La déléguée de l'Australie souligne que la cybersécurité est une question plus large qui s'étend à d'autres industries, et indique qu'à son avis, elle ne devrait pas nécessairement être régie par les autorités de l'aviation civile. La grande majorité des cyberproblèmes auxquels le secteur de l'aviation est actuellement confronté

consistent en des questions qui sont, et devraient être, traitées dans le cadre de pratiques commerciales efficaces. Compte tenu de ce qui précède, l’Australie appuie avec prudence la proposition contenue dans la note WP/175 présentée par 23 États membres et tendant à ce que l’OACI élabore un cadre global pour la cybersécurité qui fournisse des directives et des approches recommandées à l’usage des États et des industries. L’Australie estime que tout cadre devrait inclure des orientations sur l’identification des systèmes critiques, indiquer la manière d’intégrer la cybersécurité dans les domaines d’activité existants, et proposer les responsabilités incombant aux différentes parties prenantes. La déléguée de l’Australie souligne que le cadre devrait aussi, dans la mesure du possible, s’intégrer dans les normes et approches existantes en matière de cybersécurité utilisées par l’industrie et dans d’autres secteurs.

47. Le délégué du Nigéria se déclare favorable à une approche globale de l’élimination de la menace posée par la cybersécurité, et insiste sur la nécessité pour l’OACI de jouer un rôle moteur, en collaboration avec d’autres parties prenantes, pour protéger les infrastructures critiques, car cette question transversale touche non seulement la sécurité mais aussi la communication, notamment.

48. Le délégué de la Suisse appuie fermement les initiatives de l’OACI en matière de cybersécurité telles que présentées dans la note WP/17 et le projet de résolution sur la cybersécurité dans l’aviation civile qui y est joint, et recommande une approche horizontale, transversale et fonctionnelle faisant intervenir toutes les disciplines relatives à la sécurité. Compte tenu du vaste champ couvert par la cybersécurité, qui touche non seulement l’aviation civile mais aussi d’autres domaines, il estime que d’autres entités devraient prendre l’initiative de sa réglementation.

49. La déléguée de l’Afrique du Sud appuie les notes WP/17, WP/99-Révision n° 1 et WP/175.

50. Compte tenu de l’importance de la cybersécurité, le délégué de Bahreïn appuie la note WP/175.

51. L’observateur de la CANSO remercie le Comité exécutif d’avoir appuyé la note WP/187 concernant une stratégie de défense en matière de cybersécurité. Il établit une corrélation entre cette note et les notes WP/175 et WP/99-Révision n° 1 qui, toutes, reconnaissent la présence des cybermenaces dans l’ensemble du système aéronautique. La CANSO appuie sans réserve la création par l’OACI d’un cadre global ayant une approche globale. L’observateur de la CANSO promet un appui ferme de son organisation aux travaux de l’OACI à cet égard, sous forme de participation au groupe de haut niveau de l’industrie et à l’AVSECP et ses groupes de travail. La CANSO appuie pleinement les notes WP/17, WP/175 et 99-Révision n° 1.

Sûreté côté ville

52. Tout en reconnaissant la préoccupation de l’ACI au sujet de l’inspection-filtrage à l’entrée des terminaux tel que décrit dans la note WP/198 (*Politiques en matière de sûreté côté ville*), le délégué de la Fédération de Russie estime que ce contrôle, en déplaçant effectivement la menace à un autre endroit, réduit la gravité des conséquences de la menace. Il souligne que si l’on ne peut prévenir les actes terroristes, tout doit être fait pour en atténuer les conséquences. Attirant l’attention sur la note WP/310 (*Mesures de sûreté pour le côté ville des aéroports*) présentée par son État, le délégué de la Fédération de Russie insiste sur le fait que son expérience a montré que la répartition des flux de personnes à l’entrée des terminaux empêche effectivement toute file d’attente, d’où une augmentation substantielle du niveau de sécurité.

53. Le délégué de l’Arabie saoudite avertit que la procédure mise en œuvre dans la Fédération de Russie concernant l’inspection-filtrage à l’entrée des bâtiments du terminal n’est pas

conforme à la pratique actuelle, laquelle devrait être prise en compte dans l'application de ces mesures. Il partage la préoccupation exprimée par l'ACI dans la note WP/198.

54. Approuvant cette intervention, le délégué de Bahreïn souligne les difficultés rencontrées pour décider des mesures de sûreté à mettre en place dans les zones côté ville des aéroports.

55. Le délégué du Royaume-Uni se déclare généralement favorable aux notes WP/198 et WP/310. Faisant observer que les menaces terroristes se concentrent actuellement sur des cibles vulnérables, il souligne que les zones côté ville des aéroports sont par conséquent plus exposées aux attaques que d'autres zones, comme l'ont montré les événements récents. Bien qu'il soit impossible d'atteindre le même niveau de protection côté ville que côté piste à moins de déplacer le poste de contrôle de sûreté à l'extérieur de l'aérogare, en réalité, un tel déplacement transférerait le risque, car des files de personnes et leurs vulnérabilités connexes seraient créées à l'entrée de l'aéroport. Compte tenu des risques pour la sûreté que les États s'efforcent avant tout d'atténuer, le délégué du Royaume-Uni accueille favorablement et appuie la proposition d'élévation au rang de norme des pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 de l'Annexe 17, que le Conseil a récemment décidé d'inclure dans le projet d'Amendement 15 de l'Annexe 17 aux fins de diffusion auprès des États pour observations avant examen et adoption par le Conseil (cf. C-WP/14499 ; 208/3 ; lettre confidentielle aux États AS 8/2.1-16/58 datant du 8 juin 2016) et qui sont visées au paragraphe 2.7 de la note WP/310. Tout en se félicitant des informations fournies par la Fédération de Russie sur la base de son expérience présentée dans cette note, le délégué du Royaume-Uni n'appuie pas la nouvelle norme 4.8.3 de l'Annexe 17 qu'elle propose et qui rendrait obligatoire le contrôle à l'entrée du terminal [voir le paragraphe c) de la suite à donner de la note WP/310]. Le délégué du Royaume-Uni appuie fermement les conclusions de l'ACI au paragraphe 3.1 de la note WP/198, à l'exception de l'élaboration d'une définition unique du terme « côté ville » [cf. le paragraphe 3.1 b)], qu'il ne juge ni nécessaire ni utile, car tous les aéroports sont différents. Il est d'avis que le terme « côté ville » est mieux défini localement à l'aide de plans de sûreté aéroportuaire évalués sur place en fonction des risques.

56. Le délégué de la Nouvelle-Zélande réaffirme l'appui de son État aux travaux de l'OACI concernant la sûreté côté ville. Il souligne que la Nouvelle-Zélande ne souscrit pas à la nouvelle norme 4.8.3 de l'Annexe 17 proposée par la Fédération de Russie, qui requerrait que les États placent des équipements d'inspection-filtrage à l'entrée des zones côté ville, pour les mêmes raisons que celles invoquées par le délégué du Royaume-Uni.

57. Faisant écho aux interventions précédentes, notamment celles des délégués des États membres de la CEAC, le délégué de l'Irlande se déclare favorable au maintien de l'accent mis sur la sûreté côté ville. Il estime que la note de l'ACI (WP/198) constitue une bonne contribution à cet égard. Le délégué de l'Irlande s'associe néanmoins aux observations du délégué du Royaume-Uni concernant la conclusion de l'ACI sur la définition du terme « côté ville », affirmant que l'Annexe 17 requerrait que les États définissent eux-mêmes ce que « côté ville » signifie aux fins de sûreté de l'aviation. Il souligne que sur la base d'une évaluation des risques et dans le contexte d'un système de gestion de la sûreté, les aéroports devraient prévoir des exigences en matière de sûreté en coopération et en consultation avec toutes les autres autorités responsables de la sûreté et de l'exécution dans l'État concerné. Le délégué de l'Irlande indique que son État accueille très favorablement le projet d'Amendement 15 à l'Annexe 17 et la proposition d'élever au rang de norme les pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 existantes sur la sûreté côté ville (voir la lettre confidentielle aux États AS 8/2.1-16/58 datant du 8 juin 2016).

58. La déléguée des Émirats arabes unis approuve la note WP/310 présentée par la Fédération de Russie. Elle souligne que les Émirats arabes unis ont déjà informé l'OACI de leur appui au projet d'Amendement 15 à l'Annexe 17. La déléguée des Émirats arabes unis rappelle, à cet égard, que

dans sa note l'ACI fait référence à la proposition d'élévation au rang de norme des pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 existantes et indique, entre autres, qu'elle apprécie leur nature fondée sur le risque [voir paragraphe 1.3 a)]. Tout en notant que la proposition de norme 4.8.2 (découlant de l'élévation du statut de la pratique recommandée 4.8.1) permet aux États de mettre en œuvre diverses mesures de sûreté pour atténuer les risques côté ville, elle se dit préoccupée par certains des nouveaux équipements de détection utilisés.

59. Le délégué de la Turquie convient entièrement que des mesures appropriées devraient être mises en œuvre, en coordination avec toutes les entités compétentes dans les aéroports, pour protéger les voyageurs dans les zones côté ville. Il est cependant d'avis que l'efficacité des points de contrôle de sûreté à l'entrée des terminaux, telle que proposée par la Fédération de Russie dans la note WP/310, est discutable, ces points de contrôle s'étant révélés insuffisants lors de l'attaque terroriste côté ville à l'aéroport international Atatürk d'Istanbul le 28 juin 2016. Le délégué de la Turquie souligne qu'il faudrait aussi tenir compte des risques et des vulnérabilités associés aux points de contrôle de sûreté à l'entrée des terminaux. Il indique que la Turquie estime qu'il est possible de prévenir efficacement les attaques côté ville grâce au renseignement et à la détection des comportements. La décision concernant l'inspection-filtrage des passagers entrant dans les terminaux aéroportuaires devrait être laissée à chaque État, qui devrait déterminer s'il convient de soumettre à cette procédure l'ensemble ou seulement une partie des passagers sur la base d'une évaluation des risques et d'une analyse des comportements, ou de ne pas le faire du tout.

60. Le délégué des États-Unis appuie fermement l'appel en faveur de l'élaboration de nouveaux éléments indicatifs sur la sûreté côté ville et se réjouit à la perspective de participer à ces travaux. Il recommande que les éléments indicatifs et le matériel de formation tiennent compte du fait qu'il n'existe pas d'approche uniforme en matière de sûreté côté ville et que différentes approches peuvent être utilisées pour atteindre les objectifs de sûreté d'un État. Le délégué des États-Unis souligne qu'une approche efficace de la sûreté côté ville dans un aéroport peut ne pas être aussi efficace dans un autre aéroport et que diverses considérations entrent en jeu dans l'écosystème aéroportuaire. Les États-Unis n'appuient donc pas les propositions de normes exigeant des mesures prescriptives, comme l'inspection-filtrage à l'entrée des terminaux. De son point de vue, l'objectif des normes de sûreté côté ville devrait être d'établir une coordination entre les entités, en particulier au niveau local, ce qui permettrait de mettre en œuvre des mesures de sûreté, des protocoles d'intervention et des initiatives de résilience appropriés.

61. Le délégué de la Suisse convient qu'il n'existe pas de solution universelle.

62. Le délégué du Canada se fait l'écho des observations formulées par de nombreux autres délégués concernant la note WP/310 (Fédération de Russie), selon lesquelles si la sûreté côté ville constitue une question importante qui doit être traitée, l'inspection-filtrage à l'entrée de l'aérogare n'est pas la méthode appropriée. Bien qu'il appuie les mesures recommandées par l'ACI dans la note WP/198, il convient avec le délégué du Royaume-Uni qu'il n'est peut-être pas approprié de définir le « côté ville », car la nature des aéroports varie considérablement d'un pays à l'autre.

63. Le délégué de la France apporte son appui aux notes WP/198 et WP/310, tout en se joignant néanmoins à d'autres délégués pour exprimer certaines préoccupations concernant la nouvelle norme 4.8.3 de l'Annexe 17 proposée par la Fédération de Russie, qui requiert une inspection-filtrage aux points d'entrée. Il souligne que cette inspection-filtrage devrait s'effectuer aéroport par aéroport et État par État, compte étant dûment tenu de la conception de chaque aéroport, des services fournis et de l'évaluation des risques.

64. Répondant aux préoccupations exprimées au sujet de la note WP/310, le délégué de la Fédération de Russie précise que l'intention de la note est d'appuyer la proposition du Conseil d'élever au rang de norme les pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 de l'Annexe 17 concernant la sûreté côté ville. Évoquant un sentiment de « déjà vu », il assimile le débat actuel sur l'entrée sans restrictions dans les aéroports aux discussions antérieures sur le libre accès aux postes de pilotage qui a conduit aux événements tragiques survenus aux États-Unis le 11 septembre 2001. Le délégué de la Fédération de Russie fait remarquer qu'après le 11 septembre 2001, tous les aéronefs ont été équipés de portes de poste de pilotage renforcées et que l'accès au poste de pilotage a été restreint, soit des mesures dont l'application dans son État remontait déjà à 30 ans.

65. Le délégué de la Fédération de Russie souligne que contrairement à un acte d'intervention illicite dirigé contre un aéronef en vol, dont le bilan pourrait être de quelque 300 à 400 victimes, y compris les passagers et l'équipage à bord, une attaque dans la zone côté ville d'un aéroport favorisée par la non-restriction de l'entrée de l'aérogare pourrait faire des milliers de victimes, non seulement parmi les passagers mais aussi parmi les personnes qui les accompagnent et le personnel aéroportuaire. Il note que compte tenu des récentes attaques terroristes dans les aéroports, son État a acquis la certitude qu'il existe des menaces nouvelles et émergentes qui ne peuvent être éliminées par l'approche systématique adoptée pour les actes traditionnels d'intervention illicite. Reconnaisant que chaque État a le droit d'adopter ses propres mesures nationales de sûreté de l'aviation pour faire face à ces menaces nouvelles et émergentes, le délégué de la Fédération de Russie réaffirme que la note WP/310 offre d'appuyer la proposition du Conseil tendant à élever au rang de norme les pratiques recommandées 4.8.1 et 4.8.2 de l'Annexe 17 concernant la sûreté côté ville, et la nouvelle norme 4.8.3 proposée par son État qui régit l'installation de matériel d'inspection-filtrage aux entrées des zones côté ville des aéroports.

66. Les délégués de l'Argentine et de l'Afrique du Sud expriment leur appui à la note WP/198 (ACI) concernant la sûreté côté ville.

67. L'observateur de l'ACI exprime sa gratitude pour le large appui qu'a recueilli la note WP/198 et réaffirme que l'intention est d'élaborer un système flexible et pratique, dans lequel les responsabilités sont clairement définies et qui évite la formation de la foule et de files d'attente. Il exprime également son appréciation pour les observations des délégués du Canada, de l'Irlande et du Royaume-Uni concernant la définition du terme « côté ville ». L'observateur de l'ACI suggère donc que le projet de texte de l'Appendice C, paragraphe 7 j) du dispositif de la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* (cf. Appendice à la note WP/16), soit remplacé par le passage ci-après : « contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aéroports, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour : i) maintenir un équilibre pratique entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ; ii) mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ; iii) éviter de créer des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aérogare ; et iv) entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ».

68. Faisant observer, à la lumière du débat actuel, qu'il semble exister un sentiment apparent selon lequel un GASeP pourrait avancer beaucoup plus rapidement dans le cadre de l'AVSECP, l'observateur de l'ACI affirme qu'il est essentiel que l'industrie, dans son ensemble, participe aux négociations et aux discussions concernant l'élaboration d'un GASeP et, à cet égard, il offre l'expertise considérable acquise par son organisation dans le milieu particulier des aéroports. Réagissant aux remarques du délégué de la Fédération de Russie au sujet de l'expérience de son État en matière de sûreté côté ville, l'observateur de l'ACI informe le Comité exécutif que son organisation travaille sur des

mesures visant à accélérer la circulation des personnes dans les terminaux d'aéroport et, en coordination avec l'IATA, étudie un programme appelé *Smart Security* (sûreté intelligente). L'ACI est fort consciente de la nécessité de maintenir les gens en mouvement afin d'éviter de créer une foule et des files d'attente, et estime qu'il existe un risque très grave que la conduite de l'inspection-filtrage à l'extérieur des terminaux d'aéroport transfère la vulnérabilité ailleurs et l'accroisse.

69. En ce qui concerne l'amendement proposé par l'observateur de l'ACI à l'Appendice C, paragraphe 7 j) du dispositif de la proposition d'Exposé récapitulatif, joint à la note WP/16, le Président du Comité exécutif rappelle que, conformément à l'article 38 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (Doc 7600), « aucune motion ni aucun amendement ne peut être discuté tant qu'il n'a pas été appuyé. Des motions et des amendements ne peuvent être proposés et appuyés que par des membres de délégations d'États contractants ».

70. À cet égard, le délégué du Royaume-Uni présente et le délégué du Canada appuie l'amendement susmentionné proposé par l'observateur de l'ACI (cf. paragraphe 68).

Annexe 17 et éléments indicatifs connexes

71. Le délégué du Canada exprime son appui au contenu de la note WP/219 présentée par l'Inde au sujet de la nécessité de combler les écarts entre les questions de protocole de l'USAP-CMA et la réglementation et les éléments indicatifs en matière de sûreté de l'aviation. Il estime toutefois que les questions de protocole devraient être alignées sur les normes relatives à la sûreté de l'aviation et non l'inverse.

72. Tout en appuyant également la note WP/219, la députée de l'Afrique du Sud partage les vues exprimées par le délégué du Canada au sujet des questions de protocole.

73. L'observateur de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) félicite l'OACI pour son travail approfondi et exhaustif en matière de protection des informations relatives à la sûreté, et attend avec un vif intérêt la réalisation de progrès importants pour améliorer la sûreté, grâce à des systèmes de comptes rendus obligatoires et volontaires sur la sûreté. Il rappelle les travaux connexes du Groupe de travail spécifique sur les enregistreurs de bord (FLIRECSWG) du Groupe d'experts des opérations aériennes (FLTOPSP) dans le domaine de l'enregistrement des informations aux fins d'enquête sur les accidents. L'observateur de l'IFALPA se dit préoccupé par le fait que quelques-unes des propositions présentées par la Fédération de Russie dans la note WP/311 (*Utilisation du système de vidéosurveillance des aéronefs servant à la surveillance objective pour prévenir les actes d'intervention illicite et mener les enquêtes s'y rapportant*), notamment celles concernant l'enregistrement d'informations sur un aéronef après le départ du vol de la porte d'embarquement jusqu'à son arrivée à destination, auraient des conséquences négatives sur la culture de sûreté positive que l'OACI veille tant à promouvoir. Il estime que ces propositions nécessiteraient d'importantes ressources financières et humaines pour être mises en œuvre dans une industrie où il faut dépenser ces ressources de manière à maximiser les gains en matière de sûreté. L'IFALPA invite instamment l'Assemblée à prendre en considération le lien naturel entre sûreté et sécurité et l'impact que les propositions visant l'une pourraient avoir sur l'autre. L'observateur de l'IFALPA souscrit au principe de sa fédération selon lequel il conviendrait de n'utiliser les enregistrements d'événements qui se produisent dans le compartiment du poste de pilotage qu'à des fins d'enquête sur les accidents, comme le stipule l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation*, et que ce travail devrait être coordonné par le FLIRECSWG.

Mesures d'atténuation de la menace interne

74. Le délégué du Portugal exprime son appui à la note WP/145 (CAFAC) ainsi qu'à l'élaboration et à l'actualisation des SARP et des éléments indicatifs sur les menaces nouvelles et émergentes, y compris la sûreté côté ville et les menaces internes, compte tenu des objectifs clés de la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU, en particulier l'importance cruciale du renforcement des mesures de sûreté de l'aviation pour garantir un environnement mondial pacifique. Il souligne l'importance de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI en tant que moyen clé pour atteindre les niveaux de sécurité requis pour tous les États.

75. En ce qui concerne la note WP/180 (États-Unis), le délégué du Portugal, s'exprimant au nom des États membres de la CEAC, se déclare favorable à l'inclusion de la menace interne dans les priorités stratégiques de l'OACI pour le prochain triennat et dans le GAsEP, ainsi que dans la version révisée de l'Annexe 17 et du *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — diffusion restreinte), afin que la menace interne puisse être traitée de façon éthique. Il note que la menace interne et les facteurs humains étant interdépendants et constituant un défi pour la sûreté de l'aviation, le Portugal est déterminé à coopérer à l'approfondissement de ces questions clés en participant à l'AVSECP. Le Portugal reconnaît aussi les mesures et initiatives pertinentes prises contre les menaces internes par des organisations régionales comme la CAFAC, l'UE et la CEAC.

76. Le délégué de la République de Corée appuie la note WP/180 et les activités menées par les États-Unis pour contrer les menaces internes et qui sont décrites dans cette note. Il assure le Comité exécutif de la pleine coopération de son État à l'effort mondial visant à prévenir de futures attaques internes.

77. Le délégué d'Israël exprime l'appui ferme de son État à la note WP/180. Il souligne que si la technologie joue un rôle majeur dans la prévention des attentats terroristes, elle encourage également les terroristes à rechercher dans le système une cible facile et liée à des facteurs humains. Constatant la nécessité impérieuse et urgente d'établir des normes OACI permettant de faire face à la menace interne, le délégué d'Israël exprime la volonté de son État de coopérer avec d'autres États à cet égard.

78. Tout en souscrivant aux observations du délégué de Singapour et d'autres sur le programme de sûreté de l'aviation en général, le délégué de la Belgique accueille favorablement et appuie les propositions relatives à l'atténuation des menaces nouvelles et émergentes, en particulier celles d'origine interne, présentées dans les notes WP/180 (États-Unis) et WP/145 (CAFAC) respectivement. Rappelant que certaines organisations régionales ont déjà pris des initiatives à cet égard, le délégué de la Belgique juge opportun d'étendre ces initiatives à d'autres régions.

79. S'agissant de la note WP/145 (CAFAC), le délégué du Luxembourg souligne la nécessité pour l'Annexe 17 de suivre l'évolution des menaces pesant sur la sûreté de l'aviation civile internationale. Il fait observer que deux menaces émergentes suscitent des préoccupations dans l'ensemble de la communauté internationale en raison des événements récents : les menaces contre la sûreté côté ville et les menaces internes qui se caractérisent par le contournement des mesures de sûreté grâce à la complicité passive ou active de personnes internes. Le délégué du Luxembourg note que les mesures de sûreté mises en œuvre par les États membres de la CAFAC visent de plus en plus à relever ces défis. Le Luxembourg appuie donc fermement la note WP/145, en particulier le point a) de la suite à donner du résumé analytique, où l'Assemblée est invitée à exhorter le Conseil à accélérer l'adoption de nouvelles SARP de sûreté de l'aviation destinées à atténuer les menaces nouvelles et émergentes, y compris celles qui viennent du côté ville et de l'intérieur.

80. Reconnaissant le travail de la CAFAC et des États africains mis en évidence dans la note WP/145, le délégué de la France fait remarquer que les préoccupations exprimées dans la note sont cohérentes avec celles de la France, en particulier en ce qui concerne la sûreté côté ville et les menaces internes. Il estime que la note cadre parfaitement avec la Résolution 2309 (2016) du Conseil de sécurité de l'ONU, qui souligne le rôle de l'OACI et les responsabilités des États en ce qui a trait à la protection de la sûreté et de la sécurité des citoyens et des nationaux. Le délégué de la France cite le projet européen CASE comme une première réponse à la question des menaces nouvelles et émergentes, car il propose d'aider les États africains qui le souhaitent à préparer leur administration à faire face aux menaces émergentes. Compte tenu de ce qui précède, la France appuie la note WP/145, qui préconise l'élaboration de SARP appropriées pour gérer ces nouvelles menaces.

81. En tant que coauteur de la note WP/145, le délégué du Nigéria prie instamment l'OACI d'accélérer l'élaboration d'éléments indicatifs sur l'élimination des menaces qui pèsent actuellement sur l'aviation civile.

82. Les délégués de l'Afrique du Sud, de l'Argentine, de la France, du Royaume-Uni et de la Suisse expriment leur appui ferme à la note WP/145 concernant l'élaboration et l'actualisation des SARP et des directives, et à la note WP/180 relative aux stratégies mondiales pour contrer les menaces internes.

Liquides, aérosols et gels (LAG)

83. Appuyant la note WP/184 (Afrique du Sud) sur la question susmentionnée, le délégué de l'Argentine suggère que toutes les questions relatives aux LAG soient traitées rapidement par l'OACI dans le cadre de l'AVSECP.

84. Le délégué de l'Arabie saoudite se déclare préoccupé par la note WP/184, car il n'est pas d'accord avec la confiscation des liquides d'un volume inférieur au maximum autorisé de 100 ml à l'entrée des passagers dans le terminal. Il affirme que cette procédure n'est pas conforme à la pratique actuelle, qui doit être prise en considération lors de l'application de ces mesures. En raison de la difficulté liée à l'inspection-filtrage des passagers pour les LAG en cours de transit, le délégué de l'Arabie saoudite estime que toutes les mesures relatives aux opérations côté ville devraient être appliquées aux vols intérieurs et non aux vols internationaux. Sa principale préoccupation est l'assurance d'une non-utilisation illicite des LAG.

85. Le délégué de Bahreïn partage ce point de vue.

86. En ce qui concerne la note WP/184, le délégué du Nigéria apporte son appui à la reconnaissance des STEB d'autres États qui se conforment à ces exigences. Il estime que cela éviterait la multiplication inutile des efforts d'inspection-filtrage et favoriserait la communication entre les États ayant des restrictions différentes en matière de LAG.

87. Tout en appuyant la note WP/184, le délégué de la Suisse souligne que l'État de transfert conserve la responsabilité de procéder à l'inspection-filtrage des LAG et de s'assurer que les passagers ne transportent pas de LAG soumis à restriction à leur arrivée dans un autre État.

88. Le délégué de l'Afrique du Sud approuve les notes WP/254 (Nigéria), WP/184 (Afrique du Sud) et WP/327 [Venezuela (République bolivarienne du)].

89. Le délégué du Sénégal exprime son appui à la note WP/254 (Nigéria).

Autres questions de politique

90. S'agissant de la note WP/330 (*Procédures de mise en œuvre d'un système de sûreté à contrôle unique*) présentée par le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, le Panama et le Paraguay, le délégué de l'Argentine souligne que toutes les questions relatives au système OSS devraient être traitées rapidement par l'OACI dans le cadre de l'AVSECP.

91. Prenant acte des informations fournies dans la note WP/330, le délégué du Canada affirme qu'il est préférable de laisser les discussions sur le système OSS à l'AVSECP. Insistant sur le fait que les dispositifs de sûreté à contrôle unique sont très importants pour la facilitation et la commodité des passagers et ne doivent pas être pris à la légère, il souligne que leur mise en œuvre effective suppose un processus très complet et rigoureux.

92. Le délégué de la Suisse appuie l'initiative relative au système OSS présentée dans la note WP/330. Bien qu'il ait également souscrit à la mise en œuvre par les États d'un programme national de gestion de la sûreté de l'aviation civile (CASeMNP-SeMS) proposé dans la note WP/315 soumise par la Colombie et appuyée par 12 États sud-américains, il se montre réticent à rendre obligatoire un tel programme. Le délégué de la Suisse suggère que les Bureaux régionaux de l'OACI fournissent une assistance aux États qui en ont besoin pour instaurer un système CASeMNP-SeMS.

93. Résumant les débats, le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation reconnaît qu'un large consensus s'est dégagé autour de la quasi-totalité des points soulevés dans les diverses notes de travail présentées au titre du point 16 de l'ordre du jour. Il indique que le Comité exécutif a pris acte de la Résolution 2309 (2016) récemment adoptée par le Conseil de sécurité de l'ONU sur les *Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation*, en tant qu'entrée en matière pour le débat sur le cadre mondial de sûreté de l'aviation. En ce qui concerne ce cadre mondial, les mesures proposées dans les notes de travail, à savoir la prorogation de l'ICASS et l'élaboration du GASeP, ont reçu un large appui et le Comité exécutif a ajouté un message très clair sur la nécessité d'accélérer l'élaboration du GASeP et de collaborer avec l'AVSECP. Acte a été pris des offres visant la fourniture d'une assistance directe au Secrétariat à ce sujet.

94. Le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation fait remarquer le large appui en faveur de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* amendé de la manière proposée par l'ACI et appuyé par les délégués du Royaume-Uni et du Canada, et des mesures proposées dans l'ensemble des notes de travail ultérieures, à l'exception de la proposition concernant une norme OACI qui exigerait une inspection-filtrage à l'entrée des terminaux. Pour répondre aux préoccupations exprimées à cet égard, cette proposition, qui concerne une mesure de sûreté côté ville, serait ajoutée à d'autres propositions visant à modifier l'Annexe 17 et à produire des éléments indicatifs pertinents, et renvoyée au Secrétariat et aux organes techniques compétents, notamment l'AVSECP, pour la poursuite des travaux. S'agissant de la note WP/99-Révision n° 1 concernant la cybersécurité, il est observé que seuls les points a) et c) de la proposition de suite à donner ont été examinés par le Comité exécutif et que l'examen des autres points serait effectué par la Commission technique.

95. En conclusion de ses débats sur le point 16 de l'ordre du jour, le Comité exécutif convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de Résolution 16/1 sur l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* présenté dans l'Appendice à la note WP/16, tel que modifié à la lumière des débats, et le projet de Résolution 16/2 sur *La cybersécurité dans l'aviation civile* présenté dans la note WP/17.

Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d’audits de sûreté (USAP-CMA)17 : :

96. Ce point est examiné sur la base d’une note de travail présentée par le Conseil, à savoir la note WP/20-Révision n° 1 [*Mise en œuvre de la méthode de surveillance continue du Programme universel d’audits de sûreté (USAP-CMA)*] [Révision n°1 (en français uniquement)], et de notes de travail et notes d’information connexes.

97. La Secrétaire générale présente la note WP/-Révision n° 1 qui rend compte d’un rapport sur la mise en œuvre globale de l’USAP-CMA et de faits nouveaux connexes survenus depuis la 39^e session de l’Assemblée. Elle rappelle que l’USAP-CMA intègre divers paramètres clés pour déterminer le type, la portée, la priorité et la fréquence des activités d’audit et de suivi. Entre le lancement de l’USAP-CMA en janvier 2015 et le 3 septembre 2016, un total de 47 activités USAP-CMA, dont 44 audits et 3 missions de validation, ont été réalisées. L’USAP-CMA révèle que le niveau mondial global de mise en œuvre effective des éléments cruciaux d’un système national de supervision de la sûreté de l’aviation s’est légèrement amélioré par rapport aux résultats du deuxième cycle d’audits, et l’OACI prévoit le maintien de cette tendance au cours des prochaines années. La Secrétaire générale souligne qu’à mesure que le Programme se développera et que davantage d’activités seront menées, l’OACI sera à même de fournir de plus amples informations sur le degré de conformité des États aux normes de l’Annexe 17 — *Sûreté* et aux normes relatives à la sûreté de l’Annexe 9 — *Facilitation*.

98. La Secrétaire générale note que les réactions reçues des États audités indiquent que les résultats des audits USAP-CMA offrent une occasion inestimable d’évaluer la solidité et la durabilité de leurs systèmes de supervision de la sûreté de l’aviation. Elle souligne que les rapports d’audit établis dans le cadre de l’USAP-CMA restent confidentiels et ne sont pas accessibles aux autres États, sauf avec le consentement de l’État audité. La Secrétaire générale remercie tous les États qui ont contribué à la mise en œuvre de l’USAP-CMA et exprime sa gratitude aux États ayant détaché des experts auprès de l’OACI pour agir en qualité d’auditeurs ou de chefs d’équipe d’audit. L’Assemblée est invitée à prendre acte du rapport sur la mise en œuvre de l’USAP-CMA et à demander aux États de continuer à appuyer l’USAP en détachant des experts à court et à long terme et en participant aux cours et séminaires de formation.

99. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/316 qui expose la position de son État sur la question de l’augmentation du niveau de divulgation des résultats d’audit dans le cadre de l’USAP et de la publication sur le site web sécurisé de l’OACI des informations relatives aux préoccupations significatives de sûreté de l’aviation. Rappelant le principe en vigueur de confidentialité et la transparence limitée des résultats des audits USAP et des préoccupations significatives de sûreté de l’aviation, le délégué de la Fédération de Russie s’inquiète de ce que les organisations terroristes pourraient être en mesure d’accéder indirectement, via le site web sécurisé de l’OACI, aux informations concernant tout relâchement des mesures de sûreté de l’aviation et d’utiliser ces informations pour perpétrer des actes d’intervention illicite contre l’aviation civile. La question a été examinée par l’AVSECP lors de sa 27^e réunion (AVSECP/27 tenue en mars 2016). Compte tenu de la menace potentielle pour l’aviation civile, le Groupe d’experts a recommandé le maintien du statu quo en ce qui concerne le niveau de divulgation des résultats des audits USAP et des préoccupations significatives de sûreté. L’Assemblée est invitée : à prendre acte du contenu de la note WP/316 ; à souscrire au droit souverain de chaque État de fournir des informations sur les résultats des audits de sûreté de l’aviation sur la base d’une « transparence limitée » et à maintenir le principe de la confidentialité des informations ; et à appuyer la proposition selon laquelle les informations sensibles se rapportant aux résultats des audits de l’OACI ne pourraient être affichées sur le site web sécurisé de l’Organisation que si l’État audité ne formule aucune objection.

100. Le délégué du Cabo Verde présente la note WP/151 qui est soumise par la CAFAC au nom de 54 États africains. La note réaffirme la nécessité de maintenir le niveau de divulgation des résultats des audits USAP conformément à la pratique recommandée 2.4.5 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, après l'examen des risques et avantages potentiels associés à la divulgation de ces informations. Le délégué du Cabo Verde, conformément au principe de confidentialité et rappelant la Résolution A36-20 de l'Assemblée de l'OACI, encourage tous les États à partager les informations contenues dans leurs rapports d'audit sur une base bilatérale ou multilatérale, afin d'accroître la confiance dans le niveau de sûreté de l'aviation. Il note que les conclusions et recommandations figurant dans les rapports d'audit de l'USAP mettent en lumière les insuffisances tant systémiques que spécifiques du système de supervision de la sûreté de l'aviation de l'État audité. Les informations d'audit relatives aux insuffisances spécifiques sont particulièrement sensibles, car elles mettent en exergue des vulnérabilités et compromettent la sécurité nationale, et leur divulgation sans restriction peut être exploitée par d'autres États à des fins inappropriées ou punitives. Il est souligné que les informations d'audit actuellement divulguées sur le site sécurisé de l'USAP pourraient répondre à un certain nombre d'objectifs bénéfiques pour la sûreté de l'aviation mondiale, notamment la mobilisation des offres d'assistance pour satisfaire les besoins des États bénéficiaires. L'Assemblée est invitée : à prendre acte de la note WP/151 ; à charger l'OACI d'assurer le maintien du niveau de divulgation des résultats des audits sur la base de la pratique recommandée 2.4.5 de l'Annexe 17 ; et à prier instamment l'OACI de continuer à fournir une assistance aux États qui ne respectent guère les normes énoncées à l'Annexe 17 et les normes relatives à la sûreté de l'annexe 9 — *Facilitation*.

101. Acte est pris de la soumission par ailleurs de deux notes d'information, à savoir la note WP/371 (*Audits de sûreté de l'aviation civile nationale de Chine*) présentée par la Chine et la note WP/224 [*Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité de l'OACI*] appliquée en Indonésie] présentée par l'Indonésie.

102. Le Président du Comité exécutif ouvre ensuite les débats sur l'USAP-CMA.

Analyse

103. Félicitant l'OACI d'avoir créé l'USAP-CMA, le délégué du Nigéria rappelle qu'en 2015, son État a été l'un des premiers à subir un audit de ce genre, qu'il a trouvé fort utile. Il encourage les États membres qui n'ont pas encore signé de protocole d'accord permettant à l'OACI d'effectuer l'audit nécessaire de l'USAP-CMA à le faire, et exhorte l'OACI à continuer à fournir une assistance ciblée aux États ayant un niveau faible de conformité aux normes de l'Annexe 17 et aux normes relatives à la sûreté de l'Annexe 9. En conclusion, le délégué du Nigéria exprime son appui à la note WP/151 (CAFAC).

104. Le délégué du Sénégal félicite l'OACI pour les efforts qu'elle déploie dans le cadre de l'USAP-CMA et qui sont présentés dans la note WP/20-Révision n° 1, et encourage leur poursuite. Partageant les positions exprimées dans les notes WP/151 et WP/316 au sujet de la divulgation des résultats des audits USAP, il souligne que l'affichage sur le site web sécurisé de l'USAP d'une représentation graphique de l'application effective par les États audités des éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation, de graphiques et tableaux montrant le respect des normes de l'Annexe 17 et des normes relatives à la sûreté de l'Annexe 9, et d'informations sur les préoccupations significatives de sûreté et la sûreté pourrait satisfaire aux exigences d'information et conduire à la fourniture d'une assistance dans ce sens aux États qui en auraient besoin. Le délégué du Sénégal affirme que toute autre politique de divulgation pourrait être contre-productive et risquerait d'avoir un effet contraire à l'objectif visé par l'augmentation du niveau de divulgation.

105. Le délégué de la France affirme que l'USAP-CMA est un outil essentiel à la mise en œuvre d'un niveau de sûreté cohérent à l'échelle mondiale. Faisant observer cependant qu'il existe une grande diversité dans le niveau réel de sûreté dans les aéroports du monde entier, il s'interroge sur l'efficacité et, surtout, la pertinence de la méthodologie utilisée pour les audits USAP-CMA. Rappelant que ces audits reposent sur l'introduction des normes de sûreté de l'OACI dans la réglementation nationale de chaque État, le délégué de la France souligne l'importance de vérifier le niveau réel de mise en œuvre et de sûreté dans chaque aéroport international. Il juge donc nécessaire de revoir la méthodologie utilisée pour les audits USAP-CMA.

106. Tout en se félicitant des notes WP/151 et WP/316, le délégué de la France indique qu'elles expriment une position que son État ne partage pas entièrement. La France estime que les attentats terroristes ne sont pas planifiés sur la base des résultats de l'audit USAP-CMA de l'OACI, mais plutôt en réponse à des préoccupations stratégiques, tactiques et politiques et en tirant parti de la présence d'un groupe terroriste dans une région donnée et de ses observations directes des insuffisances des mesures de sûreté appliquées dans un aéroport donné. Le délégué de la France souligne que le maintien de la confidentialité totale des résultats de l'audit USAP-CMA équivaut à ne pas donner les informations nécessaires aux autres États pour qu'ils puissent, pour leur part, prendre les mesures appropriées. Tout en considérant la confidentialité totale des résultats des audits USAP-CMA comme une mesure obsolète, il se dit préoccupé par le sort de ces résultats d'audit lorsqu'ils mettent en évidence des lacunes récurrentes en matière de sûreté. Compte tenu du difficile équilibre qu'il faut établir entre la nécessité pour les États, d'une part, de connaître les résultats des audits afin de prendre leurs propres mesures pour améliorer la sûreté de l'aviation internationale et, d'autre part, d'être protégés par un certain niveau de confidentialité des résultats des audits, le délégué de la France suggère que le Secrétariat travaille, avec l'appui de l'AVSECP, sur les deux questions suivantes : comment réviser les audits USAP de sorte à déterminer le niveau réel de sécurité dans chaque État, et comment ajuster le niveau approprié de confidentialité des résultats des audits USAP-CMA sans les exposer au monde entier, tout en veillant à ce que l'accès à ces résultats ne soit pas interdit aux États qui ont besoin de ces informations ?

107. Faisant écho aux observations du délégué de la France, le délégué de l'Allemagne réaffirme que les résultats de l'audit USAP-CMA de l'OACI sont d'une grande importance. Relevant que la possibilité de partager ces informations, à titre confidentiel, constitue l'un des principaux avantages du statut d'État membre de l'OACI, il souligne qu'il est urgent de le faire. Le délégué de l'Allemagne appuie les interventions précédentes à cet égard.

108. Le délégué du Royaume-Uni félicite le Secrétariat pour le travail diligent qu'il a accompli ces dernières années en introduisant la nouvelle CMA présentée dans la note WP/20-Révision n° 1. Il constate toutefois que le tableau d'ensemble brossé dans cette note l'inquiète en particulier, du fait que : 71 % seulement des éléments cruciaux sont effectivement mis en œuvre à l'échelle mondiale ; 56 % seulement des États évaluent leurs obligations juridiques fondamentales en matière de mesures de contrôle de la qualité ; et 100 des 191 États membres n'ont pas encore signé le protocole d'accord relatif à l'USAP-CMA. Il est particulièrement préoccupant que ces chiffres ne rendent peut-être pas compte du niveau réel de sûreté effective sur le terrain, comme le relève également le délégué de la France. Comme l'indique la note WP/98 présentée par la Slovaquie au nom des États membres de l'UE et de la CEAC, il est à craindre que les insuffisances n'apparaissent pas souvent dans le processus d'audit USAP-CMA de l'OACI, pour deux raisons principales : les visites étant planifiées et préparées au préalable, les auditeurs voient la sûreté des aéroports sous son meilleur jour possible et non son fonctionnement quotidien ; et l'accent est principalement mis sur l'audit de la capacité, des processus et des documents relatifs à la sûreté de l'aviation des États, et non sur la performance opérationnelle réelle. Cet écart entre les résultats de l'audit et le niveau réel de sûreté effective suscite des doutes dans de nombreux milieux quant à la crédibilité du processus d'audit USAP-CMA.

109. S'appuyant sur les observations formulées par le délégué de la France, le délégué du Royaume-Uni propose que la priorité pour le prochain triennat (2017-2019) consiste à procéder à une révision fondamentale de l'approche de l'audit USAP-CMA, en réexaminant quelques-uns des aspects fondamentaux et des principes du Programme pour s'assurer qu'il stimule le plus efficacement possible le renforcement des normes relatives à la sûreté de l'aviation. Il suggère que le Groupe d'étude existant du Secrétariat sur l'USAP-CMA ou un autre mécanisme étudie des questions comme celles des évaluations opérationnelles, d'une plus grande imprévisibilité, d'une attention accrue aux vulnérabilités particulièrement courantes ou critiques, et d'un processus d'examen par les pairs. Le délégué du Royaume-Uni souligne que le processus ne consisterait pas à désigner nommément et à stigmatiser les États, mais plutôt à reconnaître les défis auxquels tous les États sont confrontés et à travailler ensemble à les résoudre.

110. Tout en convenant avec les États membres de la CAFAC de l'importance de cibler l'assistance sur les États ayant de faibles niveaux de conformité (WP/151), le délégué du Royaume-Uni suggère que cette orientation soit modifiée pour refléter cette priorité accordée aux faibles niveaux de sécurité effective, la conformité sur papier devant être soutenue par une action sur le terrain.

111. En ce qui concerne la question de la divulgation des résultats des audits USAP-CMA, le délégué du Royaume-Uni reconnaît que les informations sensibles ne devraient pas être disponibles dans le domaine public. À son avis, la mise à disposition de plus d'informations vise à assurer une diffusion et divulgation appropriées d'informations, sur une base bilatérale, auprès d'États qui acceptent des services aériens des aéroports concernés et auxquels ils ont confié la sécurité de leurs citoyens. Faisant remarquer que la réunion AVSECP/27 est parvenue à des conclusions sensées sur ce point, le délégué du Royaume-Uni exprime sa préférence pour l'utilisation de la formulation du Groupe au lieu de celle proposée par la Fédération de Russie dans la note WP/316.

112. Rappelant que son État a récemment fait l'objet d'un audit USAP-CMA, le délégué du Kenya exprime son appui à la poursuite du Programme et sa volonté d'aider d'autres États de la Région Afrique en recourant à son expertise et son expérience. Approuvant la note WP/151 (CAFAC), il réaffirme que le niveau de divulgation des résultats des audits USAP-CMA devrait être convenu sur une base bilatérale et dépendre de l'approbation de chaque État audité, dans le respect de sa souveraineté.

113. Le délégué des États-Unis affirme que l'USAP-CMA fait partie intégrante du programme de sûreté de l'aviation de l'OACI. Il remercie les délégués de la France et du Royaume-Uni pour leurs observations perspicaces et apporte l'appui des États-Unis à leurs préoccupations, ainsi qu'à leurs propositions pour y répondre. Les États-Unis souscrivent à l'appel lancé par les États membres en faveur de la poursuite du détachement d'experts à court et à long terme pour participer à des cours et séminaires de formation à l'appui de l'USAP-CMA. Toutefois, les États-Unis encouragent aussi vivement des discussions plus approfondies entre les États membres et le Secrétariat, axées sur l'audit des meilleures pratiques pour faciliter et poursuivre le développement de l'USAP-CMA. Les États-Unis estiment que si les normes mondiales sont d'une importance cruciale, leur solidité est fonction de leur mise en œuvre. À cet égard, le délégué des États-Unis souligne que les États membres doivent assurer la cohérence de la mise en œuvre effective des mesures de sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces terroristes dynamiques et évolutives. Les États-Unis proposent donc par ailleurs que les États membres et le Secrétariat examinent et déterminent comment l'USAP-CMA pourrait mettre en balance l'importance de la mise en œuvre et l'accent sur la capacité de supervision de la sûreté de l'aviation au niveau national. La mise en œuvre est la preuve d'un régime de supervision efficace. Le délégué des États-Unis souligne que son État s'engage à collaborer avec le Secrétariat sur ses propres enseignements tirés et exhorte les autres États membres à faire de même, à la fois de manière bilatérale et par l'intermédiaire d'organes appropriés

comme l'AVSECP et le Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA. Il insiste sur le fait qu'il y a beaucoup à apprendre les uns des autres pour améliorer les progrès en matière de sûreté de l'aviation.

114. Le délégué de l'Arabie saoudite approuve les notes WP/20 et WP/151 (CAFAC). Exprimant son appui à la note WP/316 (Fédération de Russie), il souligne que son État n'est pas d'accord avec la non-divulcation des résultats des audits USAP-CMA. L'Arabie saoudite estime que le partage de ces informations est très important pour tous les États et que ces informations devraient être mises à disposition, bien que sur des sites sécurisés, pour les raisons invoquées par les délégués de la France, de l'Allemagne et des États-Unis.

115. Le délégué de l'Argentine indique que même si les résultats de l'audit USAP-CMA présentés dans la note WP/20-Révision n° 1 révèlent une situation quelque peu alarmante, il est bon de les connaître afin de continuer à fournir une assistance ciblée aux États. Il fait siennes les observations formulées par les délégués de la France et de l'Allemagne et se félicite de la note d'information WP/224, dans laquelle l'Indonésie décrit les préparatifs de son audit USAP-CMA en octobre/novembre 2015, ainsi que les mesures qu'elle a prises pendant et après cet audit et les enseignements tirés.

116. La déléguée de l'Australie appuie le rôle important que joue l'OACI dans le maintien de l'intégrité du réseau mondial de sûreté de l'aviation et la contribution de l'USAP-CMA à cet égard. Notant qu'à mesure de l'accroissement de l'ampleur et de la complexité des exigences pesant sur ce réseau, les mesures de sûreté de l'aviation deviendront plus novatrices et plus raffinées, elle souligne qu'il importe de veiller à ce que la méthodologie d'audit USAP-CMA évolue en fonction de ces mesures, notamment en rendant les auditeurs aptes à évaluer les approches fondées sur les risques et de porter un jugement sur les résultats obtenus en matière de sûreté. C'est pourquoi l'Australie appuie fermement la demande formulée par les États membres de l'UE et de la CEAC dans la note WP/98, qui a trait à un examen de la portée et des méthodes du processus de l'USAP-CMA pour s'assurer qu'il dresse un tableau fiable et exact du degré d'efficacité de la mise en œuvre des mesures de sûreté de l'aviation. L'Australie se réjouit à la perspective de poursuivre sa collaboration avec l'OACI dans ce domaine, pour faire en sorte que l'USAP-CMA conserve son statut de maillon important de la chaîne mondiale de la sûreté de l'aviation.

117. La déléguée de l'Afrique du Sud promet le maintien de l'appui de son État à l'USAP-CMA qui, selon lui, pourrait être continuellement amélioré, comme tout autre bon système. Elle fait remarquer que son État appuie la note WP/151 (CAFAC) sur le niveau de divulgation des résultats des audits USAP-CMA, estimant qu'il est conforme aux conclusions de la réunion de l'AVSECP/27, comme l'indique le délégué du Royaume-Uni. En outre, l'Afrique du Sud partage le point de vue exprimé par ce dernier selon lequel les résultats des audits USAP-CMA pourraient et devraient être partagés sur une base bilatérale, conformément à la pratique recommandée 2.4.5 de l'Annexe 17.

118. Le délégué de l'Éthiopie affirme que les arguments présentés dans les notes WP/151 (CAFAC) et WP/316 (Fédération de Russie) sont suffisants pour maintenir le niveau actuel de divulgation des résultats des audits USAP-CMA. Il souligne que la préoccupation soulevée dans la note WP/151 au sujet de l'accès sans restriction aux résultats des audits devrait être prise en compte afin de préserver la souveraineté de l'État audité et de ne pas le rendre vulnérable. Le délégué de l'Éthiopie exprime son appui sans réserve aux mesures proposées dans le résumé analytique de la note WP/151.

119. Approuvant la note WP/20-Révision n° 1, le délégué de la République de Corée fait remarquer que grâce aux efforts de l'OACI et avec des ressources limitées, l'USAP est passé avec succès en 2015 de l'approche systémique globale (ASC) à la CMA, en vue d'un suivi permanent de la solidité des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation. Étant donné que des informations sur les

menaces graves pour la sûreté ont été fournies dans les préoccupations significatives de sûreté publiées par l'OACI à la suite des résultats des audits, le délégué de la République de Corée apporte aussi son appui à la note WP/151 (CAFAC) qui recommande le maintien du niveau de divulgation des résultats des audits.

120. Le délégué de la Finlande appuie les travaux du Conseil et du Secrétariat visant à mettre en œuvre l'USAP-CMA, qui sont présentés dans la note WP/20-Révision n° 1. S'associant aux observations formulées par les délégués de l'Allemagne, de la France et du Royaume-Uni, il souligne que le partage confidentiel des informations de sûreté est très important pour la coopération mondiale en matière de sûreté. Le délégué de la Finlande recommande vivement la modernisation du système d'audit.

121. Réaffirmant que l'USAP-CMA est une activité extrêmement importante, le délégué du Canada exprime l'appui de son État à ses objectifs et fait part de son intention de continuer à détacher des experts à court et long terme auprès de l'OACI pour aider à atteindre ces derniers. Il souligne que le succès de l'OACI repose essentiellement sur un régime d'audit efficace qui évalue la performance des États en matière de sûreté de l'aviation sur la base de normes établies, soit un objectif envisagé par un futur GAsEP. Il convient avec les délégués de la France, du Royaume-Uni, des États-Unis et de l'Australie que l'USAP-CMA doit être actualisé pour s'adapter aux défis auxquels le monde est confronté.

122. Le délégué de la Suisse préconise une transparence accrue des résultats des audits USAP-CMA, car ils révèlent clairement : les insuffisances des États audités au niveau de la sûreté de l'aviation, qui sont utiles aux autres États dont les compagnies aériennes volent à destination/en partance de ces États ; et les besoins des États audités en matière de coopération/d'assistance technique pour y remédier.

123. Tout en reconnaissant qu'il pourrait être difficile pour un État audité de révéler ses vulnérabilités en matière de sûreté de l'aviation décelées au cours du processus d'audit USAP-CMA, le délégué de la Colombie est conscient de l'intérêt de partager ces informations tout en maintenant un certain niveau de confidentialité. Il suggère, à titre de solution de compromis, l'élaboration d'un mécanisme par lequel les résultats de l'audit USAP-CMA seraient partagés entre des États ayant conclu des accords bilatéraux relatifs aux services aériens.

124. Le délégué du Zimbabwe exprime son appui à la note WP/20-Révision n° 1 (Conseil) et aux notes WP/151 (CAFAC) et WP/316 (Fédération de Russie).

125. Le Président du Comité exécutif fait observer que ces trois notes ont suscité un intérêt considérable, en particulier en ce qui concerne le partage des résultats des audits USAP-CMA.

126. Résumant les débats, le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation indique que les deux mesures proposées dans le résumé analytique de la note WP/20-Révision n° 1 sur la mise en œuvre de l'USAP-CMA sont appuyées. S'agissant du niveau de divulgation des résultats des audits USAP-CMA (notes WP/316 et WP/151), un certain nombre de points de vue divergents ont été exprimés sur la transparence et, bien que la question semble pouvoir être résolue, aucune conclusion ferme n'a été tirée à ce sujet. Il a été suggéré que la question d'une revue générale de la portée et des méthodes de l'USAP-CMA pourrait être renvoyée au Groupe d'étude du Secrétariat sur l'USAP-CMA pour un examen plus approfondi, en partie pour étudier des approches plus axées sur les risques de l'activité d'audit. La question de la transparence pourrait être examinée dans le cadre de la même revue. Enfin, le Comité exécutif appuie largement l'appel lancé à l'OACI pour qu'elle continue de fournir une assistance ciblée aux États ayant un niveau faible à la fois de mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système national de supervision de la sûreté de l'aviation et d'application effective des normes de l'OACI relatives à la sûreté.

Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

127. Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base de deux notes de travail présentées par le Conseil, à savoir la note WP/21-révisée [*Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)*] et la note WP/351 [*Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation*], ainsi que de notes de travail connexes et d'une note d'information. Le Président du Comité exécutif indique que l'examen de la note WP/28 (*Rapport sur le plan sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*) présentée par le Conseil a été effectué au titre du point 14 (Programme d'assistance technique) et ne sera donc pas repris.

128. La Secrétaire générale présente la note WP/21-révisée qui rend compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL et de son programme de travail depuis son lancement en mai 2015 à Maputo (Mozambique), et un projet de résolution de l'Assemblée destiné à promouvoir l'exécution du Plan AFI SECFAL. Elle note que même si des audits récents ont confirmé quelques améliorations de la conformité, le niveau global de conformité enregistré par les activités de l'USAP-CMA de l'OACI confirme le besoin urgent d'améliorer de manière permanente et efficace la mise en œuvre des normes de l'Annexe 17 — *Sûreté* et des normes relatives à la sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation* sur le continent africain. D'importants progrès ont certes été accomplis jusqu'à présent, notamment l'adoption de la *Déclaration de Windhoek sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique*, mais le Plan AFI SECFAL continue de se heurter à des difficultés de financement qui pourraient brider l'aptitude à atteindre tous les objectifs du Plan, et entraver la mise en œuvre intégrale de la Déclaration de Windhoek et la réalisation de ses cibles. Les États, les partenaires au développement et l'industrie sont instamment invités à apporter une contribution financière et/ou en nature ainsi qu'un appui politique à la mise en œuvre de l'important Plan AFI SECFAL. L'Assemblée est invitée : à appuyer la poursuite de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL ; à adopter la résolution connexe présentée à l'Annexe A de la note WP/21-révisée ; et à inviter instamment les États à apporter des contributions financières, en nature et/ou autres à la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL.

129. Le délégué de la Fédération de Russie présente ensuite la note WP/258-Révision n° 1, dont le coauteur est le Kazakhstan et qui porte sur le statut du personnel chargé de la sûreté de l'aviation (AVSEC) au Bureau régional Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT). La note reconnaît le travail accompli pour accroître l'effectif de l'AVSEC dans les régions de l'OACI, qui sera encore renforcé par la création de quatre nouveaux postes de sûreté de l'aviation dans le Budget-Programme ordinaire de l'OACI pour le prochain triennat. Il est souligné que le Bureau régional EUR/NAT ne compte qu'un seul poste de ce genre, qui est financé par des sources extrabudgétaires. Compte tenu de l'étendue géographique de la région, du fait que le Bureau régional EUR/NAT coordonne les activités de 56 États membres, et des événements mondiaux actuels liés à l'accentuation des risques d'actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, la note insiste sur la nécessité de renforcer l'effectif de l'AVSEC du Bureau régional EUR/NAT. L'Assemblée est invitée : à reconnaître la nécessité de renforcer l'effectif de l'AVSEC du Bureau régional EUR/NAT ; à suggérer que la Secrétaire générale de l'OACI affecte des crédits supplémentaires du Budget-Programme ordinaire de l'OACI pour le triennat 2017-2019 à la dotation d'un poste AVSEC à plein temps en vue de compléter les postes EUR/NAT financés à même le Budget-Programme ordinaire, tout en maintenant le poste AVSEC extrabudgétaire actuellement financé au moyen de contributions volontaires ; et à recommander vivement au Conseil de l'OACI que dans la proposition de Budget-Programme ordinaire du triennat 2020-2022, le poste extrabudgétaire AVSEC susmentionné soit converti en poste à plein temps financé par le Budget-Programme ordinaire, de sorte que le Bureau régional EUR/NAT dispose de deux employés AVSEC à temps plein financés à même le Budget-Programme ordinaire.

130. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/351 par la laquelle l'Assemblée est informée de l'adoption, le 31 août 2016, de la *Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la Région de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et la Région Moyen-Orient (MID) de l'OACI*, qui démontre l'engagement politique à s'attaquer aux priorités en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation dans ces régions. L'Assemblée est invitée : à prendre acte de l'adoption de la Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation ; à exhorter les États des régions CAAC et MID de l'OACI à mettre en œuvre la Déclaration à titre prioritaire ; à encourager les organisations citées dans la Déclaration et tous les partenaires et organisations de développement de l'aviation civile à appuyer sa mise en œuvre en fournissant des ressources ; et à demander que l'OACI, en coordination avec la CAAC, appuie l'application de la Déclaration durant le triennat 2017-2019 et présente à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI en 2019 un rapport sur les progrès accomplis à cet égard.

131. Le délégué de la Slovaquie informe le Comité exécutif que le délégué du Royaume-Uni présenterait la note WP/105 (*Surmonter les difficultés dans le domaine du renforcement des capacités*) au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL au point 28 (*Initiative Aucun pays laissé de côté*) et non au point 18 actuel.

132. Le délégué de Singapour présente la note WP/185-révisée (*Renforcer la formation en sûreté du fret aérien*) au nom de 28 États membres, de la GEA, de l'IATA et de la TIACA. Rappelant que l'OACI offre actuellement un cours de formation de base pour faire acquérir au personnel chargé de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne des connaissances fondamentales sur les normes de l'Annexe 17 relatives au fret, il souligne que le fret aérien continue de revêtir une grande importance. Pour améliorer la formation sur la sûreté du fret aérien de toutes les parties prenantes à l'échelle planétaire, la note préconise l'organisation d'un nouvel atelier de l'OACI sur les pratiques exemplaires en matière de sûreté du fret aérien, qui permettrait au personnel compétent de tirer des enseignements des meilleures pratiques mises en œuvre par les organes de régulation et l'industrie du fret aérien dans le monde entier. L'Assemblée est invitée à recommander à l'OACI de mettre au point l'atelier proposé sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien conformément au paragraphe 2 de la note WP/185-révisée et de l'organiser dans les centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI.

133. Au nom des 54 États membres de la CAFAC, le délégué du Zimbabwe présente la note WP/164-révisée (*Renforcement des capacités pour les experts régionaux en sûreté de l'aviation*). Lors de sa 38^e session, l'Assemblée a décidé de fournir une assistance technique aux États qui en ont besoin, sous forme notamment de financement, de renforcement des capacités et de transfert de technologies, pour les aider à faire face efficacement aux menaces pesant sur la sûreté de l'aviation civile, en coopération avec d'autres États, organisations internationales et partenaires de l'industrie. La CAFAC, en collaboration avec l'OACI, a élaboré le Plan AFI SECFAL dont l'objectif général est de renforcer durablement la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique. La note met en exergue les progrès accomplis en direction du Plan AFI SECFAL depuis son lancement et invite l'Assemblée : à prier instamment l'OACI de continuer de jouer son rôle moteur et de fournir son appui au Plan AFI SECFAL ; à prier instamment l'OACI d'élaborer, en collaboration avec la CAFAC, un programme de travail — y compris un plan d'action détaillé — visant à atteindre les objectifs de la Déclaration de Windhoek et de l'intégrer dans le programme de travail du plan AFI SECFAL ; à prier instamment l'OACI de renforcer les capacités des experts africains (RASFALG-AFI) afin qu'ils soient en mesure de contrer efficacement les menaces à la sûreté en collaboration avec ses partenaires, donateurs et organisations régionales ; de prescrire des missions de haut niveau de l'OACI, effectuées en coordination avec la CAFAC, dans les États qui n'ont guère accompli de progrès dans la mise en œuvre effective des normes de sécurité de l'OACI ; et d'encourager les autres régions de l'OACI à s'inspirer de cette approche régionale africaine — Plan AFI SECFAL — pour relever les défis liés à la sûreté de l'aviation comme elles l'ont fait pour le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI).

134. Acte est pris de la soumission d'une note d'information, à savoir la note WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*) présentée par la République dominicaine.

135. Le Président du Comité exécutif ouvre ensuite les débats sur le Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

Analyse

136. Le délégué du Nigéria salue le travail accompli jusqu'ici dans le cadre du Plan AFI SECFAL. Il exprime également sa gratitude à la CAFAC pour ses efforts de collaboration avec l'OACI dans la préparation du Plan AFI SECFAL et se déclare très satisfait des résultats obtenus en matière d'établissement du RASFG-AFI. Le délégué du Nigéria se félicite qu'une approche régionale ait été adoptée pour le renforcement de la sûreté de l'aviation en Afrique, ce qui permet de faire en sorte que ces défis soient relevés en réunissant des experts africains pour mettre en œuvre les initiatives du Plan AFI SECFAL, et il appuie les recommandations connexes des États membres de la CAFAC présentées dans la note WP/164-révisée.

137. Attirant l'attention sur la note WP/258-Révision n° 1 dont son État est coauteur avec la Fédération de Russie, le délégué du Kazakhstan réaffirme l'importance d'augmenter le nombre d'employés de l'AVSEC au Bureau régional EUR/NAT et invite instamment les délégués à apporter tout appui possible à la proposition contenue dans la note.

138. Tout en exprimant son appui ferme à la poursuite de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL présentée dans la note WP/21-révisée, le délégué de la Suisse souligne l'importance de coordonner les diverses initiatives régionales avec les activités de l'OACI. Il prend acte des progrès réalisés dans la Région Afrique, qui sont décrits dans la note WP/164-révisée. Le délégué de la Suisse suggère toutefois qu'il serait peut-être prématuré de reproduire le concept du Plan dans d'autres régions, et préfère que soit d'abord effectuée une analyse des résultats de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL dans la Région Afrique. Se référant à la note WP/258-Révision n° 1 sur le personnel AVSEC du Bureau régional EUR/NAT, il reconnaît l'importance du travail accompli par ce bureau. Le délégué de la Suisse estime cependant que l'affectation du personnel AVSEC aux différents Bureaux régionaux est une tâche qu'il vaut mieux laisser à la Secrétaire générale, qui doit l'accomplir en tenant compte des résultats des audits USAP-CMA et des activités des autres Bureaux régionaux.

139. Relevant que, comme l'indique la note WP/164-révisée, un certain nombre d'États accusent du retard dans la mise en œuvre des normes de l'Annexe 17, le délégué de la France souligne que, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, il incombe à la communauté internationale de s'assurer que chaque maillon de la chaîne de sécurité est si vigoureux qu'il ne compromet pas la solidité de l'ensemble de la chaîne. Faisant observer que le Plan AFI SECFAL est conforme à l'initiative NCLB, il souligne que le Plan devrait être pleinement appuyé par les États africains qui demandent une assistance à la mise en œuvre et qui devraient déployer tous les efforts politiques et techniques nécessaires pour assurer le succès du Plan. Insistant sur le fait que les États donateurs devraient aussi appuyer pleinement le Plan, le délégué de la France remarque que par leurs actions, ils établiraient un système de transport aérien plus sûr pour tous, y compris pour eux-mêmes. Il souligne que les diverses activités décrites dans la note WP/105 (*Surmonter les difficultés dans le domaine du renforcement des capacités*) et la note d'information WP/415 [*Appui européen à l'Initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB)*] présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL mettent en évidence l'engagement de ces États et organisations en faveur de l'initiative NCLB de l'OACI. Le délégué de

la France précise que pour que cette initiative soit entièrement efficace, il est nécessaire que l'Organisation tienne compte des activités passées, présentes et futures d'assistance à la mise en œuvre menées par d'autres entités. Rappelant que ces activités ne devraient pas être reprises inutilement par l'OACI, le délégué de la France souligne qu'il est important que l'Organisation les coordonne au lieu de les intégrer purement et simplement, comme semble le suggérer la note WP/21-révisée (Conseil). Il met en exergue le fait qu'un programme NCLB ambitieux et cohérent est nécessaire, bénéficie d'un appui total et suppose une coordination et non un cloisonnement des activités d'assistance à l'exécution.

140. En conclusion, le délégué de la France indique que son État salue et appuie pleinement la *Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la Région de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et la Région Moyen-Orient (MID) de l'OACI (WP/351)*, qui appelle à un engagement politique fort et énergique — soit une condition indispensable pour améliorer durablement la sûreté du transport aérien.

141. Il est convenu de reprendre l'examen du point 18 relatif au Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté lors de la prochaine séance.

142. La séance est levée à 12 h 15.

Procès-verbal de la sixième séance
(Vendredi 30 septembre 2016, 14 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC) (suite)
 - *Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (plan AFI SECFAL)*
 - *Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*
 - Note présentée par le Kazakhstan et la Fédération de Russie
 - *Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la Région de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et la Région Moyen-Orient (MID) de l'OACI*
 - Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et par l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
 - Note présentée par l'Argentine, l'Australie, la Belgique, le Canada, la France, Guyana, la République démocratique populaire lao, la Namibie, Nauru, le Népal, les Pays-Bas, la Nouvelle-Zélande, le Nigéria, la République de Moldova, la Fédération de Russie, Sainte-Lucie, l'Arabie saoudite, le Sénégal, la Sierra Leone, Singapour, l'Afrique du Sud, l'Espagne, la Suisse, l'ex-République yougoslave de Macédoine, Trinité-et-Tobago, les Émirats arabes unis, le Royaume-Uni, les États-Unis, la Global Express Association (GEA), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'Association internationale du fret aérien (TIACA).
 - Note présentée par 54 États contractants membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
 - Note d'information présentée par la République dominicaine
2. Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)
 - *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*
 - *Faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — Facilitation*
 - *Faits nouveaux concernant la stratégie du programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)*
 - *Faits nouveaux concernant le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI*
 - Note présentée par le Brésil
 - Note présentée par l'Indonésie
 - Note présentée par l'Afrique du Sud
3. Point 15 : Coopération technique — Activités et politique de coopération technique

- *Activités et politique de coopération technique durant la période 2013-2015*
- *Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV)*
- Note présentée par la République dominicaine
- Note présentée par l'Indonésie
- Note présentée par la Colombie et appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, l'Équateur, Guyana, le Panama, le Paraguay, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du)
- Note d'information présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL
- Note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États (IAC)

4. Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

- *Initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB)*
- Note présentée par le Brésil
- Note présentée par l'Égypte
- Note présentée par les îles Cook, Fidji, Kiribati, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Singapour, Tonga et Vanuatu
- Note présentée par El Salvador et appuyée par Antigua-et-Barbuda, Aruba, les Bahamas, la Barbade, Belize, le Canada, le Costa Rica, Cuba, Curaçao, la République dominicaine, la France (Antilles françaises), la Grenade, le Guatemala, Haïti, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, les Pays-Bas (Bonaire, Saba et Saint-Eustache), le Nicaragua, Saint-Kitts-et-Nevis, Sainte-Lucie, Saint-Martin, Saint-Vincent-et-les Grenadines, Trinité-et-Tobago, le Royaume-Uni (Anguilla, les Bermudes, les îles Vierges britanniques, les îles Caïmans, Montserrat et les îles Turks et Caïcos) et les États-Unis.
- Note présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL
- Note présentée par les 54 États contractants membres de la CAFAC
- Note d'information présentée par la République dominicaine
- Note d'information présentée par le Japon
- Note d'information présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

1 Le Comité exécutif reprend et achève l'examen de ce point, qui fait l'objet de trois notes de travail présentées par le Conseil — WP/21-révisée [*Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)*], WP/28 (*Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*) et WP/351 [*Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la Région de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et la Région Moyen-Orient (MID) de l'OACI*], et de trois notes connexes présentées par des États et des organisations internationales.

2 Le délégué du Sénégal se félicite du travail accompli par l'OACI dans le cadre de son Programme ISD-SEC, en particulier de ses efforts visant à appuyer le Plan AFI SECFAL. Il approuve la note WP/164-révisée (*Renforcement des capacités pour les experts régionaux en sûreté de l'aviation*) présentée par les 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), dont le Sénégal, et par conséquent la note WP/21-révisée [*Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)*] présentée par le Conseil, y compris le projet de résolution connexe figurant dans l'Appendice A à cette note. Le délégué du Sénégal affirme que le Plan AFI SECFAL constitue un mécanisme qui contribue à améliorer la mise en œuvre effective et durable des mesures de sûreté de l'aviation et de facilitation dans les États africains. En outre, il exprime son appui à la note WP/185-révisée (*Renforcer la formation en sûreté du fret aérien*) présentée par 28 États (dont le Sénégal) et trois organisations internationales. Le délégué du Sénégal saisit cette occasion pour remercier l'UE ainsi que la CEAC pour son projet quadriennal CASE lancé le 1^{er} novembre 2015 en vue de la mise en œuvre d'activités de renforcement des capacités dans le domaine de la sûreté de l'aviation en Afrique et dans la péninsule arabe. Il souligne que ces activités sont parfaitement adaptées aux besoins des États africains, notamment en ce qui concerne le partage des meilleures pratiques.

3. Approuvant aussi la note WP/164-révisée, dont son État est un des coauteurs, le délégué du Cabo Verde s'associe aux observations formulées par le délégué du Nigéria (EX/5) et le délégué du Sénégal, et salue les progrès réalisés en vue de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL dans le cadre de l'ISD-SEC. Il souligne que l'assistance fournie par l'OACI pour faciliter la Conférence ministérielle sur la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (tenue à Windhoek (Namibie) du 4 au 7 avril 2016) et les orientations qu'elle a données pour fixer des objectifs régionaux en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation ont été et demeurent essentielles au renforcement de la volonté politique des États africains et au suivi de la réalisation de ces objectifs. Le délégué du Cabo Verde réaffirme l'appui de son État à l'approche régionale adoptée pour renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation en réunissant des experts africains pour aider les États de la région à s'attaquer aux six domaines prioritaires définis dans le cadre du mandat du RASFALG-AFI, à savoir : mise en place d'un système de supervision AVSEC ; mise en œuvre de la supervision de la sûreté et préoccupations significatives de sûreté (SSeC) ; évaluation des risques de sûreté et des menaces nouvelles et émergentes ; facilitation ; infrastructures de sûreté du fret et d'AVSEC/FAL ; et formation en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation (cf. paragraphe 2.4 de la note WP/164-révisée). Il invite le Comité exécutif à approuver les mesures recommandées par les États membres de la CAFAC qui figurent dans le résumé analytique de la note WP/164-révisée. En outre, le délégué du Cabo Verde exprime son appui à la note WP/21-révisée présentée par le Conseil et à la note WP/185-révisée soumise par 28 États et trois organisations internationales.

4. Approuvant également la note WP/21-révisée, le délégué de la Chine réaffirme l'appui de son État au très important Plan AFI SECFAL. Rappelant qu'entre 2012 et 2015, le Centre de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC) de Kunming (Chine) a accueilli quelque 11 stages de formation en matière de sûreté de l'aviation organisés à l'intention d'États de la Région Asie-Pacifique, il souligne que le centre poursuivra les efforts qu'il déploie dans ce domaine pour appuyer les travaux de l'OACI visant à renforcer la sûreté de l'aviation et la facilitation à l'échelle mondiale.
5. Les délégués de l'Égypte et de l'Arabie saoudite expriment leur plein appui à la note WP/164-révisée sur le renforcement des capacités des experts régionaux en sûreté de l'aviation, dont l'Égypte est un des coauteurs, ainsi qu'à la note WP/351 sur la *Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation dans la Région de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) et la Région Moyen-Orient (MID) de l'OACI*.
6. Approuvant la note WP/21-révisée, le délégué du Kenya souligne que compte tenu des difficultés de financement actuelles du Plan AFI SECFAL, l'Assemblée est invitée à prier instamment les États de fournir des contributions financières, en nature et/ou autres pour garantir la poursuite de sa mise en œuvre. Il appuie en outre la note WP/185-révisée présentée par 28 États et trois organisations internationales, et la note WP/164-révisée dans laquelle les États membres de la CAFAC (dont le Kenya) prient instamment l'OACI, entre autres, de continuer à montrer la voie à suivre et d'apporter son soutien au Plan AFI SECFAL.
7. Les délégués de la Guinée et de l'Éthiopie expriment leur appui sans réserve à la note WP/164-révisée, dont leurs États sont des coauteurs.
8. Ce faisant, le délégué de l'Éthiopie exprime sa reconnaissance à la CAFAC pour le travail qu'elle a effectué en collaboration avec l'OACI en vue de la mise en œuvre du Plan AFI SECFAL, dont l'objectif est de renforcer durablement la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique. Il se félicite également de la création du RASFALG-AFI et de l'approche régionale adoptée en réunissant des experts africains afin qu'ils aident les États de la région à s'attaquer aux six domaines prioritaires. Le délégué de l'Éthiopie rappelle que cette approche a été élaborée sur la base de l'expérience acquise dans le cadre de la mise en œuvre réussie du Programme d'inspection coopératif — Afrique-océan Indien (AFI-CIS) visant à relever les défis de sécurité régionaux.
9. Le délégué de Singapour approuve la note WP/21-révisée présentée par le Conseil. Remerciant ensuite les États et les organisations internationales qui appuient la note WP/185-révisée, qu'il a présentée lors de la séance précédente (EX/5) au nom des autres coauteurs, il affirme que la formation, l'assistance technique et le renforcement des capacités en matière d'aviation constituent des piliers essentiels des systèmes nationaux de sûreté de l'aviation, notamment en ce qui concerne le renforcement des facteurs humains, et qu'ils contribuent grandement à contrer les menaces actuelles et émergentes, comme les menaces internes ainsi que celles liées à la cybersécurité et à la sûreté côté ville, entre autres. Exprimant l'espoir que le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) envisagé mettra fortement l'accent sur l'assistance technique, le renforcement des capacités, l'appui à la mise en œuvre et la formation, le délégué de Singapour souligne qu'il procurerait des avantages considérables à l'ensemble des États et régions.
10. Exprimant son appui à la note WP/21-révisée et à la note WP/185-révisée, le délégué du Pakistan souligne qu'il est impératif que tous les États soutiennent les mesures de sûreté de l'aviation afin de rendre les aéroports, les voyages des passagers et le transport du fret aérien plus sûrs.

11. Le délégué du Burkina Faso apporte son appui aux notes WP/21-révisée, WP/28 et WP/351 présentées par le Conseil, ainsi qu'à la note WP/164-révisée, dont son État est un des coauteurs.

12. Le Président du Comité exécutif fait observer, sur la base des interventions, qu'il y a un appel pressant en faveur du renforcement des capacités afin d'améliorer la sûreté de l'aviation et la facilitation dans tous les États.

13. Résumant les délibérations du Comité, le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation note que le Comité salue les progrès accomplis en vue de mettre en œuvre le Plan AFI SECFAL. Insistant en particulier sur l'importance de la mise en place de mécanismes de coordination, il relève la pertinence de l'ensemble d'objectifs fixés pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique, la création d'une équipe d'experts et les efforts déployés pour susciter un engagement politique. La note WP/21-révisée présentée par le Conseil et la note WP/164-révisée soumise par les 54 États membres de la CAFAC ayant reçu un large appui, le Comité approuve toutes les propositions de mesures qui y figurent. En particulier, le Comité convient de recommander à la plénière pour adoption le projet de résolution de l'Assemblée sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (voir l'Appendice A de la note WP/21-révisée) qui, entre autres, invite instamment les États membres de la Région AFI à s'engager à atteindre les buts et objectifs du Plan AFI SECFAL, et encourage la communauté internationale à appuyer le Plan et à travailler de concert avec l'OACI et la CAFAC en vue de son exécution.

14. En ce qui concerne la note WP/258-Révision n° 1 dans laquelle le Kazakhstan et la Fédération de Russie proposent conjointement d'envisager d'augmenter les effectifs du Bureau Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) (Paris) de l'OACI, notamment la source de financement, le Comité fait observer que l'allocation et la gestion des ressources du Secrétariat sont la prérogative de la Secrétaire générale.

15. S'agissant de la note WP/351 présentée par le Conseil et pour laquelle un large appui a également été exprimé, le Comité se félicite de l'adoption de la Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation et appelle les États de la Région CAAC et de la Région MID de l'OACI à la mettre en œuvre. Il demande en outre que l'OACI appuie la mise en œuvre de la Déclaration de Riyad en établissant un Plan SECFAL pour la Région CAAC et la Région MID de l'OACI en s'inspirant de l'expérience du Plan SECFAL AFI.

16. Le Comité appuie aussi la note WP/185-révisée présentée par 28 États et trois organisations internationales et dans laquelle il est proposé de mettre au point un nouvel atelier de l'OACI sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien. Saisissant cette occasion pour exprimer l'appréciation du Secrétariat pour les grandes lignes de l'atelier présentées dans la note, le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation souligne que le renforcement des compétences humaines constitue une grande priorité dans le domaine de la sûreté du fret aérien.

17. Le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation indique que le Comité a également pris acte du fait que la note WP/105 (*Surmonter les difficultés dans le domaine du renforcement des capacités*) présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL serait examinée au point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*.

Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)

18. Le Comité exécutif examine ce point sur la base de quatre notes de travail principales présentées par le Conseil — WP/41 (*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*), WP/42 (*Faits nouveaux concernant l'annexe 9 — Facilitation*), WP/40 [*Faits nouveaux concernant la stratégie du programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)*], et WP/19 [*Faits nouveaux concernant le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI*] et de notes connexes présentées par des États.

19. Le Directeur du transport aérien présente la note WP/41 qui contient une proposition tendant à modifier la Résolution A38-16 de l'Assemblée. Il souligne que la proposition d'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* tient compte de questions d'importance continue, de faits nouveaux récents et de l'orientation future des travaux de l'OACI dans le domaine de la facilitation, notamment l'élaboration et l'application de dispositions relatives à la facilitation, les éléments clés de la stratégie ICAO TRIP proposée dans la note WP/40, et la coopération et les mesures nationales et internationales sur la facilitation. Le Comité est invité à examiner la version actualisée de l'Exposé récapitulatif et à la recommander à la Plénière pour adoption.

20. Présentant ensuite la note WP/42 qui rend compte des faits nouveaux survenus au niveau de l'Annexe 9 — *Facilitation* depuis la dernière Assemblée, le Directeur du transport aérien fait remarquer que le tableau du paragraphe 3.3 résume les priorités du Programme de facilitation (FAL) proposé et les résultats attendus au cours du prochain triennat (2017-2019). Ces priorités et ces résultats se répartissent en deux catégories. Dans la première catégorie, *Travailler mieux avec ce que nous avons*, il est proposé que le Programme FAL examine les questions relatives au non-respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9, consolide ses travaux et établisse des liens plus étroits avec d'autres organismes pertinents pour la facilitation. Les priorités de la deuxième catégorie, *Planification pour l'avenir*, consistent à préparer des réponses aux questions nouvelles et émergentes et à réaliser des progrès dans les technologies pertinentes. Les résultats associés à chacune de ces priorités sont également présentés dans le tableau. Le Comité est invité à examiner et à recommander à la Plénière d'approuver ces propositions de priorités et les résultats attendus du Programme FAL pour le triennat 2017-2019.

21. Le Directeur du transport aérien présente ensuite la note WP/40 qui rend compte des faits nouveaux concernant la stratégie ICAO TRIP depuis la 38^e session de l'Assemblée. Il fait observer que la note décrit les progrès réalisés à ce jour dans les cinq éléments de la Stratégie TRIP, à savoir la preuve d'identité, les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM), la délivrance et le contrôle des documents, les systèmes et outils d'inspection et l'interopérabilité des applications [notamment les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et le dossier passager (PNR)]. La note comprend aussi une mise à jour sur : la Stratégie mondiale du Conseil de sécurité des Nations Unies en matière de lutte contre le terrorisme ; la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies ; les activités d'assistance liées au TRIP entreprises par l'OACI ; et les mesures prises pour promouvoir la gestion de l'identification des voyageurs. De plus, un rapport initial sur les réponses des États au questionnaire de l'OACI relatif à la mise en œuvre de la Stratégie TRIP et l'assistance figure dans l'Appendice C de la note. Le Comité est invité à examiner et à recommander à la plénière, pour approbation, les propositions de priorités de la stratégie ICAO TRIP et les résultats escomptés pour le triennat 2017-2019, qui figurent dans l'Appendice D de la note WP/40.

22. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/19 qui rend compte des faits nouveaux concernant le Répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI et de son utilisation depuis la dernière Assemblée. Elle souligne que la note contient une explication de la nature des passeports électroniques et décrit le rôle de l'OACI et l'avantage pour les États de valider et d'authentifier les passeports électroniques. Relevante que la note fournit par ailleurs des informations sur l'état actuel de la participation, la Secrétaire générale rappelle qu'en dépit de l'accroissement de la participation des États au RCP, il subsiste un écart important entre le nombre d'États délivrant des passeports électroniques et le nombre de participants au RCP : environ deux tiers des États délivrant des passeports électroniques ne sont pas encore membres du RCP. Elle souligne qu'il est essentiel que les États qui délivrent des passeports électroniques adhèrent au RCP de l'OACI afin de consolider les avantages supplémentaires en matière de sûreté et de renforcer la sûreté aux frontières. Il est également impératif que les États délivrent les passeports électroniques conformément aux spécifications de l'OACI afin d'assurer leur interopérabilité mondiale et de maximiser les avantages en termes de sûreté et de facilitation. Le Comité est invité à recommander à la Plénière d'approuver le programme de travail relatif au RCP de l'OACI et de prier instamment tous les États membres de l'OACI d'adhérer au RCP et d'y recourir activement pour valider et authentifier les passeports électroniques.

23. Le délégué du Brésil présente la note WP/326 qui propose l'établissement de mécanismes visant à promouvoir des évaluations mesurables de la norme 6.6 de l'Annexe 9 — *Facilitation*, selon laquelle « chaque État contractant doit veiller à ce que les exploitants d'aéroports fournissent des installations adéquates pour assurer l'embarquement et le débarquement rapides des passagers ». Il note que la proposition vise à promouvoir le débat technique sur la manière d'évaluer la conformité à la norme 6.6 compte tenu de sa large signification actuelle et d'utiliser l'expérience positive du Brésil dans l'évaluation de la qualité du service dans les grands aéroports. La note met en exergue la réglementation brésilienne qui établit un système d'indicateurs de qualité de service (QSI), c'est-à-dire des paramètres servant à surveiller, analyser et évaluer la qualité des services fournis dans les aéroports internationaux du Brésil. Ces QSI comprennent des éléments objectifs comme les temps d'attente et la disponibilité des équipements et des installations, et des éléments subjectifs liés à l'opinion des passagers au sujet de la qualité du service fourni. À mesure que se poursuit la mise en œuvre des initiatives de facilitation, il est possible d'effectuer l'évaluation des impacts directs au moyen des QSI, et les objectifs futurs peuvent être fondés sur ces derniers. L'Assemblée est invitée : à demander au Conseil d'adopter des mesures pour encourager l'étude et la promotion, dans les forums techniques de l'OACI, d'un programme de travail sur la facilitation et la qualité du service dans les aéroports ; et à prier instamment les États membres de prendre note de l'importance de la question.

24. Le délégué de l'Indonésie présente ensuite la note WP/203-révisée sur les systèmes normalisés RPCV et PNR, qui souligne que la différence de capacité entre les transporteurs aériens et les aéroports se traduit par l'existence de deux moyens d'échange de données. La note fait remarquer qu'en Indonésie, certains exploitants ont déjà mis en place des systèmes RPCV et PNR pour échanger des données électroniques au départ, tandis que d'autres transporteurs aériens ne disposant pas de ces systèmes recourent au stockage des données électroniques pendant une heure après l'arrivée au plus tard. La note signale que les formats des données PNR communiquées par les transporteurs aériens continuent à varier en raison de l'utilisation de systèmes différents, et que ces différences rendent difficile l'élaboration d'outils d'analyse rapides et précis. Elle souligne qu'en conséquence, l'Indonésie applique depuis 2015 les normes PNRGOV élaborées par l'Organisation mondiale des douanes (OMD), l'Association du transport aérien international (IATA) et l'OACI. Elle fait observer que les transporteurs aériens assurant des services à destination et en provenance de l'Indonésie bénéficieront d'une période d'adaptation pour élaborer un système intégralement conforme et qu'à l'issue de cette période, le

gouvernement indonésien pourrait sanctionner la non-conformité ou le non-respect de la part d'un transporteur, en recourant à une forme d'empêchement, voire de blocage.

25. L'Assemblée est invitée : à promouvoir la mise en œuvre complète des normes PNRGOV, afin de disposer d'un outil d'analyse précis et rapide pour faire face à l'accentuation des risques et de la menace à la sûreté de l'aviation causés par la croissance du trafic aérien ; et à demander aux organisations concernées de revoir les normes du message PNRGOV, par l'intermédiaire du groupe de travail PNRGOV, de manière à le rendre plus accessible dans divers systèmes, notamment dans un environnement à source ouverte.

26. Le délégué de l'Afrique du Sud présente ensuite la note WP/191 qui rend compte de l'initiative prise par son État d'inscrire des informations sur les parents dans les passeports des enfants pour s'attaquer au problème de la traite des enfants. Soulignant que l'initiative garantit la poursuite de la facilitation du transport des voyageurs tout en assurant la sûreté des membres les plus vulnérables de la société, il indique que son lancement en Afrique du Sud offre aux États une base pour suivre de près ses succès et ouvre la voie à l'élaboration de mesures visant à améliorer la facilitation du transport des personnes aux points d'entrée. L'Assemblée est invitée à prendre note de l'initiative de l'Afrique du Sud et à convenir que la question de l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants soit incluse dans le Plan d'action de l'OACI et soumise au Groupe d'experts de la facilitation (FALP) pour examen.

Analyse

27. Exprimant tout son appui à l'orientation élaborée par l'OACI pour promouvoir le RCP et au programme de travail du RCP présenté dans la note WP/19, le délégué du Japon affirme que le plus grand nombre possible d'États devraient participer au RCP. Il approuve également les priorités et les résultats attendus de la Stratégie TRIP de l'OACI et du programme FAL pour le triennat 2017-2019, qui sont proposés respectivement dans les notes WP/40 et WP/42. Se référant à la version actualisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* que propose la note WP/41, le délégué du Japon se déclare très favorable au partage des informations des systèmes RPCV et PNR, qui contribue à renforcer davantage la sûreté de l'aviation. Il se félicite donc de l'inclusion dans l'Exposé récapitulatif d'un nouvel Appendice D sur les systèmes d'échange de données passagers.

28. Approuvant également les propositions de priorités et les résultats attendus de la Stratégie TRIP de l'OACI pour le triennat 2017-2019 (WP/40), la déléguée de l'Autriche se félicite de toutes les activités de promotion connexes menées par l'OACI ces dernières années, comme l'organisation d'ateliers/de séminaires, la publication de la revue *MRTD Report* et la création de la plateforme Internet TRIP pour le partage des informations et pratiques concernant l'identification des voyageurs dans une série de domaines clés, pour n'en citer que quelques-unes. Exprimant son appui à la proposition de programme de travail de l'OACI relatif au RCP (WP/19), elle rappelle que l'Autriche a adhéré au RCP le 31 décembre 2010 en tant que 25^e État participant (voir Appendice B). Soulignant que le RCP est un outil très utile pour valider et authentifier les passeports électroniques, ce qui renforce le niveau de confiance dans les données biométriques contenues dans les passeports électroniques, la déléguée de l'Autriche le recommande comme une valeur ajoutée aux fins de contrôle aux frontières. Elle insiste sur le fait que la Stratégie TRIP de l'OACI et le RCP revêtent une importance particulière pour la sûreté de l'aviation civile.

29. Le délégué de la France exprime également son appui aux propositions de priorités et aux résultats attendus de la Stratégie TRIP de l'OACI (WP/40), ainsi qu'à la proposition de programme de

travail de l'OACI relatif au RCP (WP/19) et à la recommandation du Conseil visant à exhorter tous les États membres à adhérer au RCP et à l'utiliser activement pour valider et authentifier les passeports électroniques. Tout en appuyant la version actualisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* (WP/41), il déclare qu'il serait utile de renforcer l'aspect relatif à la vérification de l'intégrité des passeports électroniques, en particulier en lisant leurs signatures électroniques et en vérifiant leur validité. Le délégué de la France suggère donc d'apporter les deux modifications ci-après à l'Appendice B (*Mesures nationales et internationales visant à garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières*) : que le sixième paragraphe du préambule soit divisé en deux paragraphes distincts et amendé comme suit (le nouveau texte apparaît en gris) :

« Considérant que l'authenticité et la validité des documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) dépendent de leur lisibilité et de leur protection, des mesures physiques de sûreté y contribuant, et des mesures électroniques de sûreté les garantissant ; »

« *Considérant que la limitation du nombre d'états civils pour une personne dépend de la documentation utilisée pour établir l'identité, confirmer la citoyenneté ou la nationalité et évaluer le droit du demandeur de passeport (à savoir la documentation « source* ») ; »

et qu'un nouveau paragraphe 4 du dispositif soit inséré dans l'Appendice B, qui se lirait comme suit :

« *Prie instamment les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de vérification de l'intégrité des passeports électroniques, en particulier par la lecture de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité* ; ».

30. Félicitant l'Afrique du Sud pour son initiative qui vise à protéger les enfants de la traite en inscrivant des informations sur les parents dans les passeports des enfants (WP/191), le délégué du Portugal souligne que la traite des personnes est une question d'intérêt international méritant une attention particulière, notamment dans le secteur du transport aérien. Affirmant que l'initiative est pertinente et notant qu'elle fait intervenir d'autres parties responsables des documents de voyage, il recommande que l'Afrique du Sud la soumette au Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP) de l'OACI pour permettre l'élaboration d'un cadre technique et opérationnel approprié, avant l'examen de l'initiative par le FALP.

31. Souscrivant aux vues exprimées par le Brésil dans la note WP/326 sur l'importance de mesurer la qualité du service dans les terminaux aéroportuaires, le délégué du Portugal souligne que les mesures présentées dans cette note reflètent bien l'intérêt du partage des meilleures pratiques et de la promotion d'une harmonisation à l'échelle mondiale des SARP liées à la facilitation. Il recommande donc que le Brésil soumette ses propositions au FALP en vue de l'élaboration de dispositions qui pourraient être incluses dans le Manuel de facilitation (Doc 9957) de l'OACI.

32. Faisant remarquer que son État est un membre actif du RCP de l'OACI, le délégué de la Nouvelle-Zélande souligne qu'il appuie fermement la proposition de programme de travail du RCP présentée dans la note WP/19, en particulier la fourniture d'une liste de contrôle de l'OACI dans le cadre du RCP pour soutenir davantage l'interopérabilité mondiale de la validation des passeports électroniques. Indiquant que la Nouvelle-Zélande est favorable à la note WP/40 sur la Stratégie TRIP de l'OACI, à l'exception du paragraphe 2.5, il souligne qu'il est peu probable que son État appuie une norme de

passport électronique, car les passeports électroniques et l'infrastructure du système de clefs publiques dont il faut d'abord disposer sont très coûteux à mettre en œuvre, et il estime qu'ils ne seraient d'aucune valeur significative pour les États ne délivrant que quelques milliers de passeports par an ou n'ayant pas de processus intégré de délivrance de passeport.

33. Le délégué de la Nouvelle-Zélande indique en outre que son État n'appuie pas la note WP/191, car il estime que l'initiative de l'Afrique du Sud d'inscrire les informations sur les parents dans les passeports des enfants pour s'attaquer au problème de la traite des enfants créerait une situation fort complexe, entraînerait pour les États des coûts supplémentaires liés au processus de délivrance des passeports, et risquerait de signifier que les enfants ne pourraient voyager sans leurs parents naturels. La Nouvelle-Zélande reconnaît néanmoins qu'il pourrait s'agir d'un problème pour certains États et ne s'oppose par fermement au renvoi de l'initiative de l'Afrique du Sud au FALP pour examen. Le délégué de la Nouvelle-Zélande souligne toutefois qu'il est peu probable que son État appuie des mesures visant à faire de l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants une pratique ou norme recommandée de l'OACI.

34. Faisant écho aux observations du délégué de l'Autriche concernant la note WP/40, la déléguée de la Belgique remercie l'OACI de ses efforts pour promouvoir sa Stratégie TRIP. Soulignant l'importance et les possibilités du TRIP, elle se félicite des diverses activités promotionnelles, de l'assistance offerte à l'appui de ce programme et de la sensibilisation croissante des États aux programmes RPCV et PNR. En ce qui concerne le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, la déléguée de la Belgique n'appuie pas l'idée d'imposer une charge de travail supplémentaire, en raison des contraintes de ressources que connaissent tous les États.

35. Exprimant son appréciation pour tous les travaux de l'OACI dans le domaine de la facilitation et de la Stratégie TRIP, le délégué de l'Argentine déclare son appui sans réserve aux notes WP/19, WP/40, WP/41 et WP/42 présentées par le Conseil. En outre, il appuie fermement la note WP/203-révisée présentée par l'Indonésie.

36. Le délégué de la Fédération de Russie apporte également son appui aux quatre notes de travail susmentionnées du Conseil, qui visent entre autres à améliorer la mise en œuvre des dispositions de la Circulaire 309 de l'OACI — *Lignes directrices sur les données des dossiers passagers (PNR)*. Il affirme que l'identification des passagers, en particulier l'échange électronique des données passagers décrit dans le nouvel Appendice D à la version actualisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation (WP/41)*, est essentielle pour assurer la sûreté des voyages aériens. Le délégué de la Fédération de Russie approuve donc l'initiative de l'Afrique du Sud (WP/191) qui vise à remédier à des insuffisances en matière de sûreté des passagers.

37. La déléguée du Canada exprime son appui aux notes WP/41, WP/42 et WP/19. S'agissant de la note WP/40, elle indique que si son État approuve les propositions de priorités de la Stratégie TRIP de l'OACI pour le triennat 2017-2019, il suggère qu'avant d'élaborer une feuille de route à cet effet, le Secrétariat demande des réponses supplémentaires à la lettre EC 6/8-16/04 du 27 janvier 2016 contenant le questionnaire sur la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI et l'assistance en la matière. La déléguée du Canada souligne que compte tenu des objectifs de l'initiative NCLB de l'OACI, il est important que les vues et les intérêts des États en ce qui concerne l'élaboration des pratiques relatives à l'aviation civile et à la délivrance des documents de voyage transparaissent dans la feuille de route envisagée (voir Appendice D).

38. Se référant à la note WP/191 présentée par l’Afrique du Sud, la déléguée du Canada indique que son État appuie l’étude de la question de l’inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants afin de déterminer comment les documents de voyage pourraient être utilisés pour mieux protéger les enfants de la traite. Elle souligne cependant que toute modification des documents de voyage pourrait avoir un impact sur leur interopérabilité et leur acceptation par d’autres États. Le Canada se joint donc au Portugal pour recommander le renvoi de la question au TAG/TRIP et au FALP, pour analyse, discussion et examen ultérieur par les États membres.

39. En ce qui concerne la note WP/203-révisée, présentée par l’Indonésie, le Canada appuie les normes du message PNRGOV et encourage leur application intégrale par les États membres. Du point de vue de l’Agence des services frontaliers du Canada, l’initiative renforce les capacités de gestion des risques. Rappelant que le Canada a appliqué les normes du message PNRGOV il y a quelques années, la déléguée souligne que son État continuerait à fournir un appui et des conseils aux États membres et aux exploitants d’aéronefs qui cherchent à élaborer et à mettre en œuvre un programme PNR et un format de message PNRGOV.

40. Remerciant l’OACI de toutes les initiatives qu’elle a prises dans le domaine important de la facilitation, le délégué de Singapour se félicite en particulier de celles décrites dans la note WP/42, notamment les propositions de priorités du programme FAL pour le prochain triennat. Il accueille aussi favorablement les initiatives du Brésil relatives à la qualité du service dans les aéroports (WP/326) et celles de l’Indonésie ayant trait à l’utilisation des systèmes RPCV et PNR. Exprimant son appui à la note WP/19, le délégué de Singapour encourage les États qui ne l’ont pas encore fait à adhérer au RCP de l’OACI aussi rapidement que possible. Il souligne la forte synergie existant entre facilitation et sûreté et les avantages qu’elle apporte à la croissance et au développement du système mondial de l’aviation civile.

41. Le délégué du Nigéria note qu’en tant que membre de la Commission du RCP de l’OACI, son État félicite l’Organisation pour son programme de travail relatif au RCP (WP/19), qu’il approuve, et encourage tous les États membres à adhérer au RCP et à l’utiliser activement pour valider et authentifier les passeports électroniques. Le Nigéria félicite aussi l’OACI pour son travail sur la Stratégie TRIP et le programme FAL, et approuve les propositions de priorités et les résultats escomptés pour le triennat 2017-2019, qui sont présentés dans les notes WP/40 et WP/42 respectivement.

42. Faisant écho aux préoccupations exprimées par la Nouvelle-Zélande et le Canada au sujet de la note WP/191, le délégué de l’Australie indique que son État reconnaît que la traite des enfants est une question qui intéresse particulièrement l’Afrique du Sud et félicite cette dernière pour les mesures qu’elle a prises jusqu’ici pour s’attaquer à ce problème important. Cela étant, l’Australie exhorte à la prudence en ce qui concerne tout travail qui conduirait à l’élaboration d’une norme relative à l’inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants, car cela pourrait entraîner une charge réglementaire non intentionnelle et des conséquences imprévues, comme dans les situations où les enfants ont des raisons légitimes de voyager sans leurs parents naturels. S’agissant de la note WP/326, l’Australie remercie le Brésil d’avoir fait part de son expérience concernant l’application de la norme 6.6 de l’Annexe 9 — *Facilitation*, et appuie les efforts visant à améliorer et suivre la facilitation et la qualité du service dans les aéroports. L’Australie n’estime cependant pas qu’il soit nécessaire, à ce stade, d’étouffer la norme 6.6 existante.

43. Faisant des observations sur la note WP/42, le délégué du Royaume-Uni indique que son État est très favorable à la nouvelle SARP sur les systèmes RPCV qui a été approuvée lors de la 9^e réunion du FALP (FALP/9) (tenue à Montréal du 4 au 7 avril 2016). Le Royaume-Uni convient que l’OACI devrait rationaliser les SARP de l’Annexe 9 afin de les simplifier et de les axer davantage sur les

performances, en mettant l'accent sur l'utilité, la pertinence et la précision des informations. Il appuie aussi la nécessité d'une nouvelle orientation sur les mineurs non accompagnés. Toutefois, il n'est toujours pas convaincu de la valeur ajoutée d'un Plan mondial de facilitation de l'aviation (GAFP).

44. Le délégué du Royaume-Uni fait remarquer que son État appuie sans réserve les initiatives visant à réduire la traite des enfants et remercie l'Afrique du Sud d'avoir soumis la note WP/191 sur cette question importante. Il souligne cependant que le Royaume-Uni, à l'instar du Canada, du Portugal et de l'Australie, voit des problèmes pratiques potentiels dans la proposition tendant à exiger l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants. Le Royaume-Uni n'étant pas convaincu, à ce stade, qu'il s'agirait d'une approche efficace du problème, il convient que la question devrait être renvoyée au TAG/TRIP en vue d'un examen approfondi par les experts compétents.

45. Le délégué du Royaume-Uni indique que son si État appuie fermement la proposition de version actualisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* (WP/41), il suggère que le paragraphe 2 du dispositif du nouvel Appendice D (Système d'échange de données sur les passagers) soit modifié en ajoutant l'expression « un traitement équitable et la protection » après le mot « sécurité », de manière à se lire comme suit (le nouveau texte apparaît en gris foncé) :

« Prie instamment les États membres de s'assurer que, dans l'utilisation des systèmes électroniques d'échange de données, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées à cet effet par les institutions compétentes du système des Nations Unies, et d'assurer la sécurité, un traitement équitable et la protection de ces données ; et ».

Il souligne que cette modification proposée couvrirait l'ensemble des responsabilités en matière de traitement des données et alignerait le texte sur certaines autres exigences internationales concernant la collecte des données passagers.

46. La déléguée des États-Unis note que si son État appuie l'adoption par la Plénière de l'*Exposé récapitulatif* (WP/41), il suggère que le paragraphe 6 b) du dispositif de l'Appendice C (*Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation*) soit modifiée en insérant l'expression « la propagation de » avant l'expression « maladies transmissibles » afin de se lire comme suit (le nouveau texte apparaît en gris) :

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

Elle souligne, à cet égard, que les États-Unis sont certes favorables à une sensibilisation accrue à la nécessité d'une coopération en matière de maladies transmissibles, mais ils souhaitent préciser dans le texte en question que les arrangements de coopération ne peuvent contribuer qu'à combattre et à contenir la propagation des maladies et ne sont pas susceptibles de prévenir les maladies.

47. Se référant à la note WP/42, la déléguée des États-Unis indique que son État appuie les propositions de priorités du programme FAL pour le prochain triennat, à l'exception de l'élaboration d'un GAFP [voir paragraphe 3.3, catégorie B, priorité 1, résultat c)]. Elle rappelle que la FALP/9 n'a pas atteint un consensus sur le besoin d'un GAFP et a constitué un groupe de travail chargé d'examiner la nécessité d'un tel plan mondial, compte tenu des besoins et des ressources des États membres. Notant que

le Conseil examinerait les résultats du FALP/9 lors de sa 210^e session au début de 2017, la déléguée des États-Unis déclare qu'il est par conséquent prématuré d'inclure l'élaboration d'un GAFP comme résultat attendu du programme FAL pour le prochain triennat. Elle souligne que la question devrait plutôt être examinée au cours du prochain triennat et développée, selon qu'il sera jugé nécessaire et approprié.

48. Pour ce qui est de la note WP/40, la déléguée des États-Unis fait remarquer que son État approuve les propositions de priorités et les résultats attendus de la Stratégie TRIP pour le triennat 2017-2019. Les États-Unis appuient fermement le rôle que l'OACI joue en tant que chef de file en matière de normes relatives aux documents de voyage pour prévenir l'utilisation de passeports frauduleux et promouvoir l'adoption des DVLM, et l'accroissement du nombre d'États qui adhèrent au RCP de l'OACI en vue de la validation et de l'authentification des passeports électroniques. Certes, les États-Unis aident le Secrétariat à établir et à mettre en œuvre une Stratégie TAG/TRIP de l'OACI et soutiendraient les objectifs stratégiques de l'OACI dans le domaine des DVLM et de l'identification des voyageurs, mais ils n'appuieraient aucun effort visant à faire de la délivrance du passeport électronique de la Stratégie TRIP une norme, car il existe une tendance mondiale à la falsification de documents et à l'usurpation d'identité. Les États-Unis estiment que le programme devrait plutôt mettre l'accent sur la gestion de l'identité, veiller à ce que tous les DVLM et les DVLM électroniques soient effectivement délivrés à la bonne personne, et assurer la conformité à l'OACI et à l'interopérabilité mondiale des documents de voyage. La déléguée des États-Unis souligne, à cet égard, que la solution requise ne consiste pas à délivrer à la mauvaise personne un passeport électronique doté de toutes les fonctionnalités modernes.

49. La déléguée des États-Unis indique que si son État prend acte de la note WP/326 présentée par le Brésil, il constate également que chaque contrat de concession est différent et fort probablement unique, et que les QSI spécifiques qui seraient convenus dans le contrat dépendraient des infrastructures concernées. Les modèles d'aéroports varient selon les types de compagnies aériennes qui les utilisent et selon les besoins et les attentes de leurs clients. L'IATA et le Conseil international des aéroports (ACI) ayant accompli beaucoup de travail dans ce domaine, notamment l'organisation de conférences régionales par l'ACI, les États-Unis ne voient pas la nécessité d'orientations de l'OACI.

50. Se référant à la note WP/191 présentée par l'Afrique du Sud, la déléguée des États-Unis fait remarquer que son État appuie les efforts de lutte contre la traite des enfants et convient que le FALP devrait envisager des mesures supplémentaires lors de sa prochaine réunion. Les États-Unis estiment cependant qu'il faut se garder de prendre une décision hâtive et de faire de l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants une norme, car l'ajout du nom du tuteur au passeport d'un mineur peut être effectué à l'heure actuelle par l'autorité de délivrance. Son État considère que le point crucial est l'identification de chaque demandeur avant la délivrance du document de voyage et que cela fait partie intégrante du TRIP de l'OACI.

51. En conclusion, la déléguée des États-Unis attire l'attention sur la note d'information WP/410 (*Conformité à l'Annexe 9, Chapitre 5, normes 5.26 à 5.29*) présentée par son État au titre du point 31 de l'ordre du jour, « Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif », qui met en exergue et encourage le respect des obligations des États concernant les personnes non admissibles et les expulsés, notamment les obligations énoncées aux normes 5.26 et 5.27 de l'Annexe 9 de délivrer rapidement les documents de voyage nécessaires aux ressortissants faisant l'objet d'une mesure de renvoi des autres États.

52. Le délégué du Burkina Faso approuve les mesures proposées par le Conseil dans ses quatre notes de travail (WP/19, WP/40, WP/41 et WP/42). Saluant le courage de l'Afrique du Sud qui présente la note WP/191 sur l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants

pour s'attaquer au problème de la traite des enfants, il insiste sur la nécessité de prendre en considération les observations formulées par les délégués du Portugal, du Canada et d'autres en vue de mettre en pratique cette proposition très sérieuse.

53. Le délégué de l'Afrique du Sud exprime son appui à toutes les notes présentées au titre du point 19. En ce qui concerne la note WP/191 présentée par son État, il souscrit aux vues exprimées par la plupart des délégués qui ont pris la parole, à savoir que la question de l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants doit être examinée par les experts techniques du TAG/TRIP et du FALP. Le délégué de l'Afrique du Sud souligne que bien que son État ne propose pas de norme correspondante à ce stade, il souhaite que soit envisagée la faisabilité d'une telle norme.

54. Le délégué de la Suisse appuie fermement les interventions des intervenants précédents, en particulier celles des délégués de la Belgique, de l'Autriche et de la France, et approuve les amendements suggérés par ces derniers au sixième paragraphe du préambule et au paragraphe 4 du dispositif de l'Appendice B de la proposition de version actualisée de l'Exposé récapitulatif (WP/41). Il se prononce également en faveur des mesures proposées par le Brésil dans la note WP/326.

55. Félicitant l'OACI pour ses initiatives dans le domaine de la facilitation, le délégué du Soudan exprime son appui aux quatre notes de travail présentées par le Conseil. Il approuve par ailleurs les mesures proposées dans les notes WP/326 et WP/191.

56. Rappelant son intervention précédente (cf. paragraphe 41 ci-dessus), le délégué du Nigéria indique qu'il appuie également les efforts de l'Afrique du Sud relatifs à l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants (WP/191), ainsi que toutes les recommandations formulées à cet égard. Il affirme que l'Afrique du Sud est sur la bonne voie.

57. Faisant des remarques sur la note WP/203-révisée, l'observatrice de l'IATA remercie l'Indonésie d'y avoir insisté sur l'importance des systèmes RPCV et PNR dans la lutte contre le terrorisme et la criminalité transnationale et sur la nécessité d'aligner les exigences nationales en matière de PNR sur les normes et les meilleures pratiques mondiales existantes. Elle exprime l'appui sans réserve de l'IATA à la conclusion de la note, qui appelle tous les États demandant des données PNR à aligner leurs programmes nationaux sur les normes PNRGOV approuvées à l'échelle internationale. L'observatrice de l'IATA précise que le PNRGOV est simplement une structure de message basée sur EDIFACT qui sert à transmettre les données contenues dans les systèmes des compagnies aériennes et n'est pas destiné à modifier la manière dont ces dernières codent ou utilisent les données passagers dans leurs systèmes de réservation. Le PNRGOV n'est qu'un moyen de structurer le message et de l'envoyer aux gouvernements. L'observatrice souligne également que la structure du message PNRGOV est déjà à source entièrement ouverte et accessible à tous les gouvernements qui souhaitent mettre en œuvre les exigences en matière de données PNR. L'observatrice de l'IATA note en outre que le maintien et le contrôle de la structure du message PNRGOV relèvent de la responsabilité de l'OMD, et que l'IATA et l'OACI contribuent aux travaux connexes de l'OMD dans le cadre de son Comité de contact RPCV et PNR. Elle souligne que toute proposition de modification des normes PNRGOV devrait être soumise à ce forum de l'OMD.

58. Appuyant les remarques formulées par les délégués de l'Australie, du Canada et du Royaume-Uni sur la note WP/191 présentée par l'Afrique du Sud, l'observatrice de l'IATA convient que la question de l'inscription des informations sur les parents dans les passeports des enfants soit soumise au TAG/TRIP et au FALP pour examen approfondi.

59. Rappelant son expérience à la suite des tragédies concernant les vols MH370 et MH17 de Malaysia Airlines, survenues respectivement le 8 mars et le 17 juillet 2014, le Président du Comité exécutif souligne les problèmes qui se sont posés pour identifier les victimes en raison des divergences entre les noms et/ou nationalités indiqués dans les manifestes des passagers de ces vols. Soulignant que les noms des passagers peuvent différer, de même que leur nationalité, en particulier s'ils ont la double nationalité, il exprime l'espoir que l'OACI examinera cette question dans un souci de normalisation afin d'éviter tout cas futur d'identification erronée des victimes.

60. Présentant un résumé des délibérations du Comité, le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation fait observer que les mesures proposées dans toutes les notes de travail présentées au titre de ce point de l'ordre du jour ont reçu un large soutien, avec quelques réserves mineures. En ce qui concerne les quatre notes de travail présentées par le Conseil, il relève que le Comité convient de recommander à la Plénière : d'approuver le programme de travail de l'OACI relatif au RCP qui figure dans la note WP/19 et de prier instamment tous les États membres d'adhérer au RCP de l'OACI et de l'utiliser activement pour valider et authentifier les passeports électroniques ; d'approuver les propositions de priorités et les résultats attendus de la Stratégie TRIP et du programme FAL pour le triennat 2017-2019, conformément aux notes WP/40 et WP/42 respectivement ; et d'adopter la proposition de version actualisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation* (WP/41), sous réserve des amendements proposés par les délégués des États-Unis, de la France et du Royaume-Uni (cf. paragraphes 29, 45 et 46 ci-dessus).

61. S'agissant de la note WP/191, le Comité prend acte de l'initiative de l'Afrique du Sud tendant à s'attaquer au problème de la traite des enfants en inscrivant des informations sur les parents dans les passeports des enfants, et de l'opinion exprimée par certains délégués selon laquelle cela pourrait rendre plus complexes les procédures de délivrance des passeports et de contrôle aux frontières. Le Comité convient toutefois de recommander à la Plénière que cette question soit examinée plus en profondeur par les experts techniques de l'OACI et renvoyée au TAG/TRIP et au FALP pour examen.

62. En ce qui concerne la note WP/203-révisée présentée par l'Indonésie, le Comité convient de recommander à la Plénière que le Conseil envisage de promouvoir l'application intégrale des normes PNRGOV. Notant que le maintien et le contrôle du PNRGOV relèvent de la responsabilité de l'OMD, qui travaille conjointement avec l'OACI et l'IATA, le Comité convient également de recommander à la Plénière que les organisations examinent les normes relatives au message PNRGOV, au besoin. Il constate par ailleurs que le PNRGOV est à source entièrement ouverte et accessible à tous les États.

63. De plus, pour ce qui de la note WP/326 présentée par le Brésil, le Comité convient de recommander à la Plénière : de prier instamment les États membres de prendre note de la pertinence de la question de la qualité du service dans les aéroports internationaux ; d'inviter le Conseil à encourager l'examen de cette question dans les forums techniques de l'OACI, compte étant tenu des travaux déjà accomplis dans ce domaine par l'ACI et l'IATA.

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

64. Le Comité examine et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 11 figurant dans la note WP/470.

Point 12 : Proposition d'amendement de l'article 56 de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre de membres du Conseil

Point 13 : Proposition d'amendement de l'article 56 de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre de membres de la Commission de navigation aérienne

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

65. Le Comité examine ensuite et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur les points 12 et 13 figurant dans la note WP/471. Il convient aussi de recommander à la Plénière l'adoption des projets de résolutions ci-après : Résolution 12/1 : *Amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale* ; Résolution 12/1 : *Ratification du Protocole portant amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention relative à l'aviation civile internationale* ; Résolution 13/1 : *Amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale* ; et Résolution 13/2 : *Ratification du Protocole portant amendement de l'article 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale*.

Point 20 : Protection de l'environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

Point 21 : Protection environnementale — Émissions des moteurs d'aviation qui influent sur la qualité de l'air locale — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre (section sur les dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale)

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

66. La note WP/460 exposant le projet de texte du rapport sur ces deux points est ensuite examinée.

67. Le Comité convient que, comme le suggère le délégué des États-Unis, que la troisième phrase du paragraphe 20.2.11 soit amendée comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« Les États-Unis encouragent les États membres à poursuivre les efforts en vue d'établir un niveau plus exigeant pour la norme ~~plus exigeante~~ d'émissions des nvPM par les moteurs d'aviation d'ici la réunion CAEP/11 en février 2019, et sont favorables à l'ajout des émissions de nvPM par les moteurs d'aéronefs à l'examen technologique et au processus d'établissement des objectifs du CAEP. ».

68. Le Comité approuve également une autre suggestion du délégué des États-Unis consistant à développer le paragraphe 20.2.19 en ajoutant, à la fin, la nouvelle phrase ci-après :

« Plusieurs États affirment leur intention de continuer à appuyer le CAEP et encouragent les autres à en faire autant. ».

69. Se référant au paragraphe 20.2.22, le délégué du Danemark suggère que la dernière phrase soit développée de façon à indiquer que les pratiques recommandées de l'OACI concernant les redevances liées au bruit devraient être transmises au CAEP pour examen en collaboration avec les deux

groupes de l'OACI qui traitent des principes des redevances, à savoir le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP).

70. Tout en n'ayant aucune objection à l'insertion proposée d'une référence à l'AEP et à l'ANSEP, le délégué des États-Unis suggère que l'accent étant mis sur une question relative au bruit des avions et à son impact, la participation de ces groupes devrait s'inscrire dans un cadre de consultation et non de collaboration.

71. Le Comité convient en conséquence de modifier la dernière phrase du paragraphe 20.2.22 comme suit (le nouveau texte apparaît en gris) :

« Le Comité recommande que la proposition d'examiner les pratiques recommandées de l'OACI concernant les redevances liées au bruit soit transmise au CAEP pour examen en consultation avec le Groupe d'experts sur l'économie des aéroports (AEP) et le Groupe d'experts sur l'économie des services de navigation aérienne (ANSEP) ».

72. De plus, le Comité convient que, comme le suggèrent les délégués de la France et des États-Unis respectivement, les deuxième et troisième phrases du paragraphe 20.2.23 soient amendées comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« Tout en étant conscients de cela, certains États soulignent l'utilité d'un certain niveau de restrictions opérationnelles dans des circonstances locales particulières et estiment que le texte de la proposition de résolution n'empêchent pas les États de mettre en œuvre des restrictions d'exploitation reposant sur la certification acoustique des aéronefs. Il est également noté que ~~certaines~~ les évaluations des restrictions du bruit doivent tenir compte de la question de savoir si les restrictions d'exploitation peuvent faire passer les problèmes de bruit d'un État à un autre ».

73. Sous réserve des amendements aux paragraphes 20.2.11, 20.2.19, 20.2.22 et 20.2.23 enregistrés ci-dessus, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur les points 20 et 21 figurant dans la note WP/460. Le Comité convient également de recommander à la Plénière l'adoption de la Résolution 20/1, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*.

Point 15 : Coopération technique — Activités et politique de coopération technique

74. Ce point est examiné sur la base des notes WP/47 (*Activités et politique de coopération technique durant la période 2013-2015*) et WP/45 [*Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV)*] présentées par le Conseil, et de notes connexes présentées par des États et des organisations internationales.

75. La Secrétaire générale présente la note WP/47 qui contient une mise à jour concernant les politiques et les stratégies de l'OACI en matière de coopération technique et d'assistance technique, et rend compte de la performance opérationnelle et des résultats financiers du Programme de coopération technique durant le triennat 2013-2015. Elle note que pour rationaliser et renforcer les programmes d'appui technique de l'OACI, d'une part, l'Organisation fournit une assistance technique au moyen des ressources du Budget-Programme ordinaire et des contributions à ses fonds volontaires, et d'autre part, le Programme de coopération technique aide les États et d'autres entités à élaborer et mettre en œuvre

des projets d'aviation civile financés par des gouvernements ou des donateurs sur la base du recouvrement des coûts. La Secrétaire générale souligne que le Programme de coopération technique, mis en œuvre depuis 1951 par l'intermédiaire de la Direction de la coopération technique de l'OACI (TCB), bénéficie de l'intérêt constant des États, des donateurs et des entités privées.

76. La Secrétaire générale insiste sur le fait que durant le triennat en cours, la TCB a : mis en œuvre en moyenne 110 projets d'aviation civile par an dans 150 États de toutes les régions ; recruté environ 3 000 experts internationaux et nationaux pour des projets de terrain ; et dispensé une formation dans diverses disciplines de l'aviation civile à plus de 17 000 personnes à l'échelle mondiale. Le coût de la réalisation du Programme s'est chiffré au total à 389,7 millions d'USD. L'Appendice A à la note WP/47 contient des précisions sur les produits attendus et la performance financière du Programme.

77. Mettant en exergue la consolidation du système de gestion de la qualité de la TCB au cours de cette période, la Secrétaire générale souligne qu'en octobre 2014, la certification de conformité ISO 9001:2008 a été obtenue par toutes les sections de la TCB.

78. La Secrétaire générale souligne en outre que, d'un point de vue financier, les résultats des opérations de 2015 et du premier semestre de 2016 laissent entrevoir des perspectives favorables pour le prochain triennat. Sur le plan opérationnel, elle indique que l'on peut supposer que, compte tenu des progrès technologiques rapides dans l'aviation civile, le Programme de coopération technique de l'OACI continuera de jouer un rôle important dans la fourniture d'appui aux États.

79. Le Comité est invité : à examiner et à recommander à la Plénière, pour approbation, les mesures proposées dans le résumé analytique de la note WP/47 ; et à examiner la mise à jour de la Résolution A36-17 de l'Assemblée présentée à l'Appendice B de la note et à en recommander l'adoption par la Plénière.

80. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/45 sur le Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV), qui a été approuvé par le Conseil dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI. Relevante que l'IPAV a pour objectif d'aider les États membres de l'OACI à remédier aux insuffisances constatées lors des audits de l'OACI et à faire face aux situations d'urgence, ainsi qu'à promouvoir l'autonomie et la croissance, elle indique que l'OACI mettrait à la disposition des États intéressés, dans le cadre du Programme, des professionnels qualifiés et expérimentés qui sont prêts à fournir à titre bénévole une assistance à court terme dans leurs domaines de compétence, et à collaborer étroitement avec des responsables gouvernementaux. La Secrétaire générale souligne que la participation à l'IPAV est ouverte à tous les professionnels de l'aviation issus de l'industrie aéronautique, des États et du secteur privé, ainsi qu'aux retraités de l'OACI, sous réserve de l'examen de leurs titres de compétences par l'OACI, et que la TCB tient une liste de volontaires qualifiés dans toutes les disciplines de l'aviation civile.

81. Notant qu'à la demande du Conseil, un Fonds de contributions volontaires de l'IPAV a été créé pour recevoir des contributions à l'appui de l'administration du Programme, la Secrétaire générale saisit cette occasion pour inviter les États membres de l'OACI, les institutions financières, le secteur aéronautique et les autres parties prenantes à participer à l'IPAV en fournissant des ressources financières et humaines durables. Elle souligne que le Secrétariat est convaincu que la mise en œuvre de l'IPAV produirait des résultats positifs pour les États clients et l'aviation civile dans le monde entier à un coût minime ou nul.

82. Le Comité est invité à examiner et à recommander à la Plénière pour adoption le nouveau projet de résolution sur l'IPAV joint à la note WP/45.

83. Le délégué de la République dominicaine présente la note WP/383 (*Amélioration des processus de passation de contrats et d'achats conduits avec l'assistance de la Direction de la coopération technique*). Il fait observer que, comme l'explique la note WP/47 présentée par le Conseil, les États sont confrontés à d'importants défis en termes de formation de la prochaine génération de professionnels de l'aviation et de création des plates-formes économiques et technologiques nécessaires pour atteindre les objectifs stratégiques de l'OACI. Le Programme de coopération technique de l'OACI joue donc un rôle important en aidant les États à relever ces défis, en vue d'appuyer l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'Organisation.

84. La note WP/383 souligne que le succès des procédures de passation de marchés mises en œuvre par les États avec l'appui de la TCB de l'OACI est une responsabilité partagée. D'où la nécessité de garder à l'esprit que toute atteinte aux intérêts des États porte un préjudice irréversible à l'image et à la crédibilité de l'OACI qui doivent être entièrement protégées. La note conclut que la garantie représentée par la responsabilité solidaire du Programme de coopération technique à l'égard des États qui demandent et/ou reçoivent une assistance ou des donateurs constitue un élément important et que la réputation du Programme ne doit pas être entachée par le non-respect de leurs obligations contractuelles de la part de tiers, d'autant que les États comptent sur l'appui de l'Organisation pour améliorer leurs systèmes aériens et assurer et/ou maintenir le respect des normes OACI en vigueur. Le Programme de coopération technique a obtenu la certification de conformité à la norme ISO 9001:2008, qui porte sur un certain nombre de questions clés, dont la première est l'amélioration continue et la deuxième la satisfaction de la clientèle. La note souligne en conséquence qu'en aucun cas les intérêts des États ne devraient être compromis.

85. L'Assemblée est invitée : à demander que les vendeurs qui ne respectent pas leurs obligations contractuelles ou qui sont impliqués dans des poursuites en justice causant des torts aux États soient retirés de la liste des fournisseurs de l'OACI et soient exclus de toute participation active aux activités commanditées par l'OACI ; b) à demander que soit rendue publique l'identité des vendeurs qui ne respectent leurs obligations contractuelles ou qui sont impliqués dans des poursuites en justice causant des torts aux États ; c) à adopter toute autre mesure qu'elle jugera opportune.

86. Le délégué de l'Indonésie présente la note WP/244-révisée (*Importance de la coopération et promotion des instruments de financement pour la protection de l'environnement*), qui expose le rôle de la coopération internationale dans la mise en œuvre du Plan d'action national de l'Indonésie pour la réduction des émissions de gaz à effet de serre (GES) de l'aviation, et montre un modèle réussi de coopération qui peut convenir à d'autres États membres. La note insiste en outre sur la nécessité de faciliter le soutien financier pour l'élaboration de programmes environnementaux dans les économies en développement, y compris la réalisation d'activités de coopération technique nécessaires à une mise en œuvre efficace du régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) de l'OACI une fois approuvé par l'Assemblée. Elle souligne que ces activités devraient être soutenues par les contributions des États membres et des parties prenantes au Fonds environnemental de l'OACI et réalisées en coopération et en coordination étroites avec la Sous-Direction de l'environnement (ENV) de l'Organisation et sa Direction de la coopération technique (TCB).

87. L'Assemblée est invitée : a) à prendre note du succès de la coopération de l'Indonésie avec l'OACI, d'autres États et d'autres parties prenantes dans la mise en œuvre de mesures de protection de l'environnement dans le secteur de l'aviation civile ; b) à encourager les États membres, les parties

prenantes, les organisations internationales et d'autres organismes du système des Nations Unies (ONU) à fournir des financements et des ressources par le biais du Fonds environnemental de l'OACI existant, pour aider les États ayant moins de ressources à mettre en œuvre des programmes de protection de l'environnement dans le domaine de l'aviation ; et c) à établir des dispositions internes à l'OACI en vue d'une coordination étroite avec la Sous-direction de l'environnement (ENV) de l'Organisation et sa Direction de la coopération technique (TCB) pour l'élaboration d'un programme de coopération technique dans le domaine de l'environnement

88. Le délégué du Pérou présente ensuite la note WP/292 (*Projets régionaux de coopération technique dans la Région Amérique du Sud*), soumise par son État avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), du Brésil, du Chili, de la Colombie, de l'Équateur, du Guyana, du Panama, du Paraguay, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du). La note fournit des informations détaillées sur les trois projets régionaux de coopération technique ci-après, mis en œuvre avec l'appui du Bureau régional Amérique du Sud (Lima) de l'OACI dans le but d'accroître la sécurité dans les États membres de la Région SAM et d'améliorer leur efficacité dans l'application du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'Organisation : **projet RLA/99/901** — Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP); **projet RLA/03/901** — Gestion du réseau numérique d'Amérique du Sud (REDDIG) et administration du segment satellitaire ; et **projet RLA/06/901** — Assistance pour la mise en œuvre d'un système régional de gestion du trafic aérien (ATM) conforme au concept opérationnel d'ATM et de son soutien technologique pour les communications, la navigation et la surveillance (CNS). Il est souligné que toutes les procédures de navigation fondées sur les performances (PBN) mises en œuvre dans le cadre du troisième projet (RLA/06/901) ont mené à la réduction des émissions de CO₂. La note conclut que les trois projets régionaux ont contribué à l'augmentation des notes de mise en œuvre effective de l'USOAP des États de la SAM, d'où un accroissement du taux de mise en œuvre effective de la Région SAM qui passe à 71,75 % — ce qui représente une avancée importante dans la sécurité au niveau régional. L'Assemblée est invitée à informer les États membres de l'intérêt de travailler en vue d'atteindre des objectifs communs dans le cadre de projets régionaux mis en œuvre au titre du Programme de coopération technique de l'OACI.

89. Acte est pris de la soumission par ailleurs des deux notes d'information ci-après pour examen au titre de ce point de l'ordre du jour : WP/415 [*Appui européen à l'Initiative « Aucun pays laissé de côté »*] présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et qui serait examinée au point 14, « Programme d'assistance technique » ; et WP/141 [*Nouvelles orientations dans la mise en œuvre du projet RER/01/901 de l'OACI-CAI (COSCAP-CIS) et principaux produits de ses activités au cours des 15 dernières années*] présentée par le CAI.

Analyse

90. Se référant à la note WP/383, le délégué de la République de Corée fait remarquer que son État ayant versé des contributions volontaires au Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI à l'appui du renforcement des capacités mondiales, il demande à l'Organisation de veiller à ce que les besoins prioritaires des États soient gérés dans la plus grande transparence et coopération.

91. Le délégué du Portugal fait observer que la note WP/383 présentée par la République dominicaine soulève des questions importantes concernant la qualité des services offerts par les vendeurs figurant sur la liste des fournisseurs de l'OACI, et la responsabilité de l'Organisation dans ce domaine. Compte tenu des principes de bonne gouvernance, il convient de l'importance de suivre la performance

des entrepreneurs. Le délégué du Portugal est en outre d'accord qu'il faudrait promouvoir la transparence et encourager l'échange d'informations sur la performance des vendeurs, les ressources des États étant limitées et ne devant pas être gaspillées. Il souligne que les États membres devraient être encouragés à faire part à l'OACI de leurs observations sur la performance des vendeurs, pour permettre à toutes les parties intéressées de prendre des décisions plus éclairées dans le cadre des futurs processus de passation de marchés. Le délégué du Portugal insiste toutefois sur le fait que la note WP/383 soulève par ailleurs plusieurs questions juridiques qui, à son avis, devraient être renvoyées à la Direction des affaires juridiques (LEB) de l'OACI pour une analyse plus approfondie et une proposition sur la voie à suivre.

92. Approuvant la note WP/244 présentée par l'Indonésie, le délégué des États-Unis fait remarquer que son État continue d'appuyer l'engagement et la coopération fructueux de l'Indonésie avec diverses entités et parties prenantes de l'aviation civile, notamment sa Federal Aviation Administration (FAA), et il se dit impatient de renforcer davantage ses partenariats avec la DGAC d'Indonésie à l'avenir. Il souligne que les États-Unis travailleraient d'arrache-pied pour fournir une assistance technique aux États membres de l'OACI afin de s'assurer qu'ils possèdent les capacités nécessaires à la mise en œuvre de tous les aspects du régime mondial de MBM de l'OACI, et qu'ils consulteraient ces États membres en vue de déterminer le meilleur type d'appui dans chaque situation. Les États-Unis ne croient pas qu'un fonds multilatéral soit le meilleur moyen de fournir l'appui nécessaire ; ils sont au contraire d'avis que des interventions directes précises permettant de déterminer les besoins pourraient probablement être menées dans le cadre de discussions bilatérales.

93. Soulignant que son État a aussi des préoccupations au sujet de la performance de certains vendeurs, le délégué de la Fédération de Russie indique qu'il appuie en conséquence la note WP/383 présentée par la République dominicaine. Il fait remarquer que la Fédération de Russie appuie en outre la note WP/244 présentée par l'Indonésie, qu'elle considère de nature similaire à sa note WP/387 [*Le mécanisme de développement propre (CDM) pour l'aviation civile internationale comme solution de rechange au Programme de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*] qui, entre autres, contient une proposition visant à créer un mécanisme de mobilisation des ressources accessibles à l'aviation internationale. La note WP/387 a déjà été examinée par le Comité au titre du point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre.

94. Se référant à la note WP/383 et aux observations formulées à ce sujet, le Directeur de la TCB souligne que, comme le recommande le Corps commun d'inspection (CCI) dans son examen intitulé *Réformes de la passation des marchés dans le système des Nations Unies* (cf. JIU/NOTE/2011/1, Recommandation 12), et dans le cadre d'un effort déployé à l'échelle de l'Organisation pour assurer l'intégrité de ses activités d'acquisition, l'OACI procède déjà à l'élaboration d'une politique de sanctions à l'encontre des vendeurs, qui serait présentée au Conseil pour examen et approbation lors de sa prochaine (210^e) session prévue en février/mars 2017. La politique proposée s'inspire du cadre de politique type pour l'admissibilité des vendeurs élaboré par le Comité de haut niveau de l'ONU sur la gestion — Réseau achats (HLCM-PN), dont l'OACI est membre. Cette politique, qui est de nature administrative et non judiciaire, fournirait le cadre dans lequel l'OACI traiterait les allégations de pratiques proscrites et prendrait des décisions concernant l'inadmissibilité des vendeurs en raison de leur participation à des pratiques comme celles de fraude, de corruption, de collusion, de contrainte, de conduite ou de comportement non éthique ou d'obstruction, telles que définies dans la politique.

95. Le Président du Comité exécutif prend acte des diverses activités de coopération technique qui se déroulent à l'échelle mondiale.

96. Présentant ensuite un résumé des débats du Comité exécutif, le Directeur de la TCB indique qu'il prend acte des informations fournies dans les notes WP/47 et WP/45 présentées par le Conseil et portant respectivement sur la performance du Programme de coopération technique durant le triennat en cours et la création et promotion de l'IPAV, et il convient de recommander à la Plénière l'adoption des projets de résolution connexes qui sont joints à ces notes.

97. En ce qui concerne la note WP/383 présentée par la République dominicaine, un appui a été exprimé en faveur du renforcement de la supervision par l'OACI de ses services de passation des marchés, grâce à l'amélioration de la transparence et à l'échange d'informations sur la performance des vendeurs. En particulier, il a été recommandé de solliciter les opinions des États sur les vendeurs et la qualité des services rendus, en conformité avec les obligations de l'OACI en matière de satisfaction de la clientèle et à sa responsabilité partagée par rapport aux projets mis en œuvre par le biais de sa TCB. Il a été recommandé que les questions juridiques découlant de la proposition présentée dans la note WP/383 soient examinées par la Direction des affaires juridiques. Le Comité reconnaît qu'une politique de l'OACI en matière de sanctions à l'encontre des vendeurs est déjà en cours d'élaboration et serait soumise au Conseil pour examen et approbation lors de sa prochaine (210^e) session prévue en février/mars 2017.

98. En ce qui concerne la note WP/244-révisée, présentée par l'Indonésie, le Comité convient de la nécessité de faciliter l'appui financier à la création de programmes environnementaux dans les États en développement, notamment la mise en œuvre effective du régime mondial de MBM de l'OACI. Reconnaissant le rôle de la coopération internationale dans la mobilisation des ressources et les pistes potentielles d'aide bilatérale, le Comité souligne aussi les avantages procurés par les Fonds de contributions volontaires et le mécanisme de coopération technique existants de l'OACI.

99. S'agissant de la note WP/292 présentée par le Pérou avec l'appui des États de la Région SAM, le Comité reconnaît l'importance de la coopération régionale pour le renforcement des systèmes de l'aviation civile ainsi que des ressources humaines et des infrastructures connexes, conformément aux plans régionaux de navigation aérienne, grâce au partage de l'expertise, à l'harmonisation des règlements et aux efforts de renforcement des capacités, compte tenu en particulier des réalisations concrètes accomplies par les États de la Région SAM, qui ont conduit à une amélioration importante des notes de mise en œuvre effective de l'USOAP dans la région.

100. À la lumière de ses délibérations, le Comité invite l'Assemblée : a) à encourager les États membres, les institutions financières, l'industrie aéronautique et d'autres parties prenantes à participer à l'IPAV en fournissant des ressources financières et humaines durables ; b) à demander à la Secrétaire générale de soumettre les questions juridiques découlant de la proposition présentée par la République dominicaine dans la note A39-WP/383 à la Direction des affaires juridiques pour examen ; c) à demander à la Secrétaire générale d'examiner la possibilité de créer un Programme environnemental de coopération technique de l'OACI, en tenant compte des partenariats existants ou nouveaux pouvant servir de leviers dans la recherche de ressources ; et d) à encourager les États membres de l'OACI à travailler de concert à la réalisation d'objectifs communs grâce à la mise en œuvre de projets régionaux et infrarégionaux de coopération technique.

Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

101. Le Comité exécutif entame l'examen de ce point, qui fait l'objet des notes WP/23 [*Initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB)*] et WP/24 (*Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation*) présentées par le Conseil, et de notes connexes présentées par des États et des organisations internationales.

102. La Secrétaire générale présente la note WP/23 qui porte sur un rapport et un projet de résolution visant à appuyer l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NLCB) de l'OACI, lancée à l'occasion du 70^e anniversaire de l'OACI en décembre 2014. Le rapport décrit les objectifs de l'initiative NCLB et les moyens de les atteindre. Il relève que dans le cadre de l'initiative NCLB, l'OACI s'emploie à sensibiliser l'opinion mondiale à l'importance d'une mise en œuvre effective des SARP, politiques, plans et programmes mondiaux de l'Organisation qui favorisent un système de transport aérien sûr, sécurisé, efficient, économiquement viable et respectueux de l'environnement. Il souligne également que l'initiative NCLB s'adresse à tous les États, l'accent étant mis sur ceux ayant des besoins prioritaires relativement à l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI, et sert à améliorer la fourniture d'appui à la mise en œuvre aux États. Le rapport insiste par ailleurs sur le fait que l'initiative NCLB met en exergue l'importance de l'aviation pour le développement socioéconomique des États et la nécessité pour les États de s'acquitter efficacement et durablement des obligations découlant de la Convention de Chicago afin de soutenir la croissance et le développement de l'aviation civile.

103. Le rapport note que l'initiative NCLB tient compte du mandat de l'OACI, qui va de la sensibilisation aux avantages de l'aviation pour les États à la facilitation et à la coordination de la mise en œuvre du renforcement des capacités et des améliorations nécessaires pour répondre aux besoins de croissance et de développement de l'aviation. Dans le cadre de l'initiative NCLB, l'OACI joue un rôle de coordination plus actif. L'initiative NCLB contribue également à susciter la volonté politique d'appuyer l'amélioration de l'aviation, d'accroître la disponibilité de fonds volontaires et de renforcer les capacités requises. Le rapport souligne que l'appui, la collaboration et l'assistance des États, des organisations internationales, de l'industrie et d'autres parties prenantes sont essentiels au succès des initiatives de l'OACI, et que l'établissement de partenariats et la mise en commun des ressources entre États, organisations internationales, institutions de développement et industrie sont essentiels pour collaborer et contribuer à l'assistance technique et la coopération en vue d'une mise en œuvre efficace par les États qui donne des résultats durables.

104. Le Comité est invité à recommander à la Plénière : d'approuver l'initiative NCLB ; d'encourager les États, les organisations internationales, l'industrie et les donateurs à appuyer cette initiative ; et d'adopter la nouvelle résolution y relative jointe à la note WP/23.

105. Présentant la note WP/348-Révision n° 1 (*Développement des ressources humaines dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté : base de données sur les cours de formation et comité de gestion des ressources de formation*), le délégué du Brésil félicite le Secrétariat de l'OACI pour ses efforts remarquables en faveur de l'amélioration du Cadre de développement des ressources humaines de l'Organisation et fait remarquer que la note s'efforce de contribuer à ces efforts. Il est rappelé dans la note que l'Appendice D à la Résolution A38-12 de l'Assemblée identifie l'un des domaines d'activité de l'OACI comme consistant à aider les États membres à assurer l'acquisition et le maintien des compétences du personnel aéronautique grâce au Programme d'enseignement aéronautique de l'OACI. L'OACI estime que les activités de formation sont des catalyseurs stratégiques, qui doivent être traités au moyen d'un système coordonné, efficace et efficient permettant de dispenser une formation liée à l'aviation et de réaliser d'autres activités d'apprentissage à l'appui des stratégies de développement des ressources humaines élaborées par les États membres.

106. La note relève que le rapport de l'étude mondiale réalisée récemment par l'OACI (2016) met en exergue les priorités stratégiques clés des États membres, qui s'inscrivent dans les domaines de la sécurité de l'aviation, des capacités en matière de ressources humaines (NGAP, stabilisation du personnel, formation) et de la sûreté de l'aviation. On peut en déduire qu'il existe des besoins communs de formation entre les États. L'OACI est très bien placée pour déterminer ces besoins, ainsi que pour identifier les États

qui ont établi les meilleures pratiques et où se trouve la meilleure expertise. L'idée essentielle de la proposition du Brésil est assez simple : dresser un inventaire des insuffisances, des besoins et des ressources, et traiter la question en conséquence au moyen d'une base de données centralisée qui devrait être gérée par un groupe spécifique jugé adéquat pour la nature de la tâche.

107. L'Assemblée est par conséquent invitée : a) à envisager l'établissement d'une base de données centralisée contenant les cours actuellement proposés dans le monde, comme extension et amélioration du réseau TRAINAIR PLUS et des initiatives connexes telles que le Répertoire de formation aéronautique et le Catalogue de cours de la formation mondiale en aviation, en vue de faciliter la coopération régionale et mondiale au niveau national ; b) à envisager la création, dans le cadre de l'initiative NCLB, d'un Comité chargé de recenser et de gérer les ressources de formation et les besoins en formation, dans le but de combler les lacunes locales et régionales en matière de formation, et de favoriser la planification d'une coordination régionale de la formation, afin de rationaliser l'utilisation des ressources et d'appuyer l'échange et le partage d'expertise. Le délégué du Brésil fait remarquer que la note WP/348-Révision n° 1 est également inscrite pour examen au point 23 : Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation.

108. Le délégué de Vanuatu présente ensuite la note WP/218-Révision n° 1 (*Bureau régional secondaire dans le Pacifique*) au nom des coauteurs (Fidji, Îles Cook, Kiribati, Nouvelle-Zélande, Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Singapour, Tonga et Vanuatu). La proposition de création d'un Bureau régional secondaire dans le Pacifique est fondée sur les arguments suivants : la Région Asie-Pacifique (APAC) de l'OACI constitue le plus grand espace aérien de toutes les régions de l'OACI, avec l'accréditation de 38 États membres couvrant 50 FIR (régions d'information de vol). Il existe un Bureau régional de l'APAC à Bangkok (Thaïlande) et un Bureau régional secondaire à Beijing (Chine). La Région APAC connaît le degré le plus extrême de diversité du point de vue de l'échelle, des capacités, de la sûreté, de la sécurité, de la conformité et du volume des opérations de sûreté par rapport à toutes les régions, en raison du manque d'harmonisation. Les notes récentes de mise en œuvre effective montrent l'existence d'un grand écart entre les États d'Asie et ceux du Pacifique : 41 % des États d'Asie et 84 % des États du Pacifique se situent en dessous de la moyenne mondiale de l'USOAP de l'OACI de 63 %. La note moyenne de mise en œuvre effective des États d'Asie s'établit à 68 %, soit 5 % de plus que la moyenne mondiale, tandis que celle des États du Pacifique s'élève à 43 %, soit 20 % de moins que la moyenne mondiale.

109. Il est devenu tout à fait évident que même les meilleurs efforts des groupes de travail régionaux et des Bureaux régionaux de l'OACI, notamment les initiatives bilatérales et multilatérales, ne peuvent résoudre efficacement les problèmes de conformité aux normes de sécurité et sûreté de l'aviation auxquels font face les États insulaires du Pacifique. Ces derniers ayant toujours été confrontés à un manque de ressources et à des capacités limitées, ils ont déterminé qu'il est nécessaire que l'OACI vienne en aide à la Région Pacifique. S.E. Niko Lee Hang, Ministre des Travaux publics, des Transports et de l'Infrastructure de Samoa s'est fait l'écho de ces sentiments dans le discours qu'il a prononcé devant l'Assemblée lors de sa troisième séance plénière le 28 septembre 2016 (voir WP/442). Avec le concours du *Programme d'investissement dans l'aviation du Pacifique* (PAIP) de la Banque mondiale, plusieurs États comme Tonga, Samoa et Vanuatu acquerraient la capacité nécessaire pour faciliter les vols long-courriers vers l'Asie et le continent américain grâce au développement et à la construction de nouveaux aéroports, terminaux et équipements.

110. Il se pose par ailleurs la question de la méthode de surveillance continue (CMA) de l'USOAP, dont les États insulaires du Pacifique estiment qu'elle pourrait ne pas leur convenir, leur environnement réglementaire en soi étant moins développé et requérant encore des améliorations. Ces

États prient instamment l'OACI de modifier son approche de l'audit à leur égard et de se concentrer davantage sur l'élaboration des huit éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité qui mettent en évidence les domaines cibles spécifiques nécessitant des services d'appui. Les États insulaires du Pacifique suggèrent que, ce faisant, l'OACI se réfère à la proposition d'examen post-mise en œuvre de l'USOAP-CMA présentée dans la note WP/213 par l'Australie, le Bangladesh, le Chili, la Fédération de Russie, l'Inde, le Japon, la Malaisie, le Népal, la Nouvelle-Zélande, la République de Corée, Singapour, Tonga et Vanuatu au point 33 : Sécurité aérienne et contrôle et analyse de la navigation aérienne.

111. Les États insulaires du Pacifique font valoir qu'ils ne veulent pas être laissés pour compte. Dans le véritable esprit de l'initiative NCLB de l'OACI, ils proposent que l'OACI crée un Bureau régional secondaire dans le Pacifique. Ils veulent que l'OACI comprenne les défis auxquels ils sont confrontés dans la mise en œuvre des SARP de l'Organisation en tant que SARP sui generis propres à sa sous-région, et que l'OACI sache que ces défis sont plus évidents pour les États insulaires du Pacifique lorsque leurs ressources financières et leurs capacités en matière d'aviation sont limitées. L'initiative NCLB de l'OACI est à la fois stimulante et passionnante et les États insulaires du Pacifique veulent que l'OACI étudie les avantages d'un Bureau régional secondaire, car ils souhaitent bénéficier des avantages et du confort du partenariat direct avec l'OACI ainsi que de l'intervention et peut-être d'un rôle plus proactif de l'Organisation. Ils estiment qu'un Bureau régional secondaire dans le Pacifique permettrait d'atteindre cet objectif en définissant une voie et une feuille de route claires pour l'avenir de leur secteur de l'aviation qui se répercuteraient sur l'initiative NCLB de l'OACI, de la même manière qu'un caillou tombé dans le vaste océan crée des vagues.

112. Le délégué d'El Salvador présente la note WP/261 [*Assistance sur mesures pour les États : stratégie « Aucun pays laissé de côté » dans les régions Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NAM/CAR)*], qui a été soumise par son État avec l'appui de nombreux États des régions NAM et CAR. La note décrit la mise en œuvre de la stratégie NCLB de la Région NACC en Amérique centrale et dans les Caraïbes avec une assistance sur mesure, les attentes de chacun des États de cette région et les engagements pris pour améliorer la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI et les objectifs de sécurité, de navigation aérienne, d'environnement et de sécurité. L'Assemblée est invitée : a) à prendre note des informations fournies au sujet de l'engagement des États et de l'approche d'assistance sur mesure contenue dans la stratégie NCLB de la Région NACC et de son évolution vers le concept du Projet multirégional d'assistance à l'aviation civile (MCAAP) ; b) à inviter les États membres à fournir un soutien supplémentaire par des détachements, des affectations à court terme et d'autres mécanismes similaires ; et c) encourager les institutions de financement et l'industrie à constater les progrès accomplis par les États dans les divers domaines et à agir comme partenaires à la poursuite des améliorations et de la durabilité dans les États en travaillant en collaboration avec l'OACI.

113. S'exprimant au nom des coauteurs de la note WP/261, le délégué d'El Salvador remercie le Directeur régional du Bureau NACC de l'OACI (Mexique) pour l'intérêt qu'il a manifesté à faire en sorte qu'aucun pays ne soit laissé pour compte dans la région. Il souligne, à cet égard, que la note d'El Salvador relative au programme de mise en œuvre effective de l'USOAP est passée de 68 à 87 % lors de son dernier audit.

114. Le délégué du Royaume-Uni présente ensuite la note WP/105 (*Surmonter les difficultés dans le domaine du renforcement des capacités*), soumise par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL. La note souligne que les activités de renforcement des capacités, qu'elles soient organisées par l'OACI, les États à titre individuel, les organisations régionales ou l'industrie, jouent un rôle crucial en appuyant les efforts déployés par les

États pour assurer la conformité effective et durable aux SARP de l'OACI. Elles contribuent donc à la mise en œuvre de l'initiative NCLB de l'OACI, qui est fortement appuyée par l'Europe. Une gestion efficace de ces activités de renforcement des capacités est par conséquent essentielle pour obtenir des résultats tangibles.

115. L'Assemblée y est invitée : a) à rappeler la responsabilité qu'ont les États membres de se conformer aux SARP de l'OACI et la nécessité d'un engagement politique ferme de leur part pour garantir la durabilité des mesures à la suite d'activités de renforcement des capacités ; b) à réitérer son appui à l'initiative NCLB et à reconnaître la contribution de cette initiative à l'amélioration de la performance globale de l'aviation au niveau mondial ; c) à reconnaître la valeur ajoutée et la complémentarité des activités de renforcement des capacités entreprises par l'OACI, des États individuels, des organisations régionales et l'industrie ; d) à inviter l'OACI à concevoir et à mettre en œuvre une approche axée sur les résultats, lors de la hiérarchisation des activités de renforcement des capacités, y compris au moyen d'indicateurs clés de performance (KPI) pour mesurer l'efficacité, l'efficience et la pérennité de ses activités de renforcement des capacités ; et e) à rappeler l'importance du partage des informations pour améliorer l'efficience et à inviter l'OACI, les États membres, les organisations et l'industrie à faire usage des outils existants (par exemple la base de données ISDAL de l'OACI) pour partager l'information sur les activités de renforcement des capacités dont ils ont respectivement bénéficié ou qu'ils ont menées dans le but d'atteindre une efficacité maximale, d'éviter la répétition d'activités identiques et de garantir une hiérarchisation adéquate des États et des mesures. Les coauteurs de la note WP/105 suggèrent que le projet de résolution sur la mobilisation des ressources (WP/26) et le projet de résolution sur l'initiative NCLB (WP/23) soient amendés pour inclure les éléments ci-dessus.

116. Au nom des 54 États membres de la CAFAC, le délégué du Nigéria présente la note WP/299 [*Rapport d'étape sur la mise en œuvre du Fonds de développement des ressources humaines (FDRH)*], qui rend compte des progrès réalisés sur le plan de la mise en œuvre du FDRH volontaire pour l'aviation civile en Afrique. Il est rappelé que la mise en place du FDRH a été lancée par les États africains par le biais d'une Déclaration des ministres lors de la troisième session de la Conférence des ministres africains chargés de l'Aviation civile tenue à Malabo (Guinée équatoriale) du 7 au 11 avril 2014. Conformément à la Déclaration de Malabo et à la résolution de la Plénière de la CAFAC sur le FDRH formulée lors de sa 25^e session plénière extraordinaire tenue à Dakar (Sénégal) du 1^{er} au 4 juillet 2014, le Secrétariat de la CAFAC a demandé à l'OACI d'élaborer, en étroite coordination avec la CAFAC, les modalités d'établissement du FDRH en Afrique. À la suite de la demande de la CAFAC et conformément à la politique de l'OACI en matière de création et de gestion des fonds volontaires, le Conseil a approuvé, le 19 septembre 2014, la constitution du Fonds volontaire FDRH destiné à offrir aux États africains des occasions de renforcement des capacités dans le secteur de l'aviation civile.

117. Il est nécessaire de développer davantage le FDRH en mettant en place des programmes et activités supplémentaires qui aideraient à répondre aux besoins opérationnels de l'aviation civile en Afrique. Le Fonds est financièrement indépendant du Budget-Programme ordinaire de l'OACI et fonctionne conformément au *Règlement financier de l'OACI* (Doc. 7515) et à d'autres règlements relevant du Conseil et de la Secrétaire générale. Le succès, la continuité et la durabilité du FDRH dépendent du versement de contributions volontaires. Les États membres, les organisations internationales, les entités publiques et privées et tous les autres donateurs intéressés sont donc invités à verser des contributions volontaires au FDRH et à participer au renforcement des capacités humaines dans le secteur de l'aviation civile d'Afrique.

118. L'Assemblée est par conséquent invitée : a) à prendre note de la création du FDRH destiné à renforcer les capacités des ressources humaines en ce qui concerne les professionnels de l'aviation en Afrique ; b) à prendre acte des progrès accomplis dans la mise en œuvre du FDRH ; c) à demander au Conseil de l'OACI de fournir des programmes et activités supplémentaires visant à renforcer les capacités des ressources humaines du secteur de l'aviation civile en Afrique ; et d) à lancer un appel aux États membres, aux partenaires de l'industrie, aux organisations internationales et aux entités publiques et privées pour qu'ils fassent des contributions volontaires au FDRH et partant, contribuent à la réussite, à la continuité et à la durabilité du Fonds.

119. Il est constaté que : la note WP/364 (*Plan d'action de l'Égypte pour la réduction des émissions de CO₂ émanant de l'aviation internationale*) présentée par l'Égypte au titre de ce point a déjà été examinée par le Comité au titre du point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre ; et que les trois notes d'information ci-après qui ont également été soumises au titre de ce point seraient examinées par le Comité au titre du point 14 : Programme d'assistance technique : WP/415 [*Appui européen à l'Initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB)*] présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL ; WP/446 (*Avances de la República Dominicana en materia de seguridad de la aviación civil*) présentée par la République dominicaine ; et WP/450 (*Appui à la mise en œuvre de la sécurité de l'aviation et à la navigation aérienne au Japon*) présentée par le Japon.

Analyse

120. Se référant à la note WP/23, la déléguée de l'Afrique du Sud félicite l'OACI pour son initiative NCLB mûrement réfléchie qui vise à faire en sorte qu'aucun pays ne soit laissé pour compte en ce qui concerne la satisfaction aux exigences des SARP de l'Organisation. Son État souscrit pleinement à l'initiative NCLB et s'engage à contribuer à l'appuyer par tous les moyens possibles. Il approuve également le projet de résolution connexe joint à la note. L'Afrique du Sud appuie par ailleurs sans réserve la note WP/299 présentée par les 54 États membres de la CAFAC, dont elle faisait partie, ainsi que les mesures et conclusions de la note WP/348-Révision n° 1 présentée par le Brésil.

121. Faisant des observations sur la note WP/218-Révision n° 1, dont son État est l'un des coauteurs, le délégué de Singapour réaffirme son appui à l'initiative visant à étudier la création d'un Bureau régional pour le Pacifique. Affirmant que cela cadre avec l'initiative NCLB de l'OACI, il souligne qu'un Bureau régional secondaire pour le Pacifique fournirait une assistance plus adaptée pour répondre aux besoins techniques et opérationnels propres aux États insulaires du Pacifique. Le délégué de Singapour insiste sur le fait qu'il importe que l'OACI associe les États insulaires du Pacifique à l'étude visant à déterminer l'ampleur des activités et de l'appui qui seraient pertinents et significatifs. Il indique que cette étude devrait également veiller à assurer la viabilité à plus long terme du Bureau régional secondaire, en tirant parti des moyens de financement et des ressources disponibles dans le système de partenariat de l'OACI, notamment les institutions financières et les États membres. Précisant que son État entretient des relations profondes d'amitié et de partenariat avec les États insulaires du Pacifique, le délégué de Singapour souligne qu'il continuerait à mettre à leur disposition des ressources pour l'assistance technique et le renforcement des capacités.

122. Le délégué de la France note que son État met en œuvre depuis longtemps une politique volontaire d'assistance et de coopération au niveau mondial pour partager son expérience et son savoir-faire et permettre ainsi aux États avec lesquels la France coopère d'améliorer leur mise en œuvre des SARP de l'OACI. Mettant en exergue le fait que la France a récemment annoncé qu'elle allouerait plus

d'un million d'euros au cours des trois prochaines années à cette coopération, en particulier à la formation, il souligne que cette mesure est entièrement conforme à l'initiative NCLB de l'OACI.

123. Le délégué de la France indique que dans la mise en œuvre de cette politique, son État agit soit directement, soit par l'intermédiaire de l'École nationale de l'aviation civile (ENAC) ou par le biais d'une nouvelle structure d'assistance qui s'inspire du savoir-faire de la Direction générale de l'aviation civile. La France agit également par l'entremise de l'UE, dans le cadre décrit dans la note WP/105 qu'elle appuie sans réserve, étant l'un des coauteurs de l'étude. Par ailleurs, la France intervient dans le cadre de partenariats public-privé, par exemple avec Airbus ou Vinci Airports.

124. Le délégué de la France note que son État a tiré trois enseignements clés de la diversité des expériences susmentionnées : l'importance d'assurer la durabilité des interventions grâce à un engagement politique fort auprès de toutes les parties concernées ; l'importance d'établir des conditions de travail favorables pour retenir le personnel formé ; et l'importance d'évaluer régulièrement les interventions, au moyen d'indicateurs clés de performance (KPI), afin d'en tirer des enseignements

125. Le délégué de la Jamaïque souligne que son État se joint à l'appui massif exprimé en faveur de l'initiative NCLB de l'OACI. Relevant toutefois que la demande d'aide d'un État est rejetée si elle est soumise dans les six mois suivant l'envoi d'une mission de validation coordonnée de l'OACI, la Jamaïque demande que ce délai soit revu.

126. Le délégué de Trinité-et-Tobago souligne que son État reconnaît le travail important que l'OACI accomplit dans le cadre de son initiative NCLB et félicite le Bureau Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) (Mexique) de l'Organisation pour son travail dynamique visant à aider les États de la Communauté des Caraïbes (CARICOM) à se conformer aux SARP de l'Organisation.

127. Le délégué de la Nouvelle-Zélande souligne que son État, coauteur de la note WP/218-Révision n° 1, se félicite vivement de l'initiative NCLB de l'OACI et, dans ce contexte, estime également que les questions soulevées par les États insulaires du Pacifique dans cette note sont assez critiques. Par conséquent, tout en continuant d'appuyer les États insulaires du Pacifique, la Nouvelle-Zélande est fermement convaincue que l'examen de la faisabilité d'un Bureau régional secondaire pour le Pacifique constitue un moyen utile de renforcer les capacités et les compétences dans cette partie du monde.

128. Le délégué de l'Australie souligne que nombre des questions soulevées dans la note WP/218-Révision n° 1 sont actuellement examinées par l'Équipe de travail de la Commission de l'aviation civile de l'Asie-Pacifique, en ce qui concerne en particulier le meilleur moyen de renforcer les capacités à l'échelle de la Région Asie-Pacifique diversifiée, afin qu'aucun pays ne soit laissé pour compte. Il suggère que le point c) de la suite à donner de la note soit modifié comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ombré ; le texte supprimé est biffé) :

« recommander que l'OACI, en étroite collaboration avec les États du Pacifique, ~~examine la faisabilité d'établir un Bureau régional secondaire pour le Pacifique et a envisagé~~ d'effectuer une analyse plus approfondie des questions de sécurité de l'aviation et de navigation aérienne dans la Région Pacifique, y compris les moyens potentiels de s'attaquer aux problèmes identifiés, notamment l'intérêt d'établir un Bureau secondaire dans le Pacifique ».

129. Le délégué de l'Uruguay souligne que son État appuie pleinement l'initiative NCLB de l'OACI et la note WP/23 connexe. Il met en exergue le fait que dans le cadre de cette initiative NCLB,

l'OACI a fourni, par l'entremise de la TCB et du Bureau régional SAM (Lima), une assistance technique à la DINACIA (Dirección Nacional de Aviación Civil e Infraestructura Aeronáutica, Ministerio de Defensa Nacional — Uruguay) de 2014 à 2015. Cette assistance a été coordonnée et supervisée par le Bureau régional SAM au moyen du mécanisme de l'organisation régionale de supervision de la sécurité (RSOO) et dans le cadre du projet financé par le Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE) de l'OACI. Le délégué de l'Uruguay souligne que l'appui de l'OACI a été décisif pour renforcer les capacités et les méthodes de travail dont son État a besoin pour répondre rapidement à ses deux préoccupations significatives de sécurité et pour apporter des améliorations importantes à la grande majorité des éléments cruciaux d'un système de supervision de sécurité, ce qui a entraîné une augmentation de sa note de mise en œuvre effective de l'USOAP. Relevant que ces résultats très positifs sont dus au dévouement de la direction et du personnel du Bureau SAM et de la DINACIA, ainsi qu'au projet financé par le SAFE et administré par la TCB, il exprime la sincère gratitude de l'Uruguay au Bureau SAM pour avoir fourni cet appui et à l'OACI et sa TCB pour avoir organisé et géré le projet d'assistance technique. Le délégué de l'Uruguay réaffirme l'engagement de son État à poursuivre ses efforts visant à assurer la durabilité des bons résultats obtenus et du renforcement des capacités réalisé en vue d'accroître davantage sa note de mise en œuvre effective pour améliorer la sécurité et la régularité du transport aérien.

130. Réitérant l'appui sans réserve de son État à la note WP/218-Révision n° 1, dont il est l'un des coauteurs, le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée fait remarquer que cette note souscrit au plan stratégique mondial de l'OACI pour les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO). Il souligne que les coauteurs sollicitent l'appui de l'Assemblée au niveau macroéconomique pour étudier et analyser plus en profondeur leur proposition de création d'un Bureau régional secondaire afin que les États insulaires du Pacifique puissent améliorer leurs notes de mise en œuvre effective et réaliser l'initiative NCLB de l'OACI. Tout en prenant acte des observations du délégué de l'Australie, le délégué de la Papouasie-Nouvelle-Guinée indique que son État appuie les mesures proposées dans la note sous la forme présentée.

131. Réitérant également l'appui sans réserve de son État à la note WP/218-Révision n° 1, dont il est l'un des coauteurs, le délégué des Fidji reconnaît les contributions de Singapour et de la Nouvelle-Zélande, entre autres, à cette note. Il fait observer que la note met en exergue les disparités existant dans la Région Asie-Pacifique et la nécessité d'accorder une attention particulière à la fourniture d'une assistance aux petits États insulaires en développement (PEID) du Pacifique. Remarquant que l'étude de faisabilité proposée sur la création d'un Bureau régional secondaire du Pacifique constituerait une reconnaissance du fait qu'il existe des enjeux et des défis qui n'ont pas encore été abordés et qui doivent être traités, le délégué des Fidji souligne que cette étude pourrait offrir la meilleure solution, à condition qu'elle soit menée de manière indépendante.

132. Le délégué de la Fédération de Russie approuve la note WP/23 présentée par le Conseil, notamment le projet de résolution sur l'initiative NCLB de l'OACI, ainsi que la note WP/348-Révision n° 1 soumise par le Brésil et la note WP/218-Révision n° 1 présentée conjointement par les îles Cook, les Fidji, Kiribati, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Singapour, les Tonga et Vanuatu.

133. Se joignant aux intervenants précédents pour exprimer son appui à l'initiative NCLB de l'OACI, le délégué des Îles Salomon souligne qu'il ne faut négliger aucun détail dans sa mise en œuvre. Il apporte aussi son appui à la note WP/218-Révision n° 1 sur la proposition de création d'un Bureau régional secondaire pour le Pacifique.

134. La déléguée de Maurice indique que son État reconnaît le travail précieux accompli par l'OACI dans le cadre de son initiative NCLB et approuve par conséquent la note WP/23 et le projet de résolution qui y est joint. Maurice appuie aussi la note WP/299, dont elle est l'un des coauteurs.

135. Soulignant que son État apprécie beaucoup l'initiative NCLB de l'OACI, le délégué des Tonga se fait l'écho des observations formulées par le délégué des Fidji à l'appui de la note WP/218-Révision n° 1, dont les Tonga sont aussi l'un des coauteurs. Les Tonga estiment qu'il serait plus efficace et efficient que les PEID du Pacifique disposent d'un Bureau régional secondaire, mais elles attendraient les conclusions et recommandations de l'étude de faisabilité proposée.

136. Le délégué du Pakistan exprime son appui à la note WP/23 et déclare attendre avec intérêt sa mise en œuvre effective dans la Région Asie-Pacifique.

137. Le délégué de l'Arabie saoudite fait remarquer que son État appuie l'initiative NCLB de l'OACI et approuve les notes WP/23, WP/218-Révision n° 1 et WP/299 connexes. Rappelant l'examen antérieur par le Comité, au titre du point 14 « Assistance technique », de la note WP/392 présentée par le Conseil et où figurent les recommandations découlant du Sommet ministériel mondial de l'aviation (tenu à Riyad (Arabie saoudite) du 29 au 31 août 2016) et ayant trait à l'établissement du plan de mise en œuvre pour la Région Moyen-Orient (MIDIP) afin d'appuyer les initiatives régionales de sécurité et de navigation aérienne, il souligne que son pays a offert d'accueillir des réunions des RSOO pendant les deux années suivantes afin de faire en sorte qu'aucun pays ne soit laissé pour compte.

138. Exprimant son appui sans réserve à la note WP/218-Révision n° 1, le délégué du Sri Lanka souligne que la création d'un Bureau régional secondaire dans le Pacifique aiderait les États voisins à résoudre leurs problèmes grâce à un contact plus étroit avec l'OACI et leur permettrait de recevoir l'assistance dont ils ont besoin.

139. Le délégué de la Chine souligne que son État apprécie et appuie l'initiative NCLB de l'OACI et approuve la note WP/23 connexe. Mettant en exergue le fait que la Chine a versé des contributions financières volontaires à l'appui de l'initiative NCLB et qu'elle a par ailleurs dispensé une formation à de nombreux professionnels de l'aviation, il souligne qu'elle poursuivrait ses efforts visant à aider les autres États membres.

140. Se référant à la note WP/218-Révision n° 1, la Secrétaire générale insiste sur la nécessité de disposer de ressources pour entreprendre l'étude de faisabilité proposée sur la création d'un Bureau régional secondaire dans le Pacifique et invite les États membres, en particulier les pays voisins et les institutions financières internationales à fournir les ressources financières et en nature nécessaires.

141. Résumant les débats du Comité exécutif, le Directeur adjoint de la sécurité aérienne fait observer qu'à la suite de son examen de la note WP/23 présentée par le Conseil, il est convenu de recommander à la Plénière : d'approuver l'initiative NCLB ; d'encourager les États, les organisations internationales, les entreprises et les donateurs à appuyer cette initiative ; et d'adopter la nouvelle résolution jointe à la note. Le Comité prend acte également des travaux accomplis par l'OACI dans le cadre de l'initiative NCLB dans la Région Amérique centrale et Caraïbes, qui sont décrits dans la note WP/261 présentée par El Salvador avec l'appui de nombreux États des Régions NAM et CAR.

142. Le Comité prend acte aussi de la note WP/348-Révision n° 1 (*Développement des ressources humaines dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté : base de données sur les cours de formation et comité de gestion des ressources de formation*) présentée par le Brésil.

143. En ce qui concerne la note WP/218-Révision n° 1 (*Bureau régional secondaire dans le Pacifique*) présentée conjointement par les Îles Cook, les Fidji, Kiribati, la Nouvelle-Zélande, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, Samoa, Singapour, les Tonga et Vanuatu, le Comité souscrit à l'examen par le Conseil de la réalisation d'une étude de faisabilité de la création d'un Bureau régional secondaire de l'OACI dans le Pacifique en vue d'apporter un appui direct accru aux 12 pays insulaires du Pacifique en prenant en considération le Bureau actuel de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO). La Secrétaire générale relève toutefois que des ressources sont nécessaires pour entreprendre cette étude et demande le concours des États et des institutions financières internationales, sous forme d'octroi des ressources financières et en nature nécessaires.

144. Le Comité prend acte également de la note WP/105 (*Surmonter les difficultés dans le domaine du renforcement des capacités*) présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, et fait remarquer que les mesures proposées sont couvertes par la nouvelle résolution sur l'initiative NCLB jointe à la note WP/23.

145. S'agissant de la note WP/299 présentée par les 54 États membres de la Commission de l'aviation civile africaine, le Comité prend acte des progrès accomplis en matière d'établissement et de mise en œuvre du FDRH et de son programme de détachement, qui sont financés au moyen de contributions volontaires et visent à renforcer les capacités humaines dans le secteur de l'aviation civile en Afrique. Cette initiative de renforcement des capacités est considérée comme une évolution positive dans le cadre des efforts globaux déployés en faveur de l'initiative NCLB. La nécessité de développer davantage le FDRH en mettant en place des programmes et activités supplémentaires est soulignée. Il est aussi souligné que la réussite, la continuité et la durabilité du FDRHC dépendent du versement de contributions volontaires.

146. Il est convenu de reporter à la prochaine séance la présentation et l'examen des notes relatives à la Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation, et des publications de l'OACI.

147. La séance est levée à 17 heures.

Procès-verbal de la septième séance
(Samedi 1^{er} octobre 2016 à 14 h 30)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté* (suite)

- *Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe dans l'aviation*
- Note présentée par le Japon
- Note présentée par les États-Unis

Publications de l'OACI

- Note présentée par le Canada

2. Point 14 : Programme d'assistance technique

- *Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*
- Note présentée par la Slovaquie au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, ainsi que des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)
- Note d'information présentée par la République dominicaine
- Note d'information présentée par le Japon
- Note d'information présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL
- *Progrès en Afrique — Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)*
- *Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (plan AFI SECFAL)*
- Note présentée par 54 États africains membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)
- Note présentée par l'Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA), au nom du Groupe directeur des fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP)
- Note d'information présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)
- *Proposition de plan de mise en œuvre pour la Région MID (MIDIP) visant à appuyer les initiatives régionales en matière de sécurité et de navigation aérienne*

- *Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation*
 - Note présentée par l'Égypte
3. Point 23 : Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation
- *Programme de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation*
 - Note présentée par le Brésil
 - Note présentée par le Cameroun
 - Note présentée par l'Égypte
 - Note présentée par l'Inde
 - Note présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL
 - Note d'information présentée par l'Argentine
 - Note d'information présentée par l'Indonésie
 - Note d'information présentée par l'Argentine, représentant les États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
4. Point 30 : Mobilisation des ressources
- *Rapport sur la mobilisation des ressources*
 - Note présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d'EUROCONTROL
 - Note présentée par le Groupe de la Banque mondiale
5. Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)
- *Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030*
 - Note présentée par la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)
 - Note présentée par la Banque mondiale
 - Note présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la CANSO, l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)
 - Note d'information présentée par l'International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)

6. Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Assistance aux familles

- *Rapport sur l'établissement d'exigences réglementaires en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*
- Note présentée par le Brésil
- Note présentée par l'Italie, la Malaisie, le Mexique et l'Espagne
- Note présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens (ACVFFI)

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

1. Le Comité reprend (EX/6) et achève l'examen de ce point sur la base d'une note de travail présentée par le Conseil, WP/24 (*Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation*), et de notes de travail connexes.

Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe dans l'aviation

2. La Secrétaire générale présente la note WP/24, qui rend compte d'un projet de résolution de l'Assemblée sur la mise en place d'un mécanisme d'intervention de l'OACI en réponse aux crises et d'une stratégie pour la réduction des risques de catastrophe dans l'aviation. La note met en exergue le fait que les catastrophes continuent de faire payer un lourd tribut aux personnes, aux communautés et aux États. Au cours de la décennie précédente, 700 000 personnes ont perdu la vie, plus de 1,4 million ont subi des traumatismes et environ 23 millions se sont retrouvés sans abri à la suite de catastrophes. Les pertes économiques mondiales s'élèvent à plus de 1,3 billion d'USD. Il est souligné que l'aviation civile joue un rôle essentiel dans l'assistance aux États et régions touchés par des catastrophes naturelles, des conflits et des pandémies. Le transport aérien n'est pas seulement un catalyseur du développement durable : il constitue aussi le principal moyen de transport pour acheminer l'aide humanitaire, en particulier vers les pays les moins avancés, les pays en développement enclavés et les petits États insulaires en développement (PEID). La communauté internationale a modifié sa réponse aux urgences et aux catastrophes, passant d'une culture de mesures réactives à celle de réduction des risques. La communauté de l'aviation civile internationale a suivi la même voie en abandonnant la pratique des mesures réactives au profit d'une démarche proactive/prédictive dans la gestion de la sécurité et de la sûreté.

3. La note rappelle que sur la base de l'expérience acquise au cours des dernières décennies, les États ont adopté une série de cadres de l'ONU concernant les interventions en cas de catastrophe, dont récemment le *Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030*. Durant toute son existence de plus de 70 ans, l'OACI a répondu à de nombreuses crises, dont des situations spécifiques à l'aviation, et à des catastrophes d'origine naturelle ou humaine qui touchent l'aviation. Les normes existantes de l'OACI visent la responsabilité des États dans la planification des mesures et interventions d'urgence et dans la gestion du contrôle aux frontières. L'OACI ne dispose toutefois pas, pour le moment, d'un mécanisme et d'une stratégie centralisés régissant spécifiquement les interventions de l'Organisation en cas de crises, comme les accidents d'aviation, les catastrophes d'origine naturelle ou humaine, les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et les pandémies qui

perturbent fortement le transport aérien et mettent à mal la confiance du public. Il faut donc adopter une approche systématique tenant compte du rôle clef de l'État concerné, de la nature plurisectorielle de toute crise et de la nécessité pour l'OACI d'associer des entités multiples à la mobilisation des ressources requises sur le plan tant tactique que stratégique. La proposition de résolution de l'Assemblée vise à promouvoir l'objectif de l'OACI de « répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique » et tient compte des principaux concepts du Cadre de Sendai.

4. L'Assemblée est invitée dans la note WP/24 : à prendre acte des dispositions des Annexes 1 — *Licences du personnel*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 9 — *Facilitation*, 11 — *Services de la circulation aérienne*, 14 — *Aérodromes* et 19 — *Gestion de la sécurité* relatives à la planification des urgences et aux interventions en cas de catastrophes ; à prendre acte de l'adoption par les États membres de l'ONU du *Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe* et de l'entérinement par le Conseil des chefs de secrétariat des organismes des Nations Unies pour la coordination (CCS) du Plan d'action de l'ONU sur la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience ; à entériner la stratégie de l'OACI en matière de préparation aux urgences et d'intervention ; et à adopter la résolution de l'Assemblée figurant en Appendice à la note.

5. Le délégué du Japon exprime sa gratitude pour l'aide apportée, à l'échelle mondiale, aux victimes des tremblements de terre de Kumamoto les 14 et 16 avril 2016 et signale que le processus de relèvement et de reconstruction des zones dévastées progresse régulièrement. Il présente ensuite la note WP/280-Révision n° 1, qui insiste sur la nécessité de prendre à l'avance des mesures pour réagir face aux catastrophes naturelles. La note décrit en détail les meilleures pratiques adoptées en vue d'une intervention rapide à Kumamoto après les récents séismes dans la région et met en exergue l'importance du transport aérien en cas de catastrophe naturelle. L'Assemblée est invitée à prendre acte des informations contenues dans la note et à encourager les États à envisager de préparer leurs mesures d'urgence en mettant à profit l'expérience acquise lors de catastrophes naturelles qui ont frappé le Japon.

6. Le délégué des États-Unis présente la note WP/264 qui propose la mise en place d'un processus de gestion des crises. Il rappelle qu'au cours des dernières années, un certain nombre d'événements ont eu un impact sans précédent sur l'aviation civile. Comme le relève le Conseil dans la note WP/24, ces événements comprennent des catastrophes d'origine tant naturelle qu'humaine qui ont fortement perturbé le système de l'aviation civile. En raison des progrès enregistrés sur le plan de la performance des aéronefs, toute perturbation est susceptible d'avoir des incidences négatives non seulement sur l'exploitant de l'aéronef, mais aussi sur les prestataires de services. Afin d'en minimiser l'impact, la coordination doit être rapide et solide dans de nombreuses régions. Malheureusement, les processus et les systèmes requis n'existent pas encore. Les plans régionaux de navigation aérienne comprennent certes des plans d'urgence, mais ils ne sont pas structurés de façon à être exhaustifs. Les États-Unis estiment donc qu'il est urgent de revoir les mécanismes d'intervention en cas de crise afin de déterminer les aspects pouvant être améliorés et ceux où de nouvelles connectivités sont nécessaires. La culture de la communauté de l'aviation internationale ne devrait pas être réactive, mais proactive, tout le monde s'employant de concert à mettre en place un système solide et intégré dans lequel interviennent notamment les autorités de l'aviation civile (AAC), les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP) et les exploitants. L'Assemblée est invitée dans la note WP/264 à prendre acte des dispositions des Annexes 1 — *Licences du personnel*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 9 — *Facilitation*, 11 — *Services de la circulation aérienne*, 14 — *Aérodromes* et 19 — *Gestion de la sécurité* relatives à la planification des urgences ; et à inviter instamment l'OACI à examiner les politiques et procédures existantes afin d'élaborer une stratégie pour institutionnaliser la réaction aux crises dans l'Organisation et faciliter l'établissement de plans et mesures régionaux d'urgence qui permettraient d'activer rapidement et efficacement un réseau pour gérer les perturbations des opérations aériennes civiles.

Analyse

7. L'observateur de l'IATA rappelle que l'Organisation des Nations Unies (ONU) a déterminé les besoins actuels en matière de préparation, d'atténuation des effets et de gestion des catastrophes. Il estime qu'il est essentiel que l'industrie de l'aviation, en tant que membre de la communauté internationale, dispose d'une approche coordonnée à l'échelle mondiale pour faire face aux phénomènes naturels et anthropiques mondiaux, et souscrit à la déclaration de la note WP/24 selon laquelle la communauté de l'aviation civile doit abandonner les interventions réactives au profit d'une gestion stratégique proactive. L'observateur de l'IATA exprime donc l'appui ferme de son organisation au projet de résolution de l'Assemblée relative à la réduction des risques de catastrophe et au mécanisme d'intervention en aviation, qui figure dans l'Appendice à la note WP/24, et affirme que son organisation est déterminée à travailler étroitement avec l'OACI et les autres parties prenantes à renforcer cet effort de collaboration.

8. Le délégué de la Fédération de Russie exprime son appui sans réserve à la note WP/264 présentée par les États-Unis.

9. Résumant les débats, le Directeur adjoint de la sécurité aérienne indique que le Comité exécutif constate que la stratégie internationale de prévention des catastrophes qui figure dans le Cadre d'action de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 de l'ONU, reflète un changement majeur par rapport à l'accent traditionnellement mis sur la prévention des catastrophes et vise à promouvoir une culture de la prévention qui existe déjà à l'OACI. Le Comité souligne que toute intervention de l'OACI devrait être guidée par l'État ou les États concernés et menée de concert avec eux, étant donné qu'il incombe au premier chef aux États de réagir à ces événements.

10. Ayant à l'esprit les meilleures pratiques adoptées au Japon à la suite des séismes qui ont endommagé les bâtiments et autres installations de l'aéroport de Kumamoto, comme l'indique la note WP/280-Révision n° 1, le Comité convient que les États devraient être encouragés à préparer leurs interventions d'urgence en cas de catastrophe en s'inspirant des mesures prises et des enseignements tirés par le Japon et d'autres États membres ayant connu des crises similaires.

11. Le Directeur adjoint de la sécurité aérienne prend acte de l'appui exprimé en faveur du projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/24. Il conclut, à la lumière des débats, que le Comité exécutif appuierait certains amendements au projet de résolution qui tiendraient compte de la nécessité pour les États de prendre en considération à la fois les priorités d'atténuation des risques contenues dans le Cadre d'action de Sendai de l'ONU et les meilleures pratiques des États membres en matière de relèvement après une catastrophe. En outre, un texte supplémentaire pourrait être inclus pour demander au Conseil d'établir à la fois une politique et une stratégie permettant d'institutionnaliser l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation face aux crises spécifiques à l'aviation qui seraient susceptibles d'avoir une incidence négative sur la sécurité et la continuité de l'aviation civile internationale. Il est convenu que ces amendements seraient dûment pris en compte dans le texte de la résolution de l'Assemblée à inclure dans le projet de rapport du Comité exécutif sur le point 28.

Publications de l'OACI

12. Le délégué du Canada présente la note WP/369 qui propose que l'Assemblée élargisse davantage la portée de la décision C-DEC 205/7 du Conseil sur l'étendue de l'accès gratuit aux publications de l'OACI en assurant un libre accès électronique aux documents, manuels et normes relatifs

à la sécurité à l'appui de l'initiative NCLB. L'accès gratuit à ces documents garantirait aux États et aux parties prenantes le même accès à un système de transport aérien sûr et fiable et contribuerait à la réalisation de l'objectif stratégique de l'OACI de renforcer la sécurité de l'aviation civile mondiale. La proposition du Canada s'attaque à la cause profonde de la mauvaise interprétation des SARP de l'OACI et des difficultés d'accès de tous les intervenants à ces dernières, en éliminant l'obstacle lié au paiement qui existe actuellement. Cela pourrait se faire progressivement au cours du prochain triennat, avec des résultats concrets avant la prochaine Assemblée en 2019. Dans un premier temps, la priorité pourrait être accordée aux Annexes et aux Instructions techniques de l'OACI, qui seraient les premiers documents à être mis en ligne gratuitement. Dans la note WP/369, l'Assemblée est invitée : à réaffirmer l'engagement du Conseil de l'OACI envers l'initiative NCLB ; à appuyer les efforts qui sont déployés pour aider les États à mettre en œuvre les SARP de l'OACI ; à approuver le libre accès en ligne aux documents et manuels de nature technique ; à chercher d'autres possibilités de génération de recettes ; et e) à envisager d'amender la politique en matière de publications et le Règlement des publications de l'OACI pour qu'ils cadrent avec la décision susmentionnée.

Analyse

13. Le délégué de la Finlande exprime son appui ferme à la proposition du Canada de fournir un accès gratuit sur le web aux publications de l'OACI.

14. Le délégué de la France souligne que le fait d'assurer une accessibilité la plus large possible des publications de l'OACI à tous les utilisateurs potentiels constitue une condition préalable à la mise en œuvre mondiale des SARP de l'Organisation et donc un facteur essentiel pour garantir la sécurité de l'aviation à l'échelle planétaire. C'est pourquoi il appuie la proposition du Canada, en tenant pour acquis qu'elle n'entraînerait pas un déséquilibre budgétaire comme l'indique le paragraphe 3.3 de la note WP/369, et suggère qu'elle soit renvoyée au Conseil pour examen. Le délégué de la France note, à cet égard, qu'il existe déjà des modèles économiques permettant l'accès gratuit aux logiciels et aux documents de base.

15. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) appuie aussi la proposition du Canada, estimant que l'accès en temps voulu aux documents techniques de l'OACI est d'une importance cruciale pour le succès de l'initiative NCLB de l'Organisation. Il indique qu'il serait néanmoins utile d'évaluer les éventuelles incidences budgétaires de la proposition pour le prochain triennat.

16. Appuyant les interventions précédentes, le délégué de la Fédération de Russie souligne que la proposition du Canada de fournir un accès gratuit aux publications de l'OACI sur le web est conforme à l'initiative NCLB et d'une importance capitale pour assurer la sécurité de l'aviation civile internationale.

17. Exprimant son appui sans réserve à la proposition du Canada, le délégué du Sénégal réitère que les documents techniques de l'OACI sont essentiels à la mise en œuvre à l'échelle mondiale des SARP de l'Organisation. Il encourage cette dernière à rendre accessibles en ligne tous les documents techniques de référence et à garantir un accès facile et équitable à tous ceux qui ont besoin de les consulter, dans les limites technologiques existantes et dans le respect des règles régissant la confidentialité de certains types de documents de l'OACI. Le délégué du Sénégal affirme qu'un tel accès appuierait l'initiative NCLB de l'OACI et les efforts déployés par les États pour mettre en œuvre les SARP de l'Organisation.

18. Le Secrétaire générale remercie le délégué du Canada d'avoir soulevé la question du libre accès sur le web aux publications de l'OACI dans la note WP/369 et se déclare favorable à l'idée de fournir gratuitement tous les documents de l'OACI aux États membres, en particulier ceux qui en ont besoin. Elle rappelle toutefois que la Commission administrative vient d'approuver (AD/1) le Budget-Programme ordinaire de l'Organisation pour le prochain triennat, qui comprend des recettes provenant de la vente des publications de l'OACI, y compris celles dont l'accès gratuit est proposé par le Canada. Compte tenu de l'importance de la question, la Secrétaire générale recommande que le Conseil soit chargé de l'analyser et de faire rapport lors de la prochaine Assemblée sur les options de mise en œuvre.

19. Le délégué de la Chine exprime son accord de principe avec la proposition du Canada. Il convient avec le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) que ses incidences budgétaires méritent d'être examinées.

20. Le délégué du Mexique réaffirme le plein appui de son État à l'initiative NCLB de l'OACI. Souscrivant aux observations de la Secrétaire générale, il réitère que la fourniture gratuite de tous les documents de l'OACI aux États membres constitue certes un objectif que l'Organisation doit s'efforcer d'atteindre, mais elle pourrait avoir des incidences budgétaires pour le prochain triennat. Le délégué du Mexique rappelle, dans ce contexte, que le Budget-Programme ordinaire du triennat 2017-2019 approuvé par la Commission administrative repose, entre autres, sur le maintien du statu quo vis-à-vis des contributions des États et des recettes provenant de la vente des publications de l'OACI. Il convient donc que le Conseil devrait être chargé d'étudier les options permettant d'atteindre cet objectif au cours du prochain triennat et de présenter un rapport à ce sujet à la 40^e session de l'Assemblée. Le délégué du Mexique partage les vues exprimées par les délégués de la Chine et du Venezuela (République bolivarienne du) à cet égard.

21. Le délégué du Chili appuie également l'intervention de la Secrétaire générale.

22. Concluant son examen du point 28, le Comité exécutif convient de recommander à la Plénière pour adoption la nouvelle résolution de l'Assemblée sur l'initiative NCLB proposée par le Conseil dans la note WP/23, et la nouvelle résolution de l'Assemblée sur une stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation, telle que modifiée à la suite des débats (voir paragraphe 11 ci-dessus). Le Comité exécutif convient par ailleurs de recommander à l'Assemblée de demander au Conseil d'analyser la proposition du Canada concernant l'accès gratuit aux documents de l'OACI qui figure dans la note WP/369 et de faire rapport sur les options envisageables lors de la 40^e session l'Assemblée.

Point 14 : Programme d'assistance technique

23. Le Président du Comité exécutif rappelle que l'examen d'un certain nombre de notes de travail énumérées dans le programme relatif au présent point de l'ordre du jour a déjà été effectué au titre au titre d'autres points et ne serait donc pas repris. Il s'agit des notes ci-après : WP/28 (*Rapport sur le Programme d'assistance technique de l'OACI*) présentée par le Conseil et WP/105 connexe soumise par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL ; WP/21-révisée [*Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)*] présentée par le Conseil et WP/164-révisée soumise par 54 États africains membres de la CAFAC ; et WP/351 (*Déclaration de Riyad sur la sûreté de l'aviation et la facilitation*) présentée par le Conseil et WP/364 soumise par l'Égypte. Il s'ensuit que seules deux notes de travail présentées par le Conseil restent à examiner au titre du point 14, à savoir WP/27 [*Progrès en Afrique — Rapport sur le plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de*

l'aviation en Afrique (Plan AFI)] et WP/392 [Proposition de plan de mise en œuvre pour la Région MID (MIDIP) visant à appuyer les initiatives régionales en matière de sécurité et de navigation aérienne], avec les notes de travail et une note d'information connexes.

Plan régional global de mise en œuvre pour la sécurité aérienne en Afrique (Plan AFI)

24. La Secrétaire générale présente la note WP/27 qui rend compte des progrès accomplis dans la mise en œuvre du Plan AFI et du programme de travail connexe. Il est rappelé qu'en 2015, le Conseil a approuvé la prorogation du Plan AFI au-delà du triennat en cours, son champ d'application ayant été étendu en mars 2013 à tous les domaines liés à la sécurité : licences du personnel (PEL), exploitation technique des aéronefs (OPS), navigabilité des aéronefs (AIR), enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG), services de navigation aérienne (ANS) et aéroports et aides au sol (AGA). Il est en outre noté que le Plan AFI a approuvé quatre projets d'assistance couvrant certains États prioritaires dans les domaines de la certification des aéroports, du mécanisme d'examen par les pairs des fournisseurs africains de services de navigation aérienne (ANSP), des programmes nationaux de sécurité (SSP) et des systèmes de gestion de la sécurité (SMS), et du renforcement des services de recherche et sauvetage (SAR).

25. La note souligne que la poursuite de la mise en œuvre efficace et harmonisée du Plan AFI dans tous les domaines liés à la sécurité, en parfaite coordination avec le Groupe régional de sécurité de l'aviation — Région Afrique-océan Indien (RASG AFI) et en conformité avec le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), contribuerait à accélérer les efforts actuellement déployés par les États africains pour atteindre les objectifs du GASP et les objectifs régionaux de sécurité adoptés lors de la Conférence ministérielle sur la sécurité de l'aviation (Abuja, juillet 2012). Il est souligné que les efforts visant à atteindre ces objectifs de sécurité de l'aviation et à améliorer durablement la sécurité ont déjà donné des résultats tangibles : un certain nombre d'États africains ont résolu leurs préoccupations significatives de sécurité et ont apporté des améliorations sensibles à leurs systèmes de supervision de la sécurité, comme en témoigne l'augmentation de leur niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, tel que le montrent les audits réalisés au titre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité méthode de surveillance continue (USOAP-CMA) de l'OACI. Entre juillet 2012 et juin 2016, le nombre d'États de la Région AFI au niveau de mise en œuvre effective égal ou supérieur à 60 % est passé de 14 à 24 et celui d'États ayant des préoccupations significatives de sécurité a baissé de 20 à 4.

26. La note donne également des précisions sur les autres activités d'assistance connexes menées par les équipes de sécurité du Bureau régional (ROST), le programme d'inspection coopératif — Afrique-océan Indien (AFI CIS) de la CAFAC, les programmes de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP), les organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) et des programmes régionaux similaires de sécurité de l'aviation, ainsi que les communautés économiques régionales (CER). Il est souligné que l'OACI a joué un rôle de premier plan dans la coordination et le soutien de leurs activités afin d'éviter la multiplication inutile d'efforts et de garantir une utilisation efficace des ressources.

27. L'Assemblée est invitée dans la note WP/27 : à prendre note de la poursuite des activités du Plan AFI au-delà de 2016 dans le cadre des programmes de travail des Bureaux régionaux, ainsi que de l'élargissement du Plan à tous les domaines concernant la sécurité ; à demander aux États, aux organisations régionales et internationales, aux institutions financières et à l'industrie d'appuyer le programme ; et à charger la Secrétaire générale de promouvoir les meilleures pratiques du modèle de Plan

AFI pour que d'autres programmes régionaux d'assistance technique puissent les examiner et en tirer parti.

28. Le délégué du Mali présente ensuite la note WP/215 soumise par la CAFAC au nom de 54 États africains, qui décrit en détail les progrès accomplis en matière d'amélioration de la sécurité de l'aviation en Afrique grâce à la mise en œuvre du Plan AFI. Il s'agit notamment de l'élaboration et de la mise en œuvre de plans d'action spécifiques de l'OACI dans 32 États prioritaires ; de l'octroi d'appui à la création et au fonctionnement des RSOO et d'organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents ; de l'aide à la création de diverses organisations de formation aéronautique pour normaliser cette formation en Afrique ; de la réalisation de nombreuses activités liées à la sécurité aérienne, comme les séminaires et les ateliers ; du lancement de programmes de certification des aérodromes ; et de l'élaboration de programmes nationaux de sécurité et systèmes de gestion de la sécurité durables. Le délégué du Mali réaffirme le souhait de la CAFAC et de ses États membres d'instauration d'une culture de la sécurité dans toute l'Afrique et leur appui à toutes les initiatives liées au Plan AFI. Il confirme que l'assistance qui a été fournie aux États de l'AFI a servi à mettre en œuvre les plans d'action de l'OACI, ce qui a contribué à l'amélioration des responsabilités en matière de supervision de la sécurité dans certains États, comme en témoigne l'augmentation de leur niveau de mise en œuvre effective. Compte tenu des réalisations susmentionnées, la CAFAC et ses États membres appuient pleinement les objectifs du Plan AFI et sont convaincus que sa poursuite permettrait à ces États d'améliorer davantage la sécurité de l'aviation en Afrique et d'accélérer les progrès accomplis à ce jour.

29. L'Assemblée est invitée dans la note WP/215 : à prendre acte des progrès accomplis dans le cadre du Plan AFI et de l'engagement pris par les États africains de mettre en œuvre le Plan et ses objectifs ; à entériner la poursuite des activités du Plan AFI ; à inviter les États, les organisations internationales et l'industrie à appuyer le programme et les projets connexes ; et à encourager d'autres régions à envisager l'adoption d'une approche similaire au Plan AFI pour s'attaquer aux insuffisances et défis en matière de sécurité.

30. Au nom de la CAFAC, le délégué de la Côte d'Ivoire présente la note WP/171 sur l'AFI-CIS, l'un des résultats positifs du Plan AFI établi par la CAFAC, en collaboration avec l'OACI, pour aider les États de l'AFI à exercer leurs responsabilités en matière de sécurité et, en particulier, de certification et de surveillance. L'AFI-CIS a constitué un groupe d'inspecteurs qualifiés, choisis dans la Région AFI, pour aider les États de l'AFI à remédier à leurs insuffisances en matière de supervision de la sécurité, en accordant une attention particulière aux États ayant des préoccupations significatives de sécurité et/ou dont les notes de mise en œuvre effective sont faibles. Étant donné que l'AFI-CIS a permis aux États membres de la CAFAC de remédier à ces insuffisances et d'accroître leurs niveaux respectifs de mise en œuvre effective, le délégué de la Côte d'Ivoire invite l'Assemblée à collaborer avec la CAFAC pour améliorer le programme, en particulier en assurant la formation appropriée des inspecteurs. La CAFAC veillerait alors à ce qu'une assistance prioritaire au titre de l'AFI-CIS soit accordée aux États dont le niveau de mise en œuvre effective est très bas.

31. Dans la note WP/171, l'Assemblée est invitée : à prendre acte des réalisations du Programme AFI-CIS en tant qu'initiative régionale de sécurité ; à demander à l'OACI de continuer à appuyer le Programme AFI-CIS ; et c) à encourager les États membres, d'autres organisations internationales et les partenaires au développement de l'industrie à appuyer cette initiative.

32. Au nom du Groupe directeur des fournisseurs africains de services de navigation aérienne (ANSP), l'observateur de l'ASECNA présente la note WP/456-Révision n° 1 concernant le Programme d'examen par les pairs des ANSP d'Afrique, qui a été lancé en février 2015 à l'initiative du Président du

Conseil, compte tenu des défis auxquels les ANSP africains sont confrontés. Le Programme vise à établir un cadre régional de coopération et un mécanisme d'examen par les pairs pour améliorer les performances opérationnelles de la navigation aérienne en Afrique. La note souligne les avantages du Programme, notamment une réduction des coûts grâce à la mise en commun des capacités de suivi, et la durabilité des résultats de l'examen en raison de l'indépendance du système. Il met par ailleurs en exergue le fait que dans le cadre du Plan AFI, un processus a été lancé pour appuyer l'élaboration et la mise en œuvre d'un cadre régional efficace en vue de couvrir le Programme d'examen par les pairs des ANSP africains.

33. L'Assemblée est invitée dans la note WP/456-Révision n° 1 : à prendre acte des informations fournies dans la note ; à encourager l'OACI à continuer d'apporter son appui au Programme d'examen par les pairs des ANSP d'Afrique, en coordination avec le Groupe directeur des ANSP africains ; à reconnaître l'importante contribution apportée par le Plan AFI à la mise en œuvre d'un cadre régional efficace pour le Programme d'examen par les pairs des ANSP africains ; à demander aux ANSP africains de collaborer pour rendre opérationnel le Programme d'examen par les pairs des ANSP africains, afin d'améliorer la sécurité et l'efficacité des opérations de transport aérien en Afrique ; et à encourager les autres régions de l'OACI à mettre à profit l'expérience du Programme examen par les pairs des ANSP africains comme moyen d'améliorer les services de navigation aérienne.

34. Acte est pris de la soumission par ailleurs de la note d'information ci-après : WP/309 (*Sécurité et capacité et efficacité de la navigation aérienne : veiller à ce qu'aucun pays AFI ne soit laissé de côté*), présentée par l'IATA.

Analyse

35. Le délégué du Nigéria exprime son appui au Plan AFI exposé dans la note WP/27 (Conseil).

36. Le délégué de l'Éthiopie félicite l'OACI d'avoir lancé le Plan AFI pour aider les États africains à remédier à leurs insuffisances en matière de sécurité de l'aviation et déclare qu'il apprécie la recommandation émise par le Conseil dans la note WP/27 en faveur de la poursuite du Plan AFI au-delà du triennat actuel. Il attribue l'augmentation du nombre d'États africains dont le niveau de mise en œuvre effective est égal ou supérieur à 60 % et la diminution du nombre de ces États ayant des préoccupations significatives de sécurité aux interventions de l'OACI dans le cadre du Plan AFI. Insistant sur la nécessité pour les États africains d'accomplir de nouveaux progrès, le délégué de l'Éthiopie souligne qu'il ne devrait pas exister de préoccupations significatives de sécurité dans la Région AFI. Il met en exergue le fait qu'en matière de mise en œuvre effective, pour réduire l'écart entre le niveau des États africains et la moyenne mondiale, il est nécessaire de fournir aux États africains une assistance continue dans le cadre du Plan AFI au-delà de 2016. Le délégué de l'Éthiopie appuie donc la note WP/27 (Conseil) et les notes WP/171 et WP/215 (CAFAC).

37. La déléguée de l'Afrique du Sud exprime son appui à la poursuite de la mise en œuvre du Plan AFI, de l'AFI-CIS et du Programme d'examen par les pairs des ANSP africains. Elle félicite aussi l'OACI, la CAFAC et les États africains pour les progrès réalisés à ce jour et souscrit aux mesures proposées dans les quatre notes présentées. La déléguée de l'Afrique du Sud remercie les États et organisations qui continuent d'appuyer ce plan et ces programmes, et exhorte davantage d'États et organisations à le faire.

38. Le délégué du Portugal accueille favorablement le rapport du Conseil sur la mise en œuvre du Plan AFI et du programme de travail connexe (WP/27). Il rappelle qu'en juillet 2012, la *Déclaration d'Abuja sur la sécurité de l'aviation en Afrique* a reconnu la sécurité comme une priorité pour l'Afrique et a défini des objectifs de sécurité clairs. Depuis lors, le Plan AFI, qui a fait l'objet d'une promotion active, contribue à l'amélioration des objectifs de sécurité grâce aux efforts de l'OACI et de nombreux États africains. Le délégué du Portugal souligne que son État et les autres États membres de la CEAC continueraient à appuyer les États africains et à travailler de concert avec eux, de manière bilatérale ou collective, comme l'indiquent la note WP/105 et la note d'information WP/415 présentées par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL.

39. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie exprime son appui ferme à la note WP/27 (Conseil) et appelle les États, les organisations internationales et régionales, les institutions financières et l'industrie à soutenir l'important Plan AFI. Il appuie aussi fermement les notes WP/171 et WP/215 (CAFAC) et préconise la mise en œuvre des mesures qui y sont proposées.

40. Les délégués du Cabo Verde, de l'Égypte, de la Namibie, de la Somalie, du Lesotho, de Maurice, du Botswana et de l'Indonésie expriment également leur plein appui aux notes WP/27, WP/171 et WP/215. Ce faisant, le délégué du Cabo Verde souligne que le Plan AFI pourrait servir de modèle pour d'autres régions. Le délégué de l'Égypte souligne que l'assistance technique devrait être fournie par l'OACI à la demande des États membres, ces derniers étant les mieux placés pour connaître leurs besoins respectifs. Le délégué de la Namibie réitère l'appel lancé aux partenaires multilatéraux pour qu'ils collaborent avec les États africains afin de relever les défis auxquels ils sont confrontés dans le cadre du renforcement des capacités nécessaires pour assurer la sécurité du transport aérien international. Le délégué de l'Indonésie réaffirme l'engagement de son État à appuyer la formation par le biais du Plan AFI.

41. Les délégués de l'Égypte et de la Somalie approuvent également la note WP/456-Révision n° 1 (ASECNA).

42. Le Président du Comité exécutif reconnaît l'appui très large dont jouit le Plan AFI, et ses résultats positifs.

43. Résumant les débats, le Directeur adjoint de la sécurité aérienne indique que le Comité exécutif prend acte de la note WP/27 présentée par le Conseil et convient que, pour améliorer davantage la sécurité de l'aviation en Afrique, le Plan AFI devrait se poursuivre au-delà de 2016, y compris ses programmes de travail élargis qui couvrent les domaines des AIG, AGA et ANS. Le Comité note aussi les progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan AFI et convient de la nécessité de continuer à prêter assistance aux États dans le cadre du Plan AFI, en collaboration avec les partenaires à la sécurité de l'aviation.

44. En ce qui concerne les notes WP/171 et WP/215 (CAFAC), le Comité reconnaît que l'AFI-CIS, qui complète le Plan AFI, contribue aussi au renforcement des capacités des systèmes de supervision de la sécurité dans les États de l'AFI. Le Comité encourage donc l'OACI et ses partenaires à continuer d'appuyer cette initiative.

45. S'agissant de la note WP/456-Révision n° 1 (ASECNA), le Comité exécutif approuve le Programme d'examen par les pairs des ANSP africains qui est mis en œuvre par un projet au titre du

programme de travail du Plan AFI. Il prend acte de l'appui massif des États au Plan AFI et de l'AFI-CIS, et encourage l'OACI à continuer de soutenir le renforcement de la sécurité dans la Région Afrique.

46. En outre, le Comité prend acte, avec satisfaction, de la note d'information WP/309 (IATA).

Proposition de plan de mise en œuvre pour la Région MID (MIDIP)

47. Le Secrétaire générale présente la note WP/392 qui rend compte des recommandations du Sommet ministériel mondial de l'aviation (GMA) tenu à Riyad (Arabie saoudite) du 29 au 31 août 2016, lesquelles ont trait : à six initiatives/projets régionaux de sécurité et de navigation aérienne qui ont été coordonnés avec des États et des organisations régionales et internationales, compte étant tenu des priorités définies dans le cadre du Groupe régional Moyen-Orient de planification et de mise en œuvre de la navigation aérienne (MIDANPIRG) et du Groupe régional de sécurité de l'aviation — Moyen-Orient (RASG MID), ainsi que des initiatives en cours de la Commission arabe de l'aviation civile (CAAC) ; et à l'établissement d'un plan de mise en œuvre pour la Région Moyen-Orient (MIDIP) visant à encourager la coopération de toutes les parties prenantes en vue de l'élaboration et de la mise en œuvre d'initiatives et de projets destinés à améliorer la sécurité, à renforcer la capacité et accroître l'efficacité du système de transport aérien dans la région, en appui à l'initiative NCLB de l'OACI, et à offrir un cadre pour mobiliser des ressources à l'appui d'une application efficace des initiatives et projets régionaux/infrarégionaux, en assurant un niveau adéquat de financement et de dotation en personnel. L'Assemblée est invitée à charger le Conseil de prendre les mesures nécessaires à la création d'un MIDIP.

Analyse

48. Le délégué de l'Arabie saoudite note que l'organisation du Sommet ministériel mondial de l'aviation témoigne de l'appui de son État à l'initiative MIDIP et aux initiatives/projets régionaux de sécurité et de navigation aérienne susmentionnés. Remerciant le Conseil d'avoir accepté les résultats du Sommet, il exprime l'espoir que l'OACI établirait le MIDIP. Le délégué de l'Arabie saoudite souligne, à cet égard, que son État continuerait d'apporter son appui sans réserve à l'initiative NCLB de l'OACI pour faire en sorte qu'aucun pays ne soit laissé pour compte.

49. Exprimant son appui à la note WP/392, le délégué de l'Égypte rappelle que le Conseil a été chargé de mettre en œuvre l'initiative NCLB.

50. Le Président du Comité exécutif prend acte de l'appui exprimé en faveur de l'initiative MIDIP. Il indique que dans son rapport, le Comité recommanderait que l'OACI soit invitée à prendre les mesures appropriées pour examiner les recommandations du Sommet ministériel mondial de l'aviation présentées dans la note WP/392 et que les États de la Région CAAC et de la Région MID l'OACI soient encouragés à établir et mettre en œuvre le MIDIP, avec l'appui de l'OACI.

Point 23 : Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation

51. Le Président du Comité exécutif rappelle que l'examen d'un certain nombre de notes de travail énumérées dans le programme relatif au présent point de l'ordre du jour a déjà été effectué au titre d'autres points et ne serait donc pas repris. Il s'agit des notes WP/348-Révision n° 1 (Brésil), WP/364 (Égypte) et WP/105 (Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL). Il s'ensuit qu'une seule note de travail présentée par le Conseil reste à examiner au titre du point 23, à savoir WP/62 (*Programme de l'OACI en matière de formation*

aéronautique civile et renforcement des capacités en aviation), avec les notes de travail et notes d'information connexes. Acte est pris de la non-présentation de la note WP/346 (Inde), en raison de l'absence du délégué concerné.

52. La Secrétaire générale présente la note WP/62 qui donne un récapitulatif des activités et réalisations du Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) depuis son institution le 1^{er} janvier 2014. Elle fournit aussi des informations sur l'état d'avancement de la mise en œuvre de la Résolution A38-12 de l'Assemblée, Appendice D sur la *Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile*, et sur les priorités pour le prochain triennat (2017-2019). Il est souligné qu'en 2015, l'OACI a lancé un plan d'élaboration de cours de formation axée sur les compétences avec des partenaires internes et externes, ainsi qu'avec des universitaires, pour appuyer le renforcement des capacités des ressources humaines des États membres. Plus particulièrement, l'OACI s'est associée à la John Molson School of Business (JMSB) de l'Université Concordia pour lancer un programme de certificat en gestion axée sur l'aviation en septembre 2016. Au cours du prochain triennat, l'OACI entend continuer d'aider les États membres à optimiser leurs capacités de développement de la formation, et à superviser l'avancement de la mise en œuvre et de la fourniture de la formation, des stratégies de développement des ressources humaines et du renforcement des capacités. Dans la note WP/62, l'Assemblée est invitée : à entériner le plan de travail du Bureau de la GAT pour le prochain triennat, présenté au paragraphe 3 de la note ; et à encourager les États membres à tirer profit des activités et événements du Bureau de la GAT et à y participer activement. La Secrétaire générale remercie les États membres et l'industrie pour leur l'appui continu aux activités du Bureau de la GAT.

53. Le délégué du Cameroun présente ensuite la note WP/349-Révision n° 1 qui décrit le projet de préparation d'une feuille de route pour le renforcement des compétences aéronautiques lancée par son État, et rend compte de son état d'avancement. Le Cameroun, comme beaucoup d'États membres, est confronté au manque de personnel aéronautique qualifié et compétent en nombre suffisant. En l'absence d'une planification adéquate des ressources humaines, la croissance prévue du transport aérien accentuerait probablement cette pénurie de main-d'œuvre. Conscientes de cette situation relevée dans la Résolution A38-12 de l'Assemblée, Appendice D, les autorités camerounaises cherchent à résoudre le problème des compétences aéronautiques en mettant à contribution les acteurs susceptibles d'intervenir dans le processus de formation (professionnels de l'aviation et établissements universitaires et de formation professionnelle). L'une des priorités de la feuille de route en cours d'élaboration a trait aux efforts actuellement déployés pour ouvrir l'École de formation de l'Autorité camerounaise de l'aviation civile (AAC) destinée à dispenser une formation réglementaire et spécifique au personnel des AAC. Le Cameroun a toujours été à l'avant-garde de l'appui aux initiatives infrarégionales de formation. Tout renforcement des capacités au niveau du Cameroun profiterait aux autres États de la sous-région de l'Afrique centrale ainsi qu'à d'autres États francophones et anglophones du continent, grâce à l'atout du bilinguisme.

54. L'Assemblée est invitée dans la note WP/349-Révision n° 1 : à prendre connaissance du projet lancé par le Cameroun et portant sur l'élaboration d'une feuille de route pour le renforcement des compétences en aviation ; à encourager tous les États membres confrontés à une pénurie de personnel qualifié pour la mise en œuvre des SARP et des procédures pour les services de la navigation aérienne (PANS) à élaborer des feuilles de route destinées à renforcer leurs compétences ; à demander au Conseil : de continuer d'aider les États membres à harmoniser les niveaux de compétence des professionnels de l'aviation ; de s'assurer que l'OACI fournit aux États membres de manière régulière les compétences nécessaires à la mise en œuvre des SARP ; et de veiller à ce que l'OACI aide les États membres à mettre en œuvre une feuille de route pour le renforcement des capacités en aviation.

55. Acte est pris de la soumission par ailleurs des notes d'information ci-après : WP/183 (*Formation — Travail des organisations spécialisées en République argentine*), présentée par l'Argentine ; WP/353 (*Progrès réalisés par l'Indonésie dans la mise en œuvre du système de formation des inspecteurs*), présentée par l'Indonésie ; et WP/354 [*Formation — Mise en œuvre par l'Institut panaméricain de l'aviation civile (IPAC)*], présentée par l'Argentine représentant les États membres de la CLAC.

Analyse

56. Le délégué du Nigéria se félicite des réalisations du Bureau de la GAT présentées dans la note WP/62 (Conseil) et encourage les États à approuver son plan de travail pour le prochain triennat, qui figure dans cette note. Il exprime également son appui à la note WP/349-Révision n° 1 (Cameroun).

57. Se référant à la note WP/62, le délégué de la République dominicaine se félicite des efforts déployés par l'OACI dans le domaine de la formation et du renforcement des capacités, en particulier ceux relatifs à l'élément crucial 4 (Qualifications et formation du personnel) d'un système de supervision de la sécurité. Tout en reconnaissant que cette formation et le renforcement des capacités dans tous les domaines de l'aviation sont d'une importance fondamentale, il suggère qu'un examen périodique des redevances liées aux différents niveaux du programme TRAINAIR PLUS [membre associé, membre à part entière et centre d'excellence régional de formation (RTCE)] soit effectué afin d'évaluer et de réduire le coût imposé aux centres et aux États, pour faire en sorte qu'il ne soit pas prohibitif. Le délégué de la République dominicaine souligne que cela encouragerait l'élaboration et l'utilisation de modules de formation normalisés et empêcherait les États de devenir membres du TRAINAIR PLUS uniquement pour afficher leur certificat. Il insiste sur la nécessité pour l'OACI d'éviter de centraliser le processus de conception des cours de formation, et d'encourager au contraire la participation des experts nationaux à leur élaboration, à leur examen et à leur validation, ce qui permettrait non seulement d'améliorer le processus de conception mais aussi de réduire les coûts. En terminant, le délégué de la République dominicaine exprime son appui à la note WP/349-Révision n° 1 (Cameroun).

58. Le délégué de la Malaisie félicite le Bureau de la GAT de l'OACI pour ses efforts visant à assurer une mise en œuvre efficiente, efficace et harmonisée de la *Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile* de l'Organisation. Il note que l'Académie malaisienne de l'aviation (MAVA), qui est membre à part entière du programme TRAINAIR PLUS de l'OACI, apprécie particulièrement les événements mondiaux et régionaux de formation de TRAINAR et y participe activement, car ils offrent des possibilités d'échange de vues sur la formation aéronautique, d'identification de nouveaux outils et techniques de formation, et d'examen des moyens de renforcer les ressources humaines.

59. Rappelant que le Bureau de la GAT de l'OACI effectue régulièrement des évaluations et des réévaluations pour maintenir la validité des membres de TRAINAIR PLUS, évaluer la capacité opérationnelle des centres de formation et aider les centres à consolider la formation axée sur les compétences qu'ils dispensent, le délégué de la Malaisie suggère qu'un lien soit établi entre les évaluations du TRAINAIR PLUS et les SARP de l'Annexe 1 — *Licences du personnel et formation* de l'OACI pour minimiser le double emploi et réduire le nombre d'évaluations et d'audits auxquels les centres de formation doivent se soumettre. En conclusion, il approuve le plan de travail du Bureau de la GAT pour le prochain triennat présenté dans la note WP/62 (Conseil) et attend avec intérêt les nouveaux outils, tels que l'instrument d'évaluation des besoins de formation, grâce auxquels les centres de formation pourraient déterminer efficacement les besoins de formation qui serviraient de base à l'amélioration des plans de formation et à l'élaboration de programmes de formation axés sur les

compétences, lesquels constituent des éléments probants essentiels que recherchent les auditeurs de l'USOAP-CMA de l'OACI.

60. Le délégué de la Somalie exprime son plein appui à la note WP/62 (Conseil) sur le Programme de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités en aviation et à la note WP/349-Révision n° 1 (Cameroun) concernant l'élaboration d'une feuille de route pour le renforcement des compétences aéronautiques. Il demande que dans le cadre de l'initiative NCLB de l'OACI, davantage de programmes de formation et de renforcement des capacités soient fournis aux États qui en ont besoin afin que leur personnel aéronautique soit au même niveau de compétence et soit mieux en mesure d'exploiter les systèmes de transport aérien de leurs États d'une manière harmonisée.

61. Tout en approuvant également la note WP/62, le délégué de l'Égypte souligne que seuls 4 des 87 modules de formation normalisés actuellement disponibles relèvent du domaine de l'environnement, et réitère la demande formulée par son État dans la note WP/364 d'inclure dans le programme TRAINAIR PLUS un cours de formation spécialisée sur les plans d'action nationaux volontaires de réduction des émissions de CO₂ émanant de l'aviation internationale. En outre, le délégué de l'Égypte salue et appuie l'initiative du Cameroun (WP/349-Révision n° 1).

62. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) exprime son appui à la note WP/62 (Conseil) et sa reconnaissance à la CLAC pour ses efforts de renforcement des capacités, qui sont importants pour assurer le succès de l'initiative NCLB de l'OACI. Soutenant fermement l'intervention du délégué de la République dominicaine, il souligne que le rapport coûts/avantages de l'adhésion au programme TRAINAIR PLUS et l'utilisation de modules de formation normalisés constituent des avantages clés pour les États. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) met en exergue le fait que s'il est important de former le personnel aéronautique, il est aussi nécessaire de mettre en place une stratégie de gestion des ressources humaines pour retenir les professionnels ainsi formés afin d'assurer la solidité des institutions nationales, qui pourraient autrement chercher un emploi plus lucratif dans d'autres États.

63. Le délégué de la République de Corée exprime son appui à la note WP/62 (Conseil), compte tenu de l'augmentation considérable du niveau moyen mondial de mise en œuvre effective des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sécurité, tel que déterminé par les audits USOAP-CMA.

64. Le délégué de la République centrafricaine exprime son appui à la note WP/349-Révision n° 1 (Cameroun) concernant la préparation d'une feuille de route pour le renforcement des compétences aéronautiques.

65. Rappelant que l'Académie saoudienne de l'aviation civile (SACA) est devenue membre à part entière du programme TRAINAIR PLUS, le délégué de l'Arabie saoudite exprime son appui à la note WP/62 (Conseil). Il souligne que les activités de formation et de renforcement des capacités du Bureau de la GAT ont eu un impact positif sur tous les États.

66. Exprimant également son appui à la note WP/62, le délégué du Pakistan souligne que le programme TRAINAIR PLUS devrait mettre en œuvre des activités de formation dans tous les pays en développement, afin de renforcer les capacités de leur personnel aéronautique.

67. Résumant les débats, le Directeur adjoint de la TCB fait remarquer que le Comité exécutif appuie à l'unanimité les activités du Bureau de la GAT et approuve son plan de travail pour le

prochain triennat présenté dans la note WP/62 (Conseil). Le Comité exécutif exprime également son appui à la note WP/349-Révision n° 1 (Cameroun), qui préconise l'établissement d'une feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités par les États confrontés à une pénurie de personnel aéronautique qualifié et compétent, et l'amendement de la Résolution A38-12, Appendice D, pour tenir compte de la nécessité d'une telle feuille de route. En outre, le Comité exécutif demande que les évaluations TRAINAIR PLUS soient liées aux SARP de l'Annexe 1 — *Licences du personnel et formation* de l'OACI afin de réduire les doublons en matière d'évaluation et d'audit. Le Directeur adjoint de la TCB fait observer que le Comité exécutif a accueilli avec satisfaction l'outil d'évaluation des besoins de formation, qui permet aux centres de formation de définir efficacement leurs besoins de formation. Il confirme que certaines des améliorations qui ont été mises en évidence durant les délibérations sont déjà en cours et seraient bientôt mises en œuvre par le Bureau de la GAT.

Point 30 : Mobilisation des ressources

68. Ce point est examiné sur la base d'une note de travail présentée par le Conseil, WP/26 (*Rapport sur la mobilisation des ressources*), et d'une note de travail connexe. Acte est pris du fait que l'examen de la note WP/105 (Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL) ayant déjà été effectué au titre du point 28 (Initiative « Aucun pays laissé de côté »), il ne serait pas repris.

69. La Secrétaire générale présente la note WP/26 qui contient un rapport sur les activités de mobilisation des ressources de l'Organisation, notamment l'adoption d'une Politique de mobilisation des ressources de l'OACI visant à obtenir des contributions volontaires suffisantes, plus prévisibles et durables pour réaliser la mission de l'Organisation, compléter son Budget-Programme ordinaire et, surtout, aider les États à accéder aux fonds nécessaires pour améliorer leurs systèmes de transport aérien. La note souligne que le trafic aérien devrait doubler d'ici 2030, ce qui exercera une pression accrue sur les États membres et l'industrie pour qu'ils assurent la conformité aux exigences de l'OACI des systèmes de transport aérien sur leur territoire. Les besoins des États membres en matière d'assistance de l'OACI s'en trouveraient accrus et les contributions volontaires pourraient ne pas répondre à ces besoins. Aussi est-il essentiel que toutes les parties prenantes reconnaissent les avantages de la mobilisation des ressources et de l'investissement en faveur du développement durable des systèmes de transport aérien de tous les États membres. En l'absence des investissements nécessaires, la modernisation et l'expansion de l'infrastructure de l'aviation, la mise en œuvre efficace des SARP de l'OACI et les possibilités offertes par l'aviation en tant que moteur du développement économique pourraient être limitées.

70. S'inspirant de l'expérience des fonds fiduciaires existants, l'OACI s'est engagée dans la mise en place d'une capacité globale de mobilisation des ressources pour répondre aux besoins attendus des États membres et de l'industrie à mesure du développement de l'aviation. En outre, l'OACI renforce cette initiative en encourageant les partenariats existants et nouveaux avec les donateurs, les organismes des Nations Unies, les institutions financières et le secteur privé. La mobilisation de toutes les ressources disponibles auprès de diverses sources pour appuyer les États membres de l'OACI permettrait de répondre à leurs besoins de financement changeants et croissants. L'OACI apprécie grandement les contributions volontaires versées par les États aux fonds de contributions volontaires de l'Organisation et encourage la poursuite de ces contributions. Par ailleurs, tous les États sont instamment priés de contribuer volontairement à cette initiative qui vise à profiter à l'ensemble de la communauté de l'OACI. L'orientation stratégique prise par l'OACI en ce qui concerne la mobilisation des ressources ciblerait des projets d'assistance aux États et d'autres activités non financées qui cadrent déjà avec le mandat et les priorités de l'Organisation. Conformément à l'initiative NCLB de l'OACI, les besoins de financement des États seraient évalués et hiérarchisés pour appuyer l'amélioration du système de transport aérien. Les

États sont invités à appuyer la mise en place, à l'OACI, d'une capacité solide et cohérente de mobilisation des ressources qui permettrait à l'Organisation de parler d'une seule voix lorsqu'elle mobilise des ressources en faveur du renforcement de l'aviation civile internationale.

71. Dans la note WP/26, l'Assemblée est invitée : à marquer son appréciation pour les contributions volontaires reçues des États membres, des donateurs et des parties prenantes concernées ; à charger la Secrétaire générale d'encourager l'établissement de partenariats en vue de mobiliser toutes les ressources disponibles pour assurer un développement durable de l'aviation ; à prier instamment les États membres, les organisations internationales, l'industrie, les donateurs et toutes les parties prenantes concernées d'aider les États à renforcer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer aux fonds volontaires de l'OACI ; et à adopter le projet de résolution de l'Assemblée figurant dans l'Appendice à la note WP/26.

72. Au nom du Groupe de la Banque mondiale, l'observateur de l'IATA présente la note WP/240 (*Support au développement du transport aérien dans les pays en développement*). Reconnaisant l'effet catalyseur du secteur du transport aérien sur le développement sûr et durable, le Groupe de la Banque mondiale fournit un financement qui permet d'améliorer les systèmes de transport aérien dans les pays clients et d'appuyer, par ailleurs, la réalisation des Objectifs de développement durable (ODD) énoncés dans le *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*. Le Groupe de la Banque mondiale finance actuellement une trentaine de projets de transport aérien dans plusieurs pays en développement. Toutefois, le portefeuille actuel du transport aérien, qui s'élève à 1,5 milliard d'USD, est modeste par rapport au financement global du Groupe de la Banque mondiale dans tous les secteurs, lequel a atteint 250 milliards d'USD durant l'exercice 2016. Cette situation tient en grande partie au fait que beaucoup de pays clients ont l'impression que le transport aérien ne contribue pas au développement socioéconomique. En conséquence, le secteur du transport aérien n'est inclus ni dans les plans de développement nationaux des États membres de l'OACI et de la Banque mondiale, ni dans le Cadre de partenariat pays (CPF) qui constitue la stratégie de développement convenue entre la Banque mondiale et le pays client. La note explique en détail comment les États peuvent accéder aux financements du Groupe de la Banque mondiale pour leurs projets de développement du transport aérien et comment le Groupe collabore avec ses partenaires pour mettre en œuvre ces projets. L'Assemblée est invitée dans la note WP/240 : à reconnaître l'importance pour les États membres d'élever la priorité donnée au secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement ; et à inviter instamment les États membres à envisager de tenir compte du secteur du transport aérien dans leurs stratégies de développement, à travers leurs Cadres de partenariat pays (CPF) respectifs établis avec le Groupe de la Banque mondiale.

73. En l'absence d'observations, le Directeur adjoint du suivi et de la supervision indique que le Comité exécutif marque son appréciation pour les contributions reçues et recommande à l'Assemblée de prendre les mesures proposées dans la note WP/26 et : de charger la Secrétaire générale d'encourager l'établissement de partenariats en vue de mobiliser les ressources pour assurer un développement durable de l'aviation ; de prier instamment les États membres, les organisations internationales, l'industrie, les donateurs et toutes les parties prenantes concernées d'aider les États à renforcer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer aux fonds volontaires de l'OACI ; et d'adopter la résolution de l'Assemblée sur la mobilisation des ressources présentée dans l'Appendice à la note.

74. Le Comité exécutif prend également acte du contenu de la note WP/105 présentée par la Slovaquie au nom de l'UE et de ses États membres, d'autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL, en faisant remarquer qu'elle a été examinée au titre du point 28 (*Initiative Aucun pays laissé de côté*).

75. De plus, le Comité exécutif prend acte de l'effet catalyseur du transport aérien sur le développement, tel que décrit dans la note WP/240 (Groupe de la Banque mondiale), et recommande que l'Assemblée prie instamment les États membres de l'OACI de reconnaître cet effet en accordant une priorité accrue au secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et d'encourager les contributions en faveur de l'aviation, pour appuyer la réalisation des ODD du *Programme de développement durable à l'horizon 2030*. Notant par ailleurs l'appui du Groupe de la Banque mondiale aux États membres dans le secteur du transport aérien et ses mécanismes de financement, le Comité exécutif recommande en outre que l'Assemblée invite les États membres à envisager de tenir compte du secteur du transport aérien dans leurs stratégies de développement, à travers leurs CPF respectifs établis avec le Groupe de la Banque mondiale, le cas échéant.

Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

76. Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base d'une note de travail présentée par le Conseil, WP/25 (*Contribution de l'aviation au Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*), ainsi que de notes de travail et de notes d'information connexes. Acte est pris du fait que l'examen de la note WP/240 (WBG) ayant été effectué au titre du point 30 (Mobilisation des ressources), il ne serait pas repris.

77. La Secrétaire générale présente la note WP/25 qui traite des contributions que des systèmes nationaux de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté, viables sur le plan économique et respectueux de l'environnement peuvent apporter à la réalisation du *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*. La note rend aussi compte des activités entreprises par l'OACI pour aider ses États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien en tirant parti des mécanismes en place en vue de contribuer, par conséquent, aux ODD des Nations Unies. La communauté aéronautique est consciente de l'effet catalyseur du transport aérien sur la connectivité mondiale, la croissance économique et le développement social. Ce mode de transport est également essentiel pour acheminer l'aide humanitaire à l'échelle mondiale et pour intervenir face aux crises et aux urgences de santé publique. Par ailleurs, l'industrie est consciente de la nécessité de protéger l'environnement et les écosystèmes mondiaux tout en luttant contre les changements climatiques.

78. Avec l'adoption du *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*, le transport aérien est considéré pour la première fois comme un facteur de développement durable. Il est donc reconnu que les améliorations dans ce secteur devraient désormais être intrinsèquement liées aux cadres de développement mondial, régional et national et y être intégrées. Au niveau national, les États sont instamment priés d'inclure l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et d'accroître la priorité qui lui est donnée. Pour obtenir les résultats escomptés, ces plans doivent s'appuyer sur de solides plans stratégiques du secteur du transport aérien et plans directeurs de l'aviation civile. L'OACI est consciente de l'assistance dont certains États ont besoin pour élaborer ces plans afin de garantir la solidité du système de transport aérien et sa conformité aux exigences de l'OACI. En conséquence, l'initiative NCLB de l'OACI et une stratégie de mobilisation des ressources ont été établies pour aider les États à mettre en œuvre efficacement les normes, politiques, plans et programmes de l'OACI. Cet appui devrait permettre d'améliorer les systèmes nationaux de transport aérien qui sont nécessaires au développement durable de l'aviation civile internationale dans les années à venir.

79. Au niveau international, l'OACI joue un rôle actif dans le cadre du *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*, pour faire en sorte que les contributions importantes de l'aviation au développement durable soient reconnues et privilégiées. Ces efforts devraient faciliter l'intégration de l'aviation dans les plans de développement des États membres. L'OACI met également à

profit le cadre offert par le Programme 2030 pour plaider en faveur de l'aviation auprès de multiples partenaires, dans le but de susciter la volonté politique nécessaire pour appuyer l'amélioration de l'aviation qui procurerait des avantages de développement durable à tous.

80. De plus, l'OACI établit et encourage des partenariats entre les États membres, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières et de développement, les donateurs, et l'industrie. Ces mesures faciliteraient un engagement soutenu des acteurs, à l'échelle mondiale, à mobiliser toutes les ressources disponibles pour appuyer le renforcement des systèmes de transport aérien des États afin que tous puissent favoriser le développement durable et retirer les avantages que procure une connectivité aérienne améliorée.

81. L'Assemblée est invitée dans la note WP/25 : à encourager les États à mettre en œuvre les SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI conformément aux Objectifs stratégiques de l'Organisation, en vue de contribuer de ce fait à la réalisation des ODD ; à charger l'OACI d'aider davantage ses États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de veiller à ce qu'aucun pays ne soit laissé de côté, afin que tous puissent favoriser le développement durable et retirer les avantages que procure une connectivité aérienne améliorée ; et à adopter la nouvelle résolution de l'Assemblée sur la contribution de l'aviation au *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*, qui figure dans l'Appendice à la note WP/25.

82. L'observateur de la CANSO présente ensuite la note WP/194 (*Projet Loon — Des tours flottantes de téléphonie cellulaire dans le ciel*) qui fait le point sur le Projet Loon, un réseau de ballons libres inhabités lourds dont la finalité est d'introduire Internet dans des régions mal desservies du monde, en appui direct aux ODD 9 et 17 de l'ONU. Elle rend également compte des réalisations récentes et des plans futurs du projet et, à la suite de la lettre AN 13/22.1-16/42 — *Exploitation à haute altitude de ballons libres inhabités* de l'OACI datant du 17 juin 2016, demande l'assistance des autorités de l'aviation civile et des ANSP. La CANSO soutient le Projet Loon et encourage les États et les ANSP à jouer un rôle proactif en apportant leur appui à cette initiative. La CANSO et ses membres adoptent les nombreux changements apportés à la gestion de la circulation aérienne, dont un certain nombre d'innovations dans l'espace aérien. En tant que nouveau projet de la CANSO, le Projet Loon offre un excellent exemple de la prochaine génération d'innovations du secteur privé et s'engage à devenir une nouvelle composante de l'aviation. Le Projet Loon est entièrement conforme aux normes de l'OACI et de la Federal Aviation Administration (FAA) applicables aux ballons libres inhabités. Ses ballons sont équipés d'un système destiné uniquement à l'aviation et aux communications, sans caméras ni moyens de surveillance ou d'enregistrement, et ils sont lancés depuis les États-Unis et flottent dans le monde entier, en fonction de l'autorisation des États. Jusqu'ici, le projet a lancé 1 000 ballons qui ont effectué 800 000 heures de vol et parcouru 24 millions de kilomètres de vol.

83. Conformément à l'objectif de la Convention de Chicago de l'OACI de créer et de maintenir l'amitié et la compréhension entre les pays et les peuples du monde grâce à l'usage pacifique de l'aviation, l'Assemblée est invitée : a) à prier instamment les États membres d'encourager leurs ANSP à en savoir davantage sur le Projet Loon en prenant connaissance de la lettre AN 13/22.1-16/42 (Pièce jointe A) de l'OACI ; b) à demander aux États membres de la CANSO de contribuer à renforcer la capacité opérationnelle du Projet Loon en revoyant leurs procédures ; à demander aux États de signer avec le Projet Loon des lettres d'accord qui permettent aux ballons « Loon » de survoler en sécurité l'espace aérien des États, ce qui aurait pour effet de contribuer à l'amélioration des services Internet dans les régions mal desservies du monde ; d) et de demander aux États de signer avec les États limitrophes et avec le Projet Loon des lettres d'accord bi- ou multilatérales qui permettent aux ballons « Loon » de traverser en toute sécurité les frontières des régions d'information de vol (FIR).

84. Au nom de l'ACI, de la CANSO, de l'IATA, de l'IBAC et de l'ICCAIA, l'observateur de l'IATA présente la note WP/374 concernant la contribution de l'aviation au *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*. Il est souligné que lorsque l'ONU a mis au point les ODD en 2015, elle a établi à l'intention des gouvernements un cadre pour la réalisation de progrès durables à l'échelle mondiale au cours des 15 prochaines années, et que les entreprises ont un rôle fondamental à jouer en aidant à atteindre ces objectifs, la contribution attendue du secteur des transports et de la mobilité étant plus importante que celle de tout autre secteur. L'industrie de l'aviation a identifié 14 des 17 ODD auxquels le transport aérien pourrait contribuer, comme l'indique la note. L'industrie de l'aviation s'engage à poursuivre ses travaux dans ce domaine et à déterminer comment l'aviation pourrait assumer son rôle. À cet égard, l'observateur de l'IATA est heureux de présenter le nouveau rapport du Groupe d'action sur les transports aériens (ATAG) intitulé *Aviation: Benefits Beyond Borders* (www.aviationbenefits.org) (« Aviation : des avantages par-delà les frontières »), qui étudie le rôle joué par l'aviation et sa connectivité connexe dans le monde et comment le transport aérien pourrait appuyer le cadre mondial de développement durable de l'ONU. L'Assemblée est invitée dans la note WP/374 : à prendre acte des informations contenues dans le rapport de l'ATAG intitulé *Aviation: Benefits Beyond Borders* ; à prier les États de diffuser largement ce rapport auprès du personnel gouvernemental et d'utiliser ces données partout et dans toute la mesure du possible pour mettre en exergue la contribution de l'aviation aux ODD ; et à prier les États de reconnaître les avantages de l'aviation à l'échelon mondial, régional et national et d'en tenir compte de façon proactive en établissant des politiques qui favorisent la poursuite du développement de l'aviation en tant que source d'avantages économiques, sociaux et autres.

85. Acte est pris de la soumission par ailleurs de la note d'information WP/427 (*Mesures de l'OACI relatives à la lutte contre les changements climatiques et Objectifs du développement durable*), présentée par l'ICSA.

86. En ce qui concerne les mesures proposées dans les notes WP/194 (CANSO) et WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC et ICCAIA), le Président du Comité exécutif rappelle que conformément à la Règle 38 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale* (Doc 7600), « Aucune motion ni aucun amendement ne peut être discuté tant qu'il n'a pas été appuyé. Des motions et des amendements ne peuvent être proposés et appuyés que par des membres de délégations d'États contractants ».

Analyse

87. Le délégué du Burkina Faso note que le Projet Loon montre comment les services Internet profitent aux États en développement dans de nombreux domaines, notamment l'éducation et les services de santé. Affirmant que le nouveau rapport de l'ATAG, *Aviation: Benefits Beyond Borders* constitue une ressource précieuse en termes de prise de conscience et de compréhension des avantages de l'aviation civile pour l'humanité et de stimulation de la volonté politique, il indique qu'il serait utile qu'il soit disponible dans plusieurs langues. Le délégué du Burkina Faso demande par conséquent au Comité exécutif d'appuyer les notes WP/194 (CANSO) et WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC et ICCAIA) connexes.

88. Soulignant que la note WP/374 fournit des informations utiles pour alimenter la réflexion collective sur une question revêtant une grande importance à la fois pour l'aviation civile et la société en général, le délégué de l'Argentine réaffirme l'engagement de son État à mettre en œuvre le *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*. L'Argentine partage l'opinion selon laquelle l'aviation civile a un potentiel considérable en tant que moteur du développement économique et social qui, selon elle, serait réalisé si les gouvernements, les organismes internationaux comme l'OACI et

l'industrie aéronautique agissent conformément aux principes directeurs du Programme. Dans ce contexte, le délégué de l'Argentine insiste sur l'importance d'étudier les moyens de procurer les avantages de l'aviation à des couches plus grandes de la population mondiale. Il se félicite des informations fournies dans la note WP/374 concernant les avantages régionaux du transport aérien et le potentiel de croissance régional. Le délégué de l'Argentine souligne que la croissance envisagée du transport aérien devrait également entraîner une expansion du commerce mondial, d'où un élargissement de l'accès aux produits des États en développement sur les marchés mondiaux. Rappelant que l'aviation transporte plus d'un tiers des produits du commerce mondial en valeur, il souligne que les mesures prises à cet égard ne doivent pas fausser les marchés mondiaux, mais plutôt promouvoir la croissance du secteur de l'aviation.

89. Exprimant son appui sans réserve à la note WP/25 (Conseil) concernant la contribution de l'aviation au *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*, le délégué du Royaume-Uni affirme que le lien entre la mise en œuvre effective des SARP de l'OACI et la réalisation des ODD plus larges de l'ONU constitue l'élément le plus tourné vers l'avenir de l'initiative NCLB de l'OACI. À titre d'exemple illustrant ce lien, il cite la Résolution 2309 récemment adoptée par le Conseil de sécurité des Nations Unies sur les *Menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes : Sûreté de l'aviation*, qui fait état du lien existant entre la mise en œuvre des SARP relatives à la sûreté de l'aviation et l'initiative NCLB. Le délégué du Royaume-Uni souligne que ce lien est tout aussi fort avec les autres objectifs stratégiques de l'OACI, comme la sécurité et le développement économique du transport aérien. Relevant que l'adoption de la Résolution 2309 a démontré l'importance du travail qu'accomplit l'OACI avec d'autres organismes des Nations Unies, il souligne que le Royaume-Uni se réjouit d'appuyer ce travail, comme cela a été indiqué lors du deuxième Forum mondial de l'aviation (IWAF2016) de l'OACI tenu le 26 septembre 2016, qui avait pour thème les *Partenariats de l'aviation pour le développement durable*.

90. Le délégué du Royaume-Uni relève que l'éventail des organisations qui ont soumis des notes au titre de ce point de l'ordre du jour souligne la nécessité d'examiner le rôle de l'industrie aéronautique et des ONG dans l'appui au développement durable. Il se joint aux délégués du Burkina Faso et de l'Argentine pour accueillir favorablement la note WP/374 et appuyer les mesures qui y sont proposées.

91. Le délégué des États-Unis exprime son appui aux notes WP/25 (Conseil) et 374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC et ICCAIA).

92. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) constate que toutes les notes présentées sont en harmonie avec la Convention de Chicago de l'OACI et l'initiative NCLB de l'OACI, ainsi que les ODD de l'ONU. Soulignant que son État appuie le Projet Loon (WP/194), il relève que des réunions bilatérales pourraient être organisées avec la CANSO pour fournir des informations plus détaillées sur l'importance et la portée du projet aux adhérents étatiques potentiels. Se référant à la déclaration faite par la Secrétaire générale en présentant la note WP/25, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) réaffirme qu'il importe d'insister sur la volonté politique et le renforcement des capacités nécessaires pour assurer la mise en œuvre effective par les États des SARP, politiques, plans et programmes de l'OACI, et sur la nécessité de tenir compte de l'aviation dans les plans nationaux de développement et d'accroître la priorité donnée à cette dernière, compte tenu du fait qu'il s'agit d'un outil de développement socioéconomique des États. Il exprime son appui aux observations des délégués du Burkina Faso et de l'Argentine.

93. Les délégués du Sri Lanka et du Guatemala expriment leur plein appui à la note WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC et ICCAIA), le délégué du Guatemala priant instamment le Secrétariat de poursuivre ses travaux visant à promouvoir la contribution de l'aviation à l'atteinte des ODD des Nations Unies.

94. Les délégués de l'Afrique du Sud et de l'Arabie saoudite approuvent les notes WP/25 et WP/374. Tous les deux souscrivent certes à l'intention de la note WP/194 (CANSO) concernant le Projet Loon, mais ils soulignent que si ces projets doivent être encouragés dans le cadre de l'initiative NCLB de l'OACI, il faut laisser à chaque État le soin de décider, conformément à ses procédures internes, de les appuyer ou non, et dans l'affirmative, comment les mettre en œuvre.

95. S'exprimant au nom de l'ACI, l'observatrice de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) déclare que l'ACI appuie pleinement la note WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC et ICCAIA) concernant la contribution de l'aviation au *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*. Affirmant que l'industrie contribue de façon importante à la réalisation des ODD de l'ONU, elle souligne que rôle moteur joué par le secteur aéroportuaire en matière de durabilité englobe le développement économique, le développement social, la protection environnementale et l'efficacité opérationnelle. Mettant en exergue le fait que les exploitants d'aéroports ont un impact économique bénéfique important sur les communautés qu'ils desservent, l'observatrice de la CCNUCC déclare qu'ils créent directement 450 000 emplois dans le monde et soutiennent 5,5 millions d'emplois dans les aéroports (dans le commerce de détail, les agences gouvernementales et autres services). Les responsabilités sociales des aéroports sont aussi mises en évidence par leur collaboration étroite avec leurs communautés. Ils ont établi une pratique exemplaire d'engagement communautaire, comme le reconnaît le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) de l'OACI, qui a compilé 48 études de cas d'aéroports du monde entier et les a publiées dans la circulaire 351 (*Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*). Insistant sur le fait que les activités aéroportuaires sont directement liées aux ODD de l'ONU concernant la protection de l'environnement, l'observatrice de la CCNUCC affirme que la planification des aéroports et la gestion par ceux-ci des émissions de gaz à effet de serre, du bruit, de la qualité de l'air locale, de l'énergie, des déchets, de l'eau, de la faune sauvage, de la résilience et de l'adaptation aux changements climatiques offrent aux exploitants d'aéroports une occasion unique de contribuer aux ODD et d'améliorer la durabilité des communautés qu'ils desservent.

96. L'observateur de l'ICSA se félicite de l'appui de l'OACI et de l'industrie aéronautique aux ODD de l'ONU exprimé dans les notes WP/25, WP/194 et WP/374. Faisant des remarques sur les liens entre les ODD de l'ONU et le train de mesures adoptées par l'OACI pour s'attaquer aux changements climatiques, il insiste sur la nécessité de prendre des mesures visant à appuyer le développement durable pour lutter contre les changements climatiques, affirmant que les deux objectifs doivent réussir ensemble, ou alors ils échoueront ensemble. L'observateur de l'ICSA souligne que les travaux de l'OACI sur les changements climatiques sont par conséquent essentiels pour aligner pleinement l'aviation internationale sur le développement durable. De même, les mesures de lutte contre les changements climatiques doivent aussi appuyer le développement durable. En particulier, le régime mondial de mesures basées sur le marché (MBM) qui a été présenté à l'Assemblée pour adoption et toutes les politiques de l'OACI visant à promouvoir les carburants alternatifs d'aviation présentent à la fois des risques et des possibilités pour le développement durable au-delà du secteur aérien. L'observateur de l'ICSA souligne qu'avec des critères d'éligibilité rigoureux, ces mesures pourraient et devraient constituer un facteur positif de développement durable, en particulier dans les pays en développement. Il appuie les travaux en cours du CAEP visant à élaborer ces critères qui doivent garantir une réduction réelle des émissions et appuyer le développement durable. L'observateur de l'ICSA met en exergue le fait

qu'au-delà de 2035, des incertitudes considérables subsistent quant au maintien de la dépendance à l'égard du seul panier actuel de mesures pour atteindre les objectifs de l'OACI en matière de changements climatiques. En particulier, il serait possible d'envisager une extension considérable de l'utilisation des carburants alternatifs dans le cadre de plusieurs des ODD de l'ONU, notamment les ODD 2 et 6 sur l'alimentation, l'eau et la sûreté, l'ODD 12 sur la consommation et la production responsables, et les ODD 14 et 15 sur la biodiversité. Des mesures supplémentaires sembleraient par conséquent nécessaires pour faire en sorte que les interventions de l'OACI en faveur du climat soient entièrement compatibles avec le développement durable à long terme. En conclusion, l'observateur de l'ICSA prie instamment l'OACI, dans le cadre des travaux en cours du CAEP, à reconnaître les contributions positives et à se prémunir contre tout risque potentiel que son panier de mesures de lutte contre les changements climatiques pourrait poser pour l'atteinte des objectifs mondiaux plus larges de développement durable.

97. Résumant les débats, le Directeur adjoint du suivi et de la supervision indique que le Comité exécutif retient de la note WP/25 (Conseil) les importantes contributions rendues possibles par l'obtention de résultats dans le cadre des Objectifs stratégiques, de l'initiative NCLB et du Forum aéronautique mondial (IWAF) de l'OACI, en vue de la réalisation du *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*. La note invite instamment les États à tenir compte de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement et à lui accorder une priorité accrue ainsi qu'à appuyer ces plans en établissant de solides plans stratégiques du secteur du transport aérien et plans directeurs de l'aviation civile, et charge l'OACI de continuer à encourager les partenariats et à aider les États à concrétiser les contributions de l'aviation au développement durable. Le Comité prend note des diverses questions environnementales liées aux ODD de l'ONU et de l'état d'avancement des travaux du CAEP de l'OACI visant à réaliser le Programme 2030 de l'ONU.

98. S'agissant de la note WP/194 (CANSO), le Comité exécutif relève que le Projet Loon appuie directement les ODD 9 et 17 de l'ONU, et encourage l'Assemblée à approuver l'esprit de la note en étendant sa portée à l'ensemble des solutions de l'aviation conformes aux SARP de l'OACI qui contribuent à l'atteinte des ODD relatifs à l'introduction d'Internet dans des régions mal desservies du monde.

99. Le Comité exécutif prend acte des informations contenues dans la note WP/374 (ACI, CANSO, IATA, IBAC et ICCAIA) et encourage les États membres à reconnaître les avantages de l'aviation à l'échelon mondial, régional et national en tenant compte de cette contribution dans les cadres et politiques de développement afin de promouvoir le développement durable du secteur aéronautique en tant que source de multiples avantages économiques, sociaux et autres.

100. Le Comité exécutif prend acte également de la note d'information WP/427 (ICSA). Il est reconnu que les notes WP/78 (Conseil) et WP/140 (IATA) présentées respectivement au titre des points 31 et 39 ainsi que les notes d'information WP/294 (Inde) et WP/305 (IATA) contiennent un certain nombre de références importantes aux ODD de l'ONU qui appuient l'esprit de la nouvelle résolution de l'Assemblée sur la contribution de l'aviation au *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable* proposée par le Conseil dans la note WP/25.

101. En conclusion, à la lumière des débats, le Comité exécutif convient de recommander la résolution de l'Assemblée en question à la Plénière pour adoption.

Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

102. Ce point de l'ordre du jour est examiné sur la base de trois notes de travail présentées par le Conseil, à savoir WP/32 (*Rapport sur l'établissement d'exigences réglementaires en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles*), WP/33 [*Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI*] et WP/78 (*Programme OACI pour l'égalité des sexes : promotion de la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation*), ainsi que de notes de travail et notes d'information connexes.

Assistance aux familles

103. La Secrétaire générale présente la note WP/32 qui traite d'un rapport sur les mesures prises en application de la Résolution A38-1 de l'Assemblée sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Dans cette résolution, l'Assemblée, considérant que les États devraient suivre une démarche homogène dans le traitement des victimes d'accidents d'aviation civile et de leurs familles, invite instamment le Conseil à envisager plus avant l'élaboration de SARP concernant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles. La Convention de Montréal du 28 mai 1999 prescrit quant à elle que les transporteurs, en cas d'accident d'avion, prêtent assistance aux victimes et aux personnes ayant droit à un dédommagement en leur versant sans retard des avances de fonds. La Conférence de Montréal a également adopté la Résolution n° 2 exhortant les transporteurs à payer ces avances. En réponse à la Résolution A38-1 de l'Assemblée, le Conseil a adopté une pratique recommandée de l'Annexe 9 — *Facilitation* concernant l'établissement, par les États, de lois, règlements et/ou politiques à l'appui de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. L'Assemblée est invitée : à prendre acte des informations contenues dans la note WP/32 ; et à adopter le projet de résolution joint à la note sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, qui remplacerait la Résolution A38-1.

104. Le délégué du Brésil présente ensuite la note WP/247 qui contient des informations générales sur l'attention accordée à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation ces dernières années et décrit les mesures prises par l'Autorité brésilienne de l'aviation civile pour s'assurer que toutes les parties concernées connaissent les procédures essentielles à suivre pour apporter une assistance adéquate à ces victimes et à leurs familles. Le Brésil est d'avis que les passagers sont mieux servis lorsque les États, les transporteurs aériens, les organismes d'assistance et d'autres prestataires de services sont sensibilisés collectivement à l'importance de la préparation à faire face aux accidents d'aviation avec victimes. L'Assemblée est invitée à envisager la création d'un forum officiel pour partager les expériences des États membres concernant les règlements sur l'assistance aux familles afin d'améliorer davantage les SARP connexes de l'OACI.

105. Au nom de l'Italie, de la Malaisie et du Mexique, le délégué de l'Espagne présente la note WP/137-Révision n° 1 sur la nécessité d'une politique appropriée d'aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Il souligne que les conséquences d'un accident d'aviation sont avant tout de nature humaine et que la communauté aéronautique internationale et les États doivent en conséquence disposer de politiques et d'une planification appropriée pour venir en aide aux victimes et à leurs familles. Comme l'indique la note WP/32 (Conseil), lors de sa 38^e session, l'Assemblée est convenue, sur proposition de l'Espagne et d'autres États, d'insérer dans l'Annexe 9 — *Facilitation* une pratique recommandée concernant l'établissement par les États de lois, règlements et/ou politiques sur l'assistance à fournir aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Par la suite, une nouvelle pratique recommandée 8.46 a été adoptée dans le cadre de l'Amendement 25 à l'Annexe 9 qui est entré en vigueur

à compter du 25 février 2016. Le délégué de l'Espagne souligne que s'il s'agit là d'une première étape importante, des mesures allant au-delà de celles décrites dans la note WP/32 sont nécessaires. Faisant remarquer qu'un sentiment similaire a été exprimé par l'ACVFFI dans la note WP/270, il félicite l'ACVFFI pour son travail acharné en faveur des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles.

106. L'Assemblée est invitée dans la note WP/137-Révision n° 1 : à prier instamment les États de prendre les mesures appropriées pour assurer l'application des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à l'assistance aux victimes et de la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) ; à prier instamment le Conseil d'élever au rang de norme la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 concernant l'établissement par les États de lois, de règlements et/ou de politiques en matière de fourniture d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et leurs familles, eu égard à la mise en œuvre effective par les États de cette pratique recommandée ; à prier instamment le Conseil d'étudier la possibilité d'insérer dans l'Annexe 9 une disposition établissant une pratique recommandée qui permet aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports de disposer de plans appropriés pour fournir en temps voulu une assistance efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles ; à demander à l'OACI de passer en revue l'USOAP et de l'actualiser en y intégrant de nouvelles questions de protocole qui facilitent à la fois la détermination du niveau d'application des dispositions et des politiques en matière d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et une meilleure connaissance de leur mise en œuvre effective.

107. L'observatrice de l'ACVFFI commence sa présentation de la note WP/270 en exprimant sa reconnaissance à l'Organisation pour le rôle moteur qu'elle a joué en approuvant la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* en mars 2013 et pour les mesures prises ultérieurement en vue de son application. Elle insiste sur la nécessité de continuer à accomplir des progrès et d'élever au rang de norme la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9, comme le propose sa Fédération dans la note WP/270, ainsi que l'Italie, la Malaisie, le Mexique et l'Espagne dans la note WP/137-Révision n° 1. L'observatrice de l'ACVFFI souligne qu'au-delà des mesures demandées dans la Résolution A38-1 de l'Assemblée, les États, les exploitants d'aéronefs et les aéroports ont tous un rôle fondamental à jouer dans la mise en œuvre de cette politique de l'OACI. Relevante que l'IATA et l'ACI ont plaidé en faveur de l'inclusion de questions de protocole pertinentes sur l'assistance aux familles dans les audits effectués dans le cadre de l'USOAP de l'OACI, elle souligne que cela bouclerait le cercle et garantirait l'application effective des politiques d'assistance aux familles. L'Assemblée est invitée dans la note WP/270 à prier instamment le Conseil : d'élever au rang de norme la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 en l'adoptant comme norme internationale ; et d'inclure dans les audits USOAP de l'OACI des questions de protocole qui permettent de vérifier la conformité à la pratique recommandée 8.46 dans chaque État membre.

108. L'observatrice de l'ACVFFI souligne que le fait d'investir dans la sécurité de l'aviation signifie aussi mettre l'accent sur les conséquences humaines des accidents d'aviation, soit un aspect auquel sa Fédération a pu contribuer grâce à ses connaissances et son expérience. En mémoire des plus de 600 personnes mortes à la suite d'accidents d'avion survenus récemment en Allemagne, en Espagne et au Pakistan, et de toutes les autres victimes de ce type, elle prie instamment l'Assemblée d'appuyer la note WP/270 et les mesures qui y sont proposées.

109. L'observatrice de l'ACVFFI exprime également son appui à la note WP/137-Révision n° 1 (Espagne) et à la note WP/247 (Brésil), ainsi qu'à la résolution actualisée de l'Assemblée sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles proposée par le Conseil dans la note WP/32, qui remplacerait la Résolution A38-1.

Analyse

110. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) exprime son appui aux notes WP/32 (Conseil) et WP/137-Révision n° 1. Réaffirmant la solidarité de son État avec l'ACVFFI et son appui aux initiatives de cette dernière, et félicitant la Fédération pour son courage, son dévouement et sa détermination à accomplir de nouveaux progrès en vue d'assurer la fourniture d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, il approuve aussi la note WP/270.

111. Le délégué de l'Italie exprime son appui à la note WP/32, en particulier au projet de résolution de l'Assemblée qui y est joint. Il souligne qu'il est nécessaire d'apporter une aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles d'une manière harmonisée au niveau mondial, par le biais des réglementations nationales des États, en tenant compte avant tout des besoins et des émotions des personnes touchées par ces accidents. Le délégué de l'Italie se déclare fermement convaincu que la communauté aéronautique internationale et les États devraient disposer de politiques adéquates et d'une planification appropriée pour venir en aide aux victimes et à leurs familles, comme le souligne la note WP/137-Révision n° 1.

112. Le délégué des États-Unis rappelle que depuis 1996, à la suite de certains accidents de transport aérien aux États-Unis, la loi américaine prescrit la fourniture d'une assistance familiale. Depuis 20 ans, les États-Unis sont témoins de l'attention croissante accordée à l'importance d'assurer une assistance adéquate aux survivants et aux familles des personnes impliquées dans des catastrophes aériennes. Le délégué des États-Unis apporte donc son appui aux notes WP/32, WP/137-Révision n° 1, WP/247 et WP/270.

113. S'agissant des notes WP/137-Révision n° 1 (Italie, Malaisie, Mexique et Espagne) et WP/270 (ACVFFI), le délégué du Royaume-Uni convient avec les intervenants précédents que l'OACI et ses États membres ont le devoir de faire de leur mieux pour les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles qui sont touchées par ces événements traumatiques et pour les prendre en charge pendant les enquêtes, lesquelles pourraient être bouleversantes et déplaisantes pour elles. En particulier, il encourage les États à partager leurs expériences en la matière pour permettre à d'autres États d'améliorer leurs pratiques, comme le suggère la note WP/247 (Brésil), afin que ces terribles événements n'aient pas que des aspects négatifs.

114. Indiquant que son État est disposé à apporter son aide à cet égard, le délégué du Royaume-Uni exprime son appui sans réserve au point a) de la suite à donner du résumé analytique de la note WP/137-Révision n° 1, qui vise à inviter instamment les États à prendre les mesures appropriées en vue de mettre en œuvre la disposition de l'Annexe 9 — *Facilitation* relative à l'assistance aux victimes, et la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998). En ce qui concerne les points b) et c) de la suite à donner, il estime qu'il est trop tôt pour élever au rang de norme la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 et pour instaurer une nouvelle pratique recommandée. La pratique recommandée 8.46 n'ayant été intégrée que récemment dans l'Annexe 9, le délégué du Royaume-Uni estime qu'il serait peut-être préférable d'accorder un peu plus de temps pour que l'OACI puisse examiner attentivement son efficacité et déterminer si des améliorations sont nécessaires. Pour ce qui est du point c) de la suite à donner, tout en convenant que les aéroports et les exploitants d'aéronefs devraient établir des plans d'assistance aux victimes d'accidents et à leurs familles, le délégué du Royaume-Uni suggère que la question de l'élaboration d'une pratique recommandée connexe de l'Annexe 9 soit soumise au Groupe d'experts de la facilitation (FALP) pour étude approfondie avant son examen par le Conseil.

115. S'agissant du point d) de la suite à donner de la note WP/137-Révision n° 1, le délégué du Royaume-Uni exprime sa préférence pour l'examen de la nécessité d'inclure dans l'USOAP de nouvelles questions de protocole concernant le niveau de mise en œuvre des dispositions et politiques sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles dans le cadre des travaux en cours sur la question plus large de savoir comment et si les normes de l'Annexe 9 non liées à la sécurité pourraient faire l'objet d'audits à l'avenir. Il rappelle, à cet égard, qu'une approche fondée sur une liste de contrôle de la conformité a été mise à l'essai dans ce dernier cas antérieurement, en 2016.

116. Le délégué du Liban approuve les notes WP/32, WP/137-Révision n° 1, WP/247 et WP/270. Se référant au projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/32, qui remplacerait la Résolution A38-1 de l'Assemblée, il se déclare favorable en particulier à l'inclusion d'un sixième paragraphe nouveau du préambule sur l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 et la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, et d'un quinzième paragraphe nouveau du préambule sur l'insertion d'une disposition dans l'Annexe 9 en 2015, qui permettrait aux États d'adopter des lois, règlements et/ou politiques visant à aider les victimes des accidents d'aviation et leurs familles à bénéficier d'une assistance. Le délégué du Liban fait remarquer que son État est fier d'avoir participé à la rédaction de la Convention de Montréal, qui commence à être acceptée à l'échelle internationale, car elle vise à répondre aux besoins économiques immédiats des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles en prévoyant le versement sans délai d'avances par les transporteurs aériens concernés.

117. Résumant le débat, le Directeur adjoint de la sécurité aérienne indique que le Comité exécutif apprécie vivement les efforts déployés par le Conseil pour adopter la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9 concernant l'établissement par les États de lois, règlements et/ou politiques visant à venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles et convient de recommander à la Plénière d'adopter la nouvelle résolution de l'Assemblée sur l'assistance aux victimes et aux familles en cas d'accidents d'aviation proposée par le Conseil dans la note WP/32, qui remplacerait la Résolution A38-1.

118. En ce qui concerne la note WP/247 (Brésil), le Comité exécutif, rappelant que la première SARP de l'OACI portant sur l'établissement par les États de lois, règlements et/ou politiques à l'appui de cette assistance a été introduite dans l'Annexe 9 le 25 février 2016, convient de recommander à la Plénière que le Conseil soit invité à envisager d'organiser une réunion mondiale de l'OACI sur l'assistance aux familles après 2019, lorsque les États auraient acquis une expérience suffisante sur ce sujet.

119. Pour ce qui de la note WP/137-Révision n° 1 (Italie, Malaisie, Mexique et Espagne), le Comité exécutif reconnait les initiatives louables prises par le Conseil ces dernières années, notamment l'adoption de la pratique recommandée 8.46 de l'Annexe 9, mais il appuie l'idée selon laquelle les souffrances des victimes et de leurs familles pourraient être davantage atténuées par la mise en œuvre de plans appropriés d'assistance aux familles de la part des exploitants d'aéronefs et d'aéroports, comme le recommande la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998).

120. S'agissant de la note WP/270 (ACVFFI), le Comité exécutif convient que la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998), le *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) et l'introduction de la pratique recommandée 8.46 dans l'Annexe 9 le 25 février 2016 ont considérablement rehaussé le niveau mondial de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Rappelant que les questions de protocole pertinentes ont été intégrées dans l'amendement des questions de protocole de l'USOAP (applicables en janvier 2017), il convient de recommander à la Plénière que le Conseil soit invité à examiner plus avant la proposition tendant à transformer en norme la pratique recommandée 8.46

de l'Annexe 9, et à élaborer une pratique recommandée concernant la bonne exécution du plan d'assistance aux familles par les exploitants aériens et d'aéroports, après un examen des résultats des audits USOAP.

121. Le Comité exécutif convient de reporter la présentation des notes relatives aux maladies infectieuses et à la désinfection des aéronefs, à la Prochaine génération de professionnels de l'aviation et au *Programme OACI pour l'égalité des sexes* à la prochaine séance, au cours de laquelle toutes ces questions de politique de haut niveau seront examinées.

122. La séance est levée à 17 h 20.

Procès-verbal de la huitième séance
(Lundi 3 octobre 2016 à 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Maladies infectieuses et désinsectisation des aéronefs

- Note présentée par les États-Unis

Prochaine génération de professionnels de l'aviation

- *Programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI*
- Note présentée par la République dominicaine

Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation

- *Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation*
- Note d'information présentée par la République dominicaine
- Note d'information présentée par les Émirats arabes unis
- Note d'information présentée par les États-Unis
- Note d'information présentée par l'Association du transport aérien international (IATA)

2. Point 24 : Gestion des ressources humaines

- *Gestion des ressources humaines*
- Note d'information présentée par la Chine

3. Point 25 : Situation du personnel de l'OACI

- *Situation du personnel de l'OACI*

4. Point 26 : Multilinguisme à l'OACI

- *Multilinguisme à l'OACI*
- Note présentée par la Colombie au nom des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)
- Note présentée par la Fédération de Russie

5. Point 27 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI

- *Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI*

- *Remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI*
- Note présentée par Cuba
- Note présentée par les États-Unis
- Note d'information présentée par les Émirats arabes unis
- *Les réunions stratégiques hors siège du Conseil comme mécanisme visant à améliorer l'efficacité et l'efficacités de l'OACI*
- Note présentée par le Groupe ABIS, le CERG, le Chili et NORDICAO
- Note d'information présentée par le Comité aéronautique inter-États (IAC)

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

1. Le Comité reprend (EX/7) et achève l'examen du point 31, en commençant par la question des maladies infectieuses et de la désinsectisation des aéronefs.

Maladies infectieuses et désinsectisation des aéronefs

2. Le délégué des États-Unis présente la note WP/84 (*Nécessité de directives sur l'évaluation des risques et de critères basés sur les performances pour la désinsectisation des aéronefs*), qui souligne la nécessité pour l'OACI de collaborer avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour élaborer une approche réglementaire axée sur les performances et les risques de la désinsectisation chimique et non chimique des aéronefs. L'approche en trois volets proposée pour lutter contre la propagation des vecteurs pathogènes par l'aviation internationale permettrait d'utiliser des critères de performance convenus pour les méthodes de désinsectisation chimiques ou non chimiques ; de donner des orientations spécifiques émanant de l'OMS sur les éléments d'un modèle d'évaluation des risques reposant sur des bases scientifiques que les États pourraient utiliser pour déterminer le besoin de désinsectisation des aéronefs ; et d'échanger efficacement des informations sur les mesures et la situation en matière de lutte contre les vecteurs et de désinsectisation dans les aéroports internationaux. L'Appendice à la note contient un projet de résolution sur les critères fondés sur les performances et des éléments indicatifs sur la désinsectisation des aéronefs et les mesures de lutte antivectorielle, qui remplacerait la Résolution A37-14 (*Désinsectisation non chimique des cabines et des postes de pilotage d'aéronefs effectuant des vols internationaux*).

Analyse

3. Exprimant son appui aux mesures proposées et au projet de résolution figurant dans la note WP/84, la déléguée de la Suède insiste sur la nécessité d'évaluer l'efficacité des méthodes non chimiques de désinsectisation des aéronefs, compte tenu de l'inefficacité possible de certains produits chimiques, des restrictions imposées par certains États sur l'utilisation des aérosols, et des problèmes potentiels de santé publique. Elle accueille par ailleurs favorablement le registre aéroportuaire de lutte contre les vecteurs de l'OACI, qui aiderait les États à prendre des décisions éclairées concernant les mesures préventives contre les maladies à transmission vectorielle et à améliorer le système de prévention au niveau international.

4. Exprimant également son soutien et son appréciation pour la note WP/84, l'observateur de la Fédération internationale des travailleurs des transports (ITF) souligne l'utilisation efficace d'autres méthodes non chimiques de désinsectisation comme solution aux problèmes posés par l'utilisation des insecticides.

5. Le Directeur adjoint de la sécurité aérienne informe le Comité que le Secrétariat a commencé à travailler sur les critères de performance destinés à tester la désinsectisation non chimique. L'élaboration initiale du projet de modèle devant être utilisé par les États pour déterminer la nécessité d'une désinsectisation des aéronefs a été amorcée et sera poursuivie en collaboration avec l'OMS dans le cadre de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCAs). De plus, le registre aéroportuaire de lutte contre les vecteurs est mis à disposition sur le site web public de l'OACI pour faciliter l'échange d'informations sur les mesures en place dans les aéroports internationaux. Le Comité est aussi informé que la désinsectisation chimique continuerait d'être utilisée dans l'exploitation des aéronefs cargo.

6. À la lumière des débats, le Comité exécutif convient de recommander à l'Assemblée d'adopter le projet de résolution sur les critères fondés sur les performances et les éléments indicatifs concernant la désinsectisation des aéronefs et les mesures de lutte antivectorielle présenté dans l'Appendice à la note WP/84.

Prochaine génération de professionnels de l'aviation

7. La Secrétaire générale présente la note WP/33 qui donne une vue d'ensemble des travaux du programme de la Prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI. Reconnaissant l'importance de ses travaux, l'Organisation a élevé l'initiative NGAP au rang de programme de l'OACI, ses objectifs ayant été incorporés dans le plan d'activités de l'OACI, le Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et le Plan mondial de navigation aérienne (GANP). Le succès du programme NGAP repose cependant sur l'appui des États, des organisations internationales, de l'industrie et des milieux universitaires. Dans ce sens, l'Assemblée est invitée à adopter le projet de résolution joint à la note, qui promeut les activités du NGAP et encourage à appuyer le programme afin de veiller à ce qu'un contingent de professionnels hautement qualifiés de l'aviation soit disponible pour soutenir le système de transport aérien international à l'avenir.

8. Le délégué de la République dominicaine présente la note WP/329 (*Proposition d'instauration d'un plan de promotion des carrières en aviation au sein du programme NGAP*), dans laquelle son État insiste sur la nécessité d'une formation adéquate pour répondre à la future demande prévue de professionnels hautement qualifiés de l'aviation et propose l'analyse et la conception d'un plan d'action qu'appuierait l'OACI par l'entremise de l'Équipe spéciale du NGAP et auquel participeraient les centres des membres du programme TRAINAIR Plus, pour servir de modèle aux États lors de l'élaboration des stratégies visant à lier les autorités de l'aviation civile aux institutions éducatives qui contribueraient à assurer le renforcement des capacités des professionnels de l'aviation.

9. Acte est pris de la soumission de deux notes d'information : WP/458 (*Aportes de la República Dominicana a las iniciativas NCLB y NGAP en materia de formación de personal y asistencia a los Estados de la region*) présentée par la République dominicaine, et WP/457 (*Coopération internationale des ÉAU*) présentée par les Émirats arabes unis.

Analyse

10. Exprimant son appui à la note WP/33, le délégué du Pakistan affirme que le NGAP offre la meilleure approche pour répondre à la demande prévue de professionnels hautement qualifiés de l'aviation. Il souligne la volonté du Pakistan de fournir des ressources humaines au programme NGAP.

11. Le délégué de l'Éthiopie insiste sur le besoin crucial d'une assistance de l'OACI pour l'établissement et l'expansion des centres de formation aéronautique, en particulier dans les États en développement, afin de répondre aux besoins de formation. Se félicitant des efforts déployés par l'OACI pour s'attaquer à ce problème grave en intégrant son programme NGAP dans le plan d'activités de l'Organisation, il approuve la note WP/33 et le projet de résolution connexe.

12. Félicitant la République dominicaine pour son initiative (WP/329), la déléguée de l'Espagne exprime son appui au plan d'action proposé, aux initiatives de l'Équipe spéciale du NGAP et à la participation du programme TRAINAIR PLUS (TPP). Elle insiste sur la nécessité pour le plan d'action d'englober non seulement les disciplines aéronautiques existantes, mais aussi celles qui sont nouvelles et émergentes, comme l'analyse des données, et d'être lié aux propositions connexes présentées par l'UE, la CEAC et EUROCONTROL dans d'autres notes, telles que la note WP/105 (*Surmonter les difficultés dans le domaine du renforcement des capacités*).

13. Appuyant fermement les mesures proposées par la République dominicaine dans la note WP/329 et les vues exprimées par la déléguée de l'Espagne, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) met en exergue l'importance de promouvoir de nouvelles professions de l'aviation qui, bien que ne relevant pas nécessairement du domaine technique, sont aussi indispensables pour le développement sûr et ordonné de l'aviation. Il cite à titre d'exemple les professions de juriste, de statisticien et d'économiste de l'aviation.

14. Faisant remarquer que son État appuie pleinement les mesures proposées dans la note WP/33 et le projet de résolution connexe, le délégué de la Malaisie souligne que son État continuerait à fournir aux États une assistance au renforcement des capacités dans le cadre de son Programme de coopération technique.

15. Appuyant aussi pleinement la note WP/33, le délégué de la République de Corée insiste sur la nécessité de remédier à la pénurie imminente de pilotes dans le cadre du programme NGAP.

16. En l'absence d'autres observations, le Comité convient de recommander que l'Assemblée soit invitée à adopter les mesures proposées dans le résumé analytique de la note WP/33, comme suit : a) prendre acte de l'évolution du programme NGAP de l'OACI ; b) encourager les États, les organisations internationales, l'industrie, les milieux universitaires et le réseau du programme TRAINAIR PLUS (TPP) à y participer et à appuyer l'OACI en fournissant des ressources (humaines, financières et sous forme de données) pour soutenir le programme NGAP, ce dernier n'ayant pas été inclus dans le Budget-Programme ordinaire de l'OACI pour le prochain triennat ; c) charger la Secrétaire générale d'actualiser les *Prévisions mondiales et régionales à l'horizon de 20 ans* (Doc 9956), en tenant compte de l'égalité des sexes, et de rendre le document facilement accessible à tous ; et d) adopter le projet de résolution présentée dans l'Appendice à la note.

17. Le Comité prend acte également de la note WP/329 et fait remarquer que des ressources financières et humaines supplémentaires seraient nécessaires pour mettre en œuvre les mesures proposées.

Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation

18. La Secrétaire générale présente la note WP/78 dans laquelle le Conseil propose la création d'un Programme OACI pour l'égalité des sexes en s'appuyant sur les réalisations passées. Compte tenu des faits nouveaux récents liés à l'égalité des sexes à l'échelle mondiale, comme l'ODD 5 de l'ONU sur *l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes*, cette importante initiative amène l'OACI et les États à travailler activement en vue d'établir un cadre qui permettrait de sensibiliser davantage à cette question et d'intensifier les efforts pour renforcer l'égalité et l'autonomisation des femmes à l'OACI et dans le secteur mondial de l'aviation. Une résolution actualisée et améliorée visant à remplacer la Résolution A36-27 (*Égalité entre les sexes*) est présentée dans l'Appendice A à la note.

19. Le Comité fait remarquer que les deux notes d'information ci-après ont été soumises au titre de ce point : WP/410 (*Conformité à l'Annexe 9, Chapitre 5, normes 5.26 à 5.29*), présentée par les États-Unis, et WP/305 (*Prévention du trafic illicite d'espèces sauvages au moyen de l'aviation commerciale*), présentée par l'IATA.

Analyse

20. Appuyant fermement la note WP/78, le délégué de l'Argentine félicite l'OACI pour son initiative qui vise notamment à accroître le pourcentage de femmes parmi les professionnels de l'aviation dans les secteurs public et privé. Soulignant qu'il importe que le Secrétariat suive les progrès accomplis en matière d'égalité des sexes à tous les niveaux au sein de l'OACI, de ses États membres et de l'industrie, il insiste sur la nécessité de prendre les mesures ci-après : encourager les États membres à désigner des femmes pour les représenter dans les organes directeurs et techniques de l'Organisation en fonction de leurs qualifications et compétences techniques et en matière de politique ; optimiser la collecte des données auprès des États membres et de l'industrie sur les questions d'égalité des sexes dans l'aviation et établir des indicateurs clés de performance (KPI) sexospécifiques, basés sur les statistiques fournies ; et organiser des cours de formation à l'intention des femmes et faciliter leur participation à ces cours, en accordant des bourses qui les ciblent. La déléguée de l'Argentine souligne qu'en contribuant à la réalisation de l'ODD 5 de l'ONU, l'OACI, par le biais de son Programme pour l'égalité des sexes, atteindrait l'objectif « Aucune femme laissée de côté ».

21. Exprimant aussi son appui au programme proposé, le délégué de la Norvège souligne que l'égalité entre les sexes constitue l'un des piliers sur lesquels repose une société moderne et affirme que cela s'applique également au secteur de l'aviation.

22. Rappelant qu'elle est l'une des représentantes du Conseil ayant rédigé la proposition de résolution, la déléguée de la Pologne l'approuve et affirme qu'elle peut être soutenue par tous, car elle vise à atteindre l'ODD 5 de l'ONU et à accélérer la dynamique des mesures prises antérieurement par l'OACI en matière d'autonomisation des femmes et d'égalité des sexes.

23. Appréciant vivement les travaux du Conseil de l'OACI sur cette question et souscrivant entièrement aux mesures proposées dans la note WP/78 ainsi qu'aux observations formulées par le délégué de l'Argentine, le délégué de la Suède souligne qu'une organisation est plus efficace et plus performante lorsqu'elle exploite le plein potentiel des femmes pour accomplir ses tâches et relever les défis futurs. Faisant remarquer les mesures et initiatives proactives prises pour attirer les femmes dans le secteur de l'aviation aux niveaux national et régional, il insiste sur la nécessité pour l'OACI de faire de même, non seulement en promouvant les possibilités de participation des femmes à ses travaux, mais

aussi en augmentant le nombre de femmes qualifiées qui posent leur candidature aux postes de l'Organisation.

24. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) félicite les représentants au Conseil de l'Australie, du Portugal, du Japon, des Émirats arabes unis, du Nicaragua, du Kenya et en particulier de la Pologne, pour avoir élaboré le projet de résolution sur le Programme OACI pour l'égalité des sexes et avoir fait avancer cette initiative. Appuyant avec enthousiasme les mesures proposées dans la note WP/78, il souligne l'obligation pour tous d'atteindre les objectifs énoncés dans cette résolution. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) met en exergue, à cet égard, la création par son gouvernement d'un ministère de la Femme et de l'égalité des sexes.

25. Relevant qu'une politique d'égalité entre les sexes a été mise en place dans le secteur de l'aviation civile de son pays, le délégué d'El Salvador félicite le Conseil pour sa proposition d'établir un Programme OACI pour l'égalité des sexes et exprime son appui à celui-ci, dans l'espoir que les autres États membres poursuivraient cette initiative.

26. Le délégué du Nicaragua attire l'attention sur la nécessité de relier la note WP/78 à la note WP/74 (*Gestion des ressources humaines*) présentée par le Conseil au titre du point 24, afin d'assurer une participation égale des hommes et des femmes dans le secteur aéronautique.

27. Exprimant son appui à la note WP/78, la déléguée du Pérou souligne que l'établissement du Programme OACI pour l'égalité des sexes et le suivi de sa mise en œuvre à l'OACI, dans les États membres et dans l'industrie constituent des mesures très pertinentes pour promouvoir l'importance de l'égalité des sexes dans tous les aspects du secteur de l'aviation. Elle met en relief la politique publique péruvienne d'égalité des sexes et d'élimination de la discrimination.

28. Reconnaissant qu'il y aurait une grave pénurie de compétences dans certaines disciplines techniques de l'aviation dans les années à venir, compte tenu de la croissance prévue de l'aviation et d'un taux très élevé de départs à la retraite, le délégué du Royaume-Uni accueille favorablement la note WP/78. Notant qu'à l'échelle mondiale, seulement 0,6 % des pilotes de ligne sont des femmes, il souligne qu'il incombe à tous les États de remédier à cette situation. Le délégué du Royaume-Uni relève, à cet égard, que son État appuie la Résolution A/RES/69/151 de l'Assemblée générale des Nations Unies relative à l'égalité des sexes et le *Programme 2030 des Nations Unies pour le développement durable*. Bien que le Royaume-Uni soit également très favorable au Programme OACI pour l'égalité des sexes, il reconnaît que le profil de l'Organisation en matière d'égalité des sexes est dans une large mesure à l'image de celui des États qui fournissent les talents à l'OACI. Déclarant qu'il incombe aux États et aux partenaires de l'industrie de déployer des efforts concertés pour recruter des femmes dans le secteur de l'aviation et mettre en place des mesures pour les retenir, le délégué du Royaume-Uni souligne qu'il est essentiel de constituer une main-d'œuvre compétente et résiliente pour soutenir une croissance sûre de l'aviation. Il souscrit donc aux points soulevés par le délégué de l'Argentine à cet égard. Le délégué du Royaume-Uni estime que l'un des aspects les plus bénéfiques du Programme OACI pour l'égalité des sexes est l'échange des meilleures pratiques des États et de l'industrie pour attirer, recruter et retenir des femmes dans les disciplines techniques de l'aviation en vue de combler à la fois l'écart entre les sexes et le déficit de compétences dans l'aviation.

29. Se félicitant aussi de la note WP/78, la déléguée de l'Autriche apporte son plein appui aux mesures proposées et au projet de résolution. Reconnaissant qu'il serait utile d'échanger les meilleures pratiques en matière d'égalité des sexes, elle suggère que la plate-forme envisagée pour l'échange de données sur la main-d'œuvre pourrait servir à cette fin. Soulignant l'importance des modèles

de référence dans le traitement des questions d'égalité entre les sexes, la déléguée de l'Autriche se déclare convaincue qu'avec une femme comme Secrétaire générale, l'OACI atteindrait ses objectifs. Elle approuve les interventions de tous les intervenants précédents, en particulier celle du délégué de l'Argentine.

30. Exprimant également son appui à la note, le délégué de l'Arabie saoudite indique qu'il considère que l'égalité des sexes est un objectif réalisable, car elle relève de la justice sociale. Insistant sur la nécessité de disposer d'experts qualifiés, il souligne qu'une fois cette exigence satisfaite, l'égalité des sexes peut être réalisée.

31. Partageant ce point de vue, le délégué du Soudan souligne l'importance d'une approche du recrutement du personnel fondée sur les compétences, plutôt que de simplement augmenter le nombre de postes occupés par des femmes.

32. Apportant son plein appui à la note WP/78, le délégué de l'Afrique du Sud fait remarquer que son État a tiré profit du rôle moteur des femmes, en particulier dans le secteur de l'aviation où les postes de ministre et de vice-ministre des Transports et de directeur de l'aviation civile sont actuellement occupés par des femmes. Rappelant les observations formulées par le délégué du Royaume-Uni, il invite l'OACI et ses États membres à prendre des mesures concrètes pour assurer la correction des nombreux déséquilibres qui subsistent et la réalisation de l'égalité des sexes.

33. Remerciant le Conseil de l'OACI de tous ses efforts visant à promouvoir l'égalité des sexes, la déléguée de la Belgique exprime également son appui sans réserve à la note WP/78. Partageant les points de vue exprimés par le délégué de l'Argentine et tous les autres intervenants, elle réaffirme l'importance de partager les meilleures pratiques et les modèles de référence.

34. Les délégués de Monaco, du Nigeria, du Paraguay, du Sri Lanka, de la Turquie et du Swaziland approuvent la note WP/78, ce dernier soulignant l'importance de promouvoir les carrières dans l'aviation auprès des filles dès le tout début de la scolarité.

35. Apportant également son plein appui à la note WP/78, l'observateur de l'IATA réaffirme qu'il est de la responsabilité de tous de parvenir à l'égalité des sexes dans le secteur mondial de l'aviation.

36. Remerciant tous les intervenants pour leur l'appui sans réserve à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes, la Secrétaire générale convient qu'en travaillant ensemble pour promouvoir l'égalité des sexes et la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation, l'OACI, ses États membres et l'industrie pourraient accomplir des progrès considérables. Soulignant que l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes feraient partie du programme NGAP, elle indique que l'OACI collaborerait avec d'autres organismes des Nations Unies, comme l'UNESCO, pour promouvoir les carrières aéronautiques dans les établissements d'enseignement afin d'attirer les jeunes générations, en particulier les filles, et de renforcer ainsi le bassin de talents. La Secrétaire générale souligne qu'il est possible autant pour les hommes que pour les femmes de faire carrière dans l'aviation.

37. Le Comité reconnait l'importance de l'initiative visant à mettre en place un Programme OACI pour l'égalité des sexes comme cadre dans lequel l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes pourraient être traitées, non seulement au sein de l'OACI mais aussi dans le secteur mondial de l'aviation, et que cela contribuerait à appuyer l'ODD 5 de l'ONU. Le Comité constate par ailleurs que les mesures décrites dans la note WP/78 sur l'égalité des sexes sont liées aux initiatives prioritaires et aux mesures futures identifiées pour le prochain triennat en ce qui concerne la gestion des ressources

humaines dans la note WP/74, et sont également liées aux activités prévues dans la note WP/33 pour le NGAP de l'OACI. Les principes de l'égalité en matière d'accès à l'éducation, de renforcement des compétences et des qualifications, et de possibilités de carrière dans la communauté aéronautique mondiale pour tous les garçons et toutes les filles, toutes les femmes et tous les hommes, sont soulignés. Il est en outre noté que le facteur primordial à prendre en considération lors de la nomination du personnel de l'OACI sera la nécessité d'assurer les normes les plus élevées d'efficacité, de compétence et d'intégrité.

38. À la lumière des débats, le Comité convient de recommander à l'Assemblée d'approuver le projet de Programme OACI pour l'égalité des sexes et les mesures connexes décrites à la section 2 de la note WP/78, et d'adopter le projet de résolution figurant dans l'Appendice à la note, qui remplacerait la Résolution A36-27.

Point 24 : Gestion des ressources humaines

39. La Secrétaire générale présente la note WP/74 qui rend compte des initiatives en cours visant à améliorer la gestion des ressources humaines et à promouvoir l'éthique, l'efficacité et la transparence à l'échelle de l'Organisation. La note définit par ailleurs les domaines prioritaires d'intervention, qui mettraient l'accent sur la diversité des effectifs, la gestion des talents, la motivation et la rétention du personnel, la gestion des performances, la planification de la relève, le bien-être du personnel et l'automatisation des processus relatifs aux ressources humaines, pour améliorer davantage la gestion des ressources humaines et aider grandement l'OACI à atteindre ses Objectifs stratégiques et à satisfaire ses besoins organisationnels. L'Assemblée est invitée : a) à prendre note des réformes entreprises et des réalisations accomplies par l'Organisation pour améliorer la gestion de ses ressources humaines ; et b) à approuver les initiatives prioritaires et les mesures futures définies pour la gestion des ressources humaines au cours du prochain triennat, comme l'indique le paragraphe 9.1 de la note WP/74 et conformément au plan opérationnel pour la gestion des ressources humaines et les résultats attendus qui y sont associés.

40. Le Comité prend acte de la soumission de la note d'information WP/423 (*Appui de la CAAC à l'OACI dans le domaine des ressources humaines*) par la Chine.

Analyse

41. Le délégué de la Chine exprime son appui aux diverses mesures prises par l'OACI pour améliorer la gestion des ressources humaines, et qui figurent dans la note WP/74.

42. Reconnaissant l'importance de la continuité au niveau de la haute direction, le délégué de l'Ukraine recommande l'instauration d'un système d'évaluation plus efficace pour les postes de niveau supérieur, dont il est fait mention au paragraphe 2.4 de la note WP/74, car la limitation du nombre de mandats des postes à ce niveau pourrait avoir un impact négatif sur la continuité des travaux de l'OACI et sur la mémoire institutionnelle de l'Organisation.

43. Le délégué de la République-Unie de Tanzanie exprime son appui ferme à la note WP/74.

44. Exprimant également son appui à cette note, la déléguée de la Géorgie remercie l'OACI, le Conseil et le Secrétariat de l'énorme travail effectué pour améliorer la gestion des ressources humaines. Partageant le point de vue du délégué de l'Ukraine, elle souligne qu'il serait bénéfique pour l'OACI

d'augmenter le nombre de mandats autorisés pour les postes de niveau supérieur ou de réexaminer la question soulevée au paragraphe 2.4.

45. Le délégué de la Turquie appuie pleinement la note WP/74 et les observations formulées par les délégués de l'Ukraine et de la Géorgie.

46. Approuvant également la note, le délégué de l'Arabie saoudite affirme qu'il serait bénéfique de réaliser des projets de coopération technique dans toutes les régions du monde.

47. Tout en appuyant aussi la note, le délégué de la Malaisie souligne l'importance d'inclure la planification de la relève dans les mesures proposées pour le prochain triennat.

48. En réponse aux préoccupations exprimées par les délégués de l'Ukraine, de la Géorgie et de la Turquie, la Secrétaire générale suggère que la question de la limitation du nombre de mandats des postes de niveau supérieur soit renvoyée au Conseil pour examen.

49. En l'absence d'autres observations, le Comité exécutif convient de recommander à l'Assemblée d'adopter les mesures proposées dans la note WP/74 et : a) de prendre acte des réformes entreprises et des résultats obtenus par l'Organisation en matière de renforcement de la gestion de ses ressources humaines ; et b) d'entériner les initiatives prioritaires et mesures futures retenues pour la gestion des ressources humaines au cours du prochain triennat, présentées au paragraphe 9.1 de la note WP/74 et en conformité avec le plan opérationnel pour la gestion des ressources humaines et les résultats attendus qui y sont associés ; et c) de saisir le Conseil de la question de la limitation du nombre de mandats au niveau de la direction.

Point 25 : Situation du personnel de l'OACI

50. La Secrétaire générale présente la note WP/73 [et Rectificatif n° 1 (anglais, français et arabe uniquement)] dans laquelle le Conseil rend compte de la situation de l'effectif de l'OACI au 31 décembre pour les années 2013, 2014 et 2015. La note contient en outre des informations sur la situation en matière de représentation géographique équitable (RGE) et la parité des sexes, une analyse des nominations aux postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur et de leurs incidences sur la RGE et la parité entre les sexes, ainsi que des données démographiques fournies par les Ressources humaines sur l'âge, la durée de service et les prévisions de départ à la retraite. L'Assemblée est invitée : a) à prendre acte du rapport sur la situation présentée dans la note WP/73 et b) à prier instamment les États membres de collaborer avec le Secrétariat de l'OACI pour l'obtention et le maintien d'un effectif diversifié, souple et motivé.

Analyse

51. Accueillant favorablement la note, le délégué de l'Afrique du Sud suggère que l'on envisage de faire entériner les nominations à l'OACI par les États membres, car ces derniers ont tout intérêt à réaliser le RGE et la parité des sexes au sein de l'Organisation.

52. Se félicitant des informations fournies dans la note WP/73, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) souligne que l'OACI devrait s'efforcer d'assurer une répartition judicieusement équilibrée des postes de la catégorie des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur. Il suggère que l'OACI trouve des moyens de régler le financement des postes, en

particulier ceux de l'AOSC, par des fonds extrabudgétaires, car cela pourrait avoir une incidence négative sur le travail de l'OACI en cas de réduction du financement.

53. Réitérant le point soulevé par le délégué du Venezuela (République bolivarienne du), le délégué de l'Espagne suggère que l'Assemblée examine l'écart en matière de ratio entre les postes de niveau D-1 et D-2 et les postes de la catégorie des administrateurs, pour s'assurer que l'OACI recrute les meilleurs experts aux postes de ses divers programmes tout en limitant le nombre de postes de cadre supérieur.

54. En l'absence d'autres observations, le Comité exécutif convient de recommander à l'Assemblée d'adopter les mesures proposées dans la note WP/73 et : a) de prendre acte du rapport de situation qui y est présenté ; et b) de prier instamment les États membres de collaborer avec le Secrétariat de l'OACI pour l'obtention et le maintien d'un effectif diversifié, souple et motivé.

Point 26 : Multilinguisme à l'OACI

55. La Secrétaire générale présente la note WP/43 dans laquelle le Conseil rend compte de la mise en œuvre des politiques et décisions visant à promouvoir le multilinguisme à l'OACI tout en améliorant l'efficacité et l'efficience des services linguistiques. En reconnaissance de l'importance du multilinguisme pour la diffusion mondiale de la documentation de l'OACI et le bon fonctionnement de l'Organisation et de ses organes permanents, les services linguistiques fournis dans les six langues de travail de l'OACI sont fondés sur les principes de parité linguistique, de qualité des services et de distribution simultanée et de respect des meilleures pratiques de l'ONU concernant les services linguistiques. Pour s'attaquer au problème de la réduction importante du financement depuis 2008 et aux difficultés qui en résultent pour le Secrétariat dans les services de traduction, d'interprétation et de publication, les services linguistiques ont réalisé des gains d'efficacité découlant de l'optimisation des ressources disponibles et de l'introduction d'outils technologiques améliorés, qui leur ont permis de faire face à une augmentation constante de la demande de leurs services. En outre, d'autres mesures ont été suggérées à la suite du projet de Budget-Programme ordinaire proposé pour le prochain triennat (2017-2019). L'Assemblée est invitée : a) à prendre note des activités de l'OACI en faveur du multilinguisme à l'Organisation ; et b) à prier instamment les États membres de collaborer activement avec le Secrétariat de l'OACI pour la promotion du multilinguisme comme partie intégrante des programmes et activités de l'Organisation.

56. Au nom des 23 États membres de la CLAC, le délégué de la Colombie présente la note WP/355 (*Politique de l'OACI en matière de services linguistiques*), qui met en exergue la nécessité d'un niveau adéquat de services linguistiques dans les langues de travail officielles de l'OACI pour soutenir la sûreté et la sécurité et d'autres domaines de travail de l'Organisation. Pour faire en sorte que l'OACI continue de fournir des services linguistiques de qualité à ses États membres, d'autant plus que le budget à croissance nominale nulle proposé pour le triennat 2017-2019 présente un risque pour le multilinguisme, les États membres de la CLAC invitent l'Assemblée : a) à réaffirmer la nécessité de soutenir le multilinguisme dans le travail de l'OACI concernant la région hispanophone ; b) à étudier plus en avant de nouvelles méthodes et procédures permettant de renforcer l'efficacité et garantir que l'OACI puisse continuer à fournir des services de qualité à ses États membres ; et c) à demander que les Bureaux régionaux soient habilités à mettre au point des mécanismes de recouvrement des coûts leur permettant de produire des traductions officielles de l'OACI.

57. Le délégué de la Fédération de Russie présente la note WP/357 (*Multilinguisme — L'un des principes fondamentaux permettant de réaliser les objectifs de l'OACI en tant qu'institution*

spécialisée des Nations Unies), qui attire l'attention sur l'impact de la réduction des services linguistiques sur le travail de l'Organisation et de ses États membres, notamment sur la participation des États membres non anglophones à l'élaboration et à l'application des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI et sur l'initiative connexe *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'Organisation. Conformément aux Résolutions A22-29, A24-21 et A37-25 de l'Assemblée et au rapport du Corps commun d'inspection intitulé *Situation du multilinguisme dans les organismes du système des Nations Unies* (JIU/REP/2011/4), la Fédération de Russie invite l'Assemblée : à approuver les mesures proposées au paragraphe 5 de la note WP/357 pour faire en sorte que le multilinguisme, l'un des principes fondamentaux de l'Organisation, soit respecté afin de faciliter un accès et une participation équitables à tous ses organes délibérants, conformément à l'article 37 de la Convention de Chicago, qui souligne la collaboration des États membres pour assurer l'uniformité des règlements et des SARP. Le délégué de la Fédération de Russie saisit par ailleurs l'occasion pour approuver la note WP/355 présentée par la CLAC.

Analyse

58. Exprimant son appui à la note WP/43, le délégué de l'Argentine annonce l'engagement de son État à collaborer activement avec l'OACI à la promotion du multilinguisme en tant que partie intégrante des programmes et activités de l'Organisation, en poursuivant ses travaux visant à créer une version espagnole du site web public de l'OACI. Il réitère également son appui à la note WP/355, dont son État est l'un des coauteurs.

59. Le délégué de l'Espagne se félicite de l'engagement de l'Argentine. Approuvant également la note WP/43, il souligne que le multilinguisme fait partie intégrante — de l'ADN — de tous les organismes des Nations Unies et revêt une importance capitale pour les travaux de l'OACI. Approuvant par ailleurs la note WP/355, le délégué de l'Espagne suggère que la proposition de la CLAC tendant à habiliter les Bureaux régionaux à élaborer des mécanismes de recouvrement des coûts pour la production de traductions officielles de l'OACI soit renvoyée au Conseil pour examen. Tout en exprimant son accord avec les principes exprimés dans la note WP/357, le délégué de l'Espagne suggère que les mesures proposées par la Fédération de Russie au paragraphe 5 soient adressées à l'OACI dans son ensemble plutôt qu'à la Secrétaire générale. Se référant au paragraphe 5 d), il réaffirme qu'il importe de fournir des services d'interprétation, dans la mesure du possible, pour au moins toutes les réunions de haut niveau, les réunions de groupe et les symposiums internationaux. En ce qui concerne le paragraphe 5 h), le délégué de l'Espagne insiste sur la nécessité pour le Conseil de suivre le niveau des services externalisés de traduction et d'interprétation en tenant compte du niveau moyen des autres organismes des Nations Unies.

60. À l'appui de la mesure proposée dans la note WP/43 et des vues exprimées par tous les intervenants précédents, le délégué de l'Arabie saoudite souligne de nouveau l'importance du multilinguisme dans la diffusion de la documentation de l'OACI auprès des États membres pour aider à la mise en œuvre des SARP, en particulier dans les domaines de la sûreté et de la sécurité.

61. Soulignant que son État attache une grande importance au multilinguisme dans les organisations internationales, le délégué de la France réaffirme que le multilinguisme est l'ADN du multilatéralisme et avertit que tout effet négatif sur la diversité linguistique affaiblirait la pensée collective. Insistant sur le fait que la France resterait vigilante pour se prémunir contre de tels effets négatifs sur le multilinguisme à l'OACI, il exprime son appui aux propositions présentées dans les notes WP/355 et WP/357. Le délégué de la France souligne que la promotion active du multilinguisme devrait être l'objectif commun du Secrétariat, des États membres et des autres partenaires, car elle améliore

l'efficacité et l'efficience de l'OACI, facilite la compréhension et la mise en œuvre des SARP et est entièrement cohérente avec l'initiative NCLB de l'Organisation.

62. Le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) approuve les notes présentées par le Conseil, la CLAC (dont son État est membre) et la Fédération de Russie. Se félicitant également de l'élaboration par l'Argentine d'une version espagnole du site web public de l'OACI, il affirme qu'il s'agit d'une contribution précieuse et encourage les autres États et régions à faire de même. Insistant sur l'importance d'une documentation de grande qualité et disponible en temps voulu sur les SARP, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) souligne que les services linguistiques ne devraient pas être considérés uniquement comme une dépense, mais aussi comme un investissement pour atteindre les objectifs de l'OACI. Il affirme que conformément à la note WP/357 qui est alignée sur l'initiative NCLB de l'OACI et aux observations formulées par le délégué de l'Argentine, « aucune langue ne devrait être laissée de côté », afin de garantir une contribution efficace et efficiente de l'OACI au développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

63. Appuyant pleinement les notes WP/355 (dont son État est l'un des coauteurs) et WP/357, ainsi que les vues exprimées par le délégué du Venezuela (République bolivarienne du), le délégué du Nicaragua souligne que les retards dans la traduction de la documentation relative aux SARP créent le risque que les États ne disposent pas de suffisamment de temps pour analyser et appliquer les SARP. Il affirme qu'il est futile pour l'OACI de promouvoir son initiative NCLB si les États n'ont pas accès aux documents techniques nécessaires dans la langue appropriée pour permettre la mise en œuvre des SARP.

64. Le délégué du Canada souligne qu'en tant qu'État officiellement bilingue et culturellement diversifié, le Canada appuie fermement les politiques visant à maintenir des communications multilingues au sein de l'OACI et avec les États membres, mais dans les limites d'une budgétisation prudente et efficace. Le Canada encourage l'OACI à veiller à ce que les États membres aient un accès égal et constant à ses communications dans les six langues de travail officielles de l'Organisation et à ce que les documents officiels de l'OACI soient publiés simultanément dans ces langues, car tout retard dans la publication des SARP ou autres documents de l'OACI pour une ou plusieurs langues pourrait créer des disparités et une confusion entre États membres dans l'application des politiques aéronautiques essentielles.

65. S'associant aux observations des intervenants précédents sur l'importance du multilinguisme, le délégué de la Côte d'Ivoire exprime son ferme appui à l'intervention du délégué de la France. Il fait remarquer à cet égard que la Côte d'Ivoire, dont la langue officielle est le français, est membre à part entière de l'Organisation internationale de la francophonie (OIF).

66. Approuvant également l'intervention du délégué de la France, le délégué de Monaco souligne que la raison pour laquelle le multilinguisme est un sujet récurrent ne réside pas dans la remise en question de son importance, mais plutôt dans le fait qu'il constitue un problème budgétaire important pour l'OACI. Il suggère donc, dans un esprit pragmatique, que le Secrétariat présente au Conseil de l'OACI, pour examen, une étude clarifiant les coûts réels de la prestation de services linguistiques afin que les États membres puissent déterminer l'impact sur leurs contributions respectives à l'OACI.

67. Se déclarant favorable aux notes WP/43, WP/355 et WP/357, le délégué du Burkina Faso affirme que les mesures proposées permettraient à l'OACI d'atteindre ses objectifs dans le cadre de son initiative NCLB, comme l'a souligné le délégué de la France.

68. Approuvant aussi ces trois notes, le délégué du Mozambique souligne que même si le portugais est la septième langue la plus largement parlée dans le monde, quelque 330 millions de personnes s'en servant à l'échelle planétaire pour communiquer, et s'il est une langue de travail officielle, entre autres, de l'ONU, de l'Union africaine et de l'UE, il ne constitue pas une langue officielle de l'OACI. Mettant en exergue les difficultés découlant de la traduction en portugais, par des experts autres que ceux de l'aviation, de documents relatifs à la sûreté et à la sécurité de l'OACI, il propose que le Conseil de l'Organisation envisage à l'avenir de faire traduire ces documents en portugais.

69. Appuyant l'intervention du délégué du Mozambique, le délégué du Portugal affirme que l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) de l'OACI et l'objectif « Aucune langue laissée de côté » représentent les deux faces de la même médaille. Il comprend néanmoins la position exprimée par le délégué de Monaco concernant les restrictions budgétaires et suggère que cette question soit examinée plus avant.

70. Approuvant les notes WP/43 et WP/355 (dont son État est l'un des coauteurs), la déléguée du Mexique souligne l'appui de son État au projet de Budget-Programme ordinaire de l'Organisation pour le triennat 2017-2019, ainsi qu'au multilinguisme à l'OACI et dans le système des Nations Unies. Rappelant que le financement des services linguistiques de l'OACI a considérablement diminué depuis 2008, ce qui a entraîné une diminution du nombre de traducteurs et d'interprètes, au détriment du multilinguisme, elle souligne que l'Assemblée et le Secrétariat doivent veiller à ce que cela ne se reproduise plus à l'avenir.

71. Le Comité reconnait que les services linguistiques font partie intégrante de tous les programmes de l'OACI, qu'ils sont essentiels à la réalisation de tous les objectifs stratégiques de l'Organisation et à la mise en œuvre mondiale des SARP et des PANS et qu'ils constituent une condition essentielle de l'initiative NCLB de l'Organisation. Le Comité prend acte également de l'appui apporté par l'Argentine, la Chine et l'Arabie saoudite à la traduction du site web public de l'OACI en espagnol, chinois et arabe respectivement.

72. À la lumière des débats, le Comité convient de recommander à l'Assemblée : a) de demander au Conseil de suivre de près la mise en œuvre des politiques et décisions qu'il a adoptées pour améliorer l'efficacité et l'efficacités des services linguistiques, en reconnaissant le multilinguisme comme principe fondamental pour atteindre les objectifs de l'OACI ; et b) de demander au Conseil de poursuivre l'analyse et la réévaluation des ressources nécessaires pour assurer la disponibilité, en temps voulu et dans toutes les langues de travail de l'Organisation, des documents de l'OACI relatifs à l'application des normes, et d'examiner plus en avant le niveau d'externalisation nécessaire pour ces objectifs, tout en tenant compte des meilleures pratiques des autres organismes similaires des Nations Unies.

Point 27 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI

73. Le Directeur de l'administration et des services (D/ADB) présente la note WP/75 dans laquelle le Conseil rend compte des réalisations et des progrès accomplis par les organes directeurs et le Secrétariat pour améliorer l'efficacité et l'efficacités de l'Organisation. La note présente par ailleurs les mesures en cours et définit celles à prendre pour améliorer davantage la situation au cours du triennat 2017-2019. Mettant en exergue les initiatives en cours, le Directeur de l'administration et des services souligne qu'elles témoignent de l'engagement de l'OACI à améliorer l'efficacité et l'efficacités et à poursuivre ses efforts visant à donner suite aux recommandations des États membres. L'Assemblée est invitée à prendre note des progrès accomplis en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficacités de

l'Organisation, et à approuver les mesures visant à opérer, au cours du triennat 2017-2019, de nouvelles améliorations qui sont décrites dans la note.

74. La Secrétaire générale présente ensuite la note WP/22 dans laquelle le Conseil fait rapport sur la question de l'augmentation du taux de réponse des États membres aux lettres qui leur sont envoyées et propose des mesures visant à résoudre ce problème, sur la base d'une analyse de la situation et des raisons du faible taux de réponse. Ces mesures tiennent compte des constatations du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP) de l'OACI, et des commentaires reçus des États membres sur les difficultés rencontrées pour répondre aux lettres. La Secrétaire générale souligne que les conseils donnés par les États membres, les groupes régionaux, les organisations internationales et d'autres entités sont inestimables pour les organes directeurs et le Secrétariat, car ils constituent une rétroaction complète qui permet à l'OACI de traiter les véritables questions et de consacrer les ressources limitées en priorité aux besoins réels. Elle insiste par ailleurs sur le fait que l'OACI reste déterminée à accroître le taux de réponse aux lettres adressées aux États, tout en prenant des mesures pour réduire au minimum la charge administrative qui en découle pour les États membres. Se référant aux mesures proposées au paragraphe 2.3 de la note WP/22, la Secrétaire générale souligne que la coopération des États membres est nécessaire, en ce qui concerne en particulier la réponse aux lettres dans les délais indiqués, pour que l'OACI puisse résoudre les problèmes identifiés dans la note. L'Assemblée est invitée à adopter le projet de résolution connexe qui figure dans l'Appendice à la note.

75. Le délégué de Cuba présente la note WP/119 (*L'expérience de Cuba en matière de réception, évaluation et traitement des lettres aux États de l'OACI*), qui décrit la procédure interne que suit l'Institut cubain de l'aviation civile (IACC) pour répondre efficacement et dans les délais aux lettres de l'OACI. L'Assemblée est invitée à diffuser les meilleures pratiques mentionnées dans la note auprès des autres États membres et à envisager d'inclure certains éléments de ces pratiques dans les procédures de suivi des communications qu'établira l'OACI.

76. Le délégué des États-Unis présente la note WP/86 (*Renforcer la mise en œuvre des dispositions relatives à l'aviation internationale*), qui propose des améliorations au processus d'élaboration et d'examen des SARP ; encourage les États à répondre aux lettres sur les amendements proposés aux Annexes et aux PANS ; et encourage les Bureaux régionaux de l'OACI à jouer un rôle actif dans ce domaine et dans le processus régional de mise en œuvre. L'Appendice à la note contient une proposition de texte actualisé de la Résolution A38-11, *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*, qu'elle remplacerait. Le délégué des États-Unis fait remarquer que compte tenu des débats de fond de la Commission technique sur la note WP/86 au titre du point 35, *Sécurité de l'aviation et normalisation de la navigation aérienne*, son État souhaite maintenant proposer que les paragraphes 19 et 20 du dispositif du projet de résolution joint à sa note soient révisés afin de préciser l'intention de la communication par le biais des États membres dans ces dispositions. Le texte amendé se lirait comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« 19. ~~Charge l'OACI~~ **Prie instamment les États membres** d'examiner ~~les processus existants d'élaboration des SARP et de mettre en œuvre des changements destinés à encourager l'inclusion des observations d'un ensemble plus large de parties prenantes de l'industrie de l'aviation~~ leurs procédures liées à l'élaboration des SARP afin de renforcer la participation d'un ensemble plus large de parties prenantes de l'industrie de l'aviation ; ».

« 20. *Charge Demande* à l'OACI d'envisager l'élaboration d'une stratégie de transition et de communication couvrant l'ensemble des phases de planification et de mise en œuvre des États membres qui, à leur tour, faciliteraient et qui devrait comprendre la sensibilisation des groupes parties prenantes.

77. Acte est pris de la soumission par les Émirats arabes de la note d'information WP/320 (*Volume de la correspondance de l'OACI*).

Analyse

78. Le délégué de la Chine exprime son appui aux diverses mesures prises par l'OACI pour accroître son efficacité et son efficacité, telles que décrites dans la note WP/75.

79. La déléguée de Cuba note que son État se félicite également des progrès réalisés sur le plan de l'amélioration de l'efficacité et de l'efficacité de l'Organisation. Toutefois, en ce qui concerne le Répertoire d'information sur les zones de conflits (CZIR) (voir paragraphe 2.3.1 de la note WP/75), Cuba souhaite rappeler le mécanisme existant au titre de la Convention de Chicago et de l'Annexe 15 — *Services d'information aéronautique*, par lequel les États publient des *avis aux aviateurs* (NOTAM) pour informer les autres États des risques auxquels l'aviation civile internationale est exposée dans leurs espaces aériens respectifs. Selon Cuba, ce mécanisme accepté par les États est valide et les États sont tenus de s'y conformer. La responsabilité de l'OACI consiste à suivre le respect des obligations par les États.

80. Cuba considère donc inappropriée la mise en place par l'OACI d'un mécanisme parallèle, le CZIR, qui sert à diffuser des informations peu fiables et non transparentes sur les risques pour l'aviation civile découlant des zones de conflit. Cuba est également d'avis que le CZIR ne permet pas « de créer et de maintenir l'amitié et la compréhension entre les pays et les peuples du monde », comme l'indique le préambule de la Convention de Chicago, et qu'il peut être utilisé d'une manière qui a une incidence négative tant sur la souveraineté que sur les économies des États. C'est pour ces raisons que Cuba s'est refusé à participer au CZIR. Il estime que la question relève davantage de la compétence du Conseil de sécurité des Nations Unies et que le Comité juridique de l'OACI devrait examiner la définition des « zones de conflit » utilisée aux fins du CZIR (« espace aérien au-dessus des zones où un conflit armé est en cours ou est susceptible d'avoir lieu entre des groupes militarisés. Elles comprennent également l'espace aérien au-dessus des zones où de tels groupes sont en état d'alerte ou de tension militaire, ce qui pourrait mettre en danger un aéronef civil ») avant de se pencher sur cette question dans le cadre des normes de l'Annexe 17 — *Sécurité* et de la coopération civile/militaire.

81. Partageant ce point de vue, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) rappelle que lors de l'examen par la Commission technique du point 33, *Sécurité de l'aviation et surveillance et analyse de la navigation aérienne*, son État a également soutenu que le sujet des zones de conflit ne doit pas être traité par l'OACI, car il est contraire à l'esprit de l'article 1 (*Souveraineté*) de la Convention de Chicago et à son Annexe 15.

82. Souscrivant aussi à la position du délégué de Cuba, le délégué du Nicaragua souligne que le fait d'avoir le CZIR comme mécanisme parallèle entraînerait une multiplication inutile d'efforts de la part de l'OACI et des États.

83. Le délégué du Pakistan note que son État est favorable à l'amélioration du taux de réponse aux lettres envoyées aux États de l'OACI, compte tenu de l'importance du retour d'information des États pour l'élaboration des SARP. Il approuve donc les notes WP/22, WP/75 et WP/320.

84. Le délégué du Royaume-Uni appuie sans réserve la note WP/22, car les réponses aux lettres envoyées aux États donnent à ces derniers l'occasion d'influencer le processus décisionnel de l'OACI, en ce qui concerne en particulier les États qui ne sont pas actuellement représentés au Conseil de l'OACI. Conformément aux notes WP/119 et WP/320, il prie instamment tous les États d'examiner leurs propres systèmes et de partager leurs idées, comme l'a fait Cuba, sur la manière d'améliorer le système de bout en bout, et l'OACI de continuer à surveiller le taux de réponse afin de déterminer si les efforts des États conduisent aux améliorations nécessaires.

85. Le délégué de la Fédération de Russie partage cet avis concernant la note WP/22. Il appuie aussi sans réserve les préoccupations exprimées par les délégués de Cuba, du Venezuela (République bolivarienne du) et du Nicaragua au sujet du CZIR.

86. Partageant également ces préoccupations au sujet du CZIR, le délégué de l'Iran (République islamique d') réaffirme que le Répertoire porte atteinte à la souveraineté des États, car il est utilisé pour diffuser des informations de certains États sur l'espace aérien relevant de la souveraineté d'autres États. Il rappelle, dans ce contexte, que deux NOTAM ont été publiés par certains États européens concernant la région d'information de vol (FIR) de l'Iran. Le délégué de l'Iran (République islamique d') souligne que son État est responsable de sa propre FIR et qu'il partagerait les informations concernant les questions de sûreté et de sécurité avec d'autres États membres, ainsi qu'avec des organisations internationales comme l'IATA.

87. Se référant à la note WP/119, le délégué de l'Espagne salue les pratiques exemplaires de Cuba en tant que moyen de remédier au faible taux de réponse aux lettres envoyées aux États et encourage les autres États à les mettre en œuvre. Apportant également son appui aux notes WP/22 et WP/86, il réaffirme qu'une approche globale du processus d'élaboration et d'examen des SARP permettrait d'améliorer la mise en œuvre des SARP et la communication entre l'OACI et les États membres.

88. Le délégué des États-Unis se fait l'écho des observations du délégué du Royaume-Uni concernant la note WP/22. Réitérant également les observations faites par les États-Unis au cours des délibérations de la Commission technique sur les zones de conflit, il reconnaît les divergences d'opinions et les sensibilités à ce sujet et accepte la solution proposée, à savoir que les points soulevés soient examinés par le Conseil lors de ses délibérations ultérieures sur le statut et le fonctionnement futurs du CZIR.

89. Le Comité exécutif prend acte avec satisfaction des progrès réalisés par l'Organisation en matière d'amélioration de son efficacité et de son efficacité, comme le souligne la note WP/75, et convient de recommander à l'Assemblée de demander au Conseil de poursuivre ce processus en cours.

90. Le Comité appuie les mesures recommandées dans les notes WP/86 et WP/119. Approuvant par ailleurs les mesures proposées au paragraphe 2.3.1 de la note WP/22, qui visent à améliorer le taux de réponse des États membres aux lettres, il prend acte de l'intention du Secrétariat d'intégrer les informations figurant dans les différentes notes, telles qu'améliorées par les débats, lorsqu'il élaborera et mettra en œuvre ces mesures.

91. De plus, le Comité recommande à l'Assemblée d'adopter : le projet de résolution sur la façon de remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI, présenté dans l'Appendice de la note WP/22 ; et le projet de résolution sur la *Formulation et mise en œuvre des SARP et des PANS et notification des différences* joint à la note WP/86, sous réserve des amendements aux paragraphes 19 et 20 du dispositif figurant au paragraphe 76 ci-dessus.

92. Le Comité note que la question des zones de conflit ne fait pas partie du point 27 et laisse au Conseil le soin d'en débattre. Il est rappelé, à cet égard, que le Conseil a chargé le Secrétariat d'envisager de nouvelles améliorations au CZIR et de préparer des propositions appropriées pour examen lors de sa 209^e session.

Les réunions stratégiques hors siège du Conseil comme mécanisme visant à améliorer l'efficacité et l'efficacite de l'OACI

93. La Secrétaire générale présente la note WP/79-révisée dans laquelle le Conseil rend compte de ses trois réunions stratégiques hors siège (COSM) qui se tiennent chaque année depuis 2014 et lui donnent l'occasion d'examiner et de planifier l'orientation et la stratégie de l'OACI dans un cadre différent, tout en renforçant les relations entre ses représentants, l'ANC et le Secrétariat et en tirant parti de la participation des partenaires de l'industrie. Un certain nombre de recommandations importantes des COSM ont conduit à l'élaboration et à la mise en œuvre de diverses politiques, initiatives et activités, notamment l'initiative NCLB, le Forum mondial de l'aviation de l'OACI (IWAF) et les partenariats mondiaux pour le développement de l'aviation, comme l'indique le paragraphe 5.1 de la présente note. L'Organisation continue de renforcer ses activités de communication avec les régions grâce aux visites du Président et des représentants du Conseil, à l'occasion desquelles des informations de première main sont recueillies sur les problèmes de mise en œuvre au niveau régional, aux fins d'évaluation et de fourniture d'appui approprié. L'Assemblée est invitée : a) à prendre acte de la contribution des COSM à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficacite de l'Organisation ; et b) à demander aux États membres d'appuyer la tenue des COSM comme mécanisme pour renforcer le processus de planification stratégique de l'Organisation. En conclusion, la Secrétaire générale insiste sur la nécessité pour l'Assemblée et les États membres de continuer à appuyer les futures COSM et visites régionales.

94. Au nom du Groupe ABIS, du CERG, du Chili et de NORDICAO, le délégué du Portugal présente ensuite la note WP/325-révisée (*Représentation des États au Conseil de l'OACI par les membres d'un groupe de rotation*), qui souligne l'efficacité et les avantages des groupes de rotation au Conseil de l'OACI pour l'Organisation et les États, notamment : une réduction du besoin d'augmentation constante du nombre de sièges au Conseil ; et la continuité des postes et l'élargissement de l'éventail des compétences grâce à une coordination étroite au sein des groupes de rotation. L'Assemblée est invitée : à prendre acte des informations figurant dans la présente note ; b) à saluer l'existence des groupes de rotation actuels en tant que moyen efficace pour faire en sorte qu'un plus grand nombre d'États membres ait l'occasion de siéger au Conseil ; c) à encourager les États membres souhaitant siéger au Conseil de l'OACI à créer de nouveaux groupes de rotation ou à en intégrer un déjà existant ; et d) à demander au Conseil d'étudier l'adoption de procédures écrites qui reconnaîtraient officiellement les groupes de rotation et leur fonction aux fins de l'élection d'États membres au Conseil. Il est noté que la liste des groupes de rotation existants jointe à la note devrait être modifiée pour indiquer que le nom du groupe comprenant Cuba, la République dominicaine et la Jamaïque est « CARIBI » et non « CARICOM ».

95. Le Comité exécutif prend acte de la soumission par le CAI de la note d'information WP/308 (*Renforcement du rôle de l'OACI et des RAIO dans les enquêtes internationales sur les accidents d'aviation majeurs*).

Analyse

96. Remerciant le Secrétariat pour la note WP/79-révisée, le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) souligne l'importance des COSM et de la communication avec les régions, tout en gardant à l'esprit l'incidence budgétaire pour les États membres. Appuyant les mesures proposées dans la note WP/325-révisée, compte tenu de la longue période d'attente de certains États membres pour avoir l'occasion de siéger au Conseil de l'OACI, il insiste sur la nécessité d'une coordination avec les groupes régionaux, en prenant en considération les accords bilatéraux et multilatéraux existants lors de l'examen du rôle et du statut des groupes de rotation.

97. Le délégué de la Chine appuie également la note WP/79-révisée et les diverses mesures prises par l'OACI pour améliorer son efficacité et son efficacité. Tout en exprimant sa satisfaction aux coauteurs de la note WP/325-révisée, il souligne que dans certaines régions, en raison de la diversité culturelle, aucun groupe de rotation des États n'a été constitué. Le délégué de la Chine suggère donc que l'Assemblée demande au Conseil d'en tenir compte lors de la reconnaissance officielle des groupes de rotation, afin de veiller à ce que les intérêts de ces États ne soient pas lésés en conséquence.

98. Le délégué de la Croatie appuie pleinement la note WP/325-révisée et encourage vivement les États non alignés à étudier en profondeur les avantages des groupes de rotation à la lumière de l'expérience extrêmement positive de son État en tant que membre le plus récent du groupe de rotation ABIS.

99. Appuyant aussi la note WP/325-révisée, dont son État est l'un des coauteurs, le délégué de la Norvège affirme que les groupes de rotation constituent un moyen efficace de faire en sorte qu'un plus grand nombre d'États membres aient l'occasion de siéger au Conseil de l'OACI. Citant l'excellente expérience de la Norvège en tant que membre du groupe de rotation NORDICAO, il encourage les États membres qui souhaitent siéger au Conseil de l'OACI à créer de nouveaux groupes de rotation ou à rejoindre un groupe existant, comme le propose le point c) de la suite à donner de la note.

100. Tout en approuvant les points a) à c) de la suite à donner de la note WP/325-révisée (cf. paragraphe 94 ci-dessus), le délégué de l'Arabie saoudite exprime des réserves concernant le point d) relatif à l'adoption par le Conseil de procédures écrites reconnaissant officiellement les groupes de rotation et la fonction qu'ils exercent aux fins de l'élection des États membres au Conseil. Il souligne que chaque État membre a le droit de présenter sa candidature à l'élection et de participer à la fonction de l'Assemblée, conformément à l'article 50, alinéa a) de la Convention de Chicago, d'élire le Conseil sur la base des candidatures présentées par les États membres. Le délégué de l'Arabie saoudite insiste par ailleurs sur la nécessité d'une coordination avec les groupements régionaux, qui devraient décider lequel de leurs États membres devrait soumettre sa candidature à l'élection au Conseil.

101. Cette position est partagée par le délégué de la Fédération de Russie, ainsi que par les délégués du Nicaragua et du Paraguay, qui appuient également les observations formulées par le délégué du Venezuela (République bolivarienne du) au sujet de la note WP/325-révisée.

102. Le Comité prend note de la contribution des réunions stratégiques hors site (COSM) et des visites régionales du Conseil à l'amélioration de l'efficacité et de l'efficacité de l'OACI et exprime son appui à ces réunions en tant que mécanisme pour renforcer le processus de planification stratégique de l'Organisation.

103. À la lumière des débats, le Comité recommande à l'Assemblée d'adopter les mesures proposées aux points a), b) et c) de la suite à donner figurant dans le résumé analytique de la note WP/325-révisée et : de prendre acte des informations contenues dans la note ; de saluer l'existence des groupes de rotation actuels en tant que moyen efficace pour faire en sorte qu'un plus grand nombre d'États membres ait l'occasion de siéger au Conseil ; d'encourager les États membres souhaitant siéger au Conseil de l'OACI à créer de nouveaux groupes de rotation ou à en intégrer un existant ; et de demander au Conseil d'étudier plus avant le rôle et le statut des groupes de rotation dans les travaux de l'Organisation. Le Comité recommande en outre que l'Assemblée renvoie au Conseil pour complément d'étude la question du rôle et du statut des groupes de rotation dans les travaux de l'Organisation, en tenant compte des observations formulées par les délégués.

104. En raison des contraintes de temps, le Comité convient de reporter l'examen des points restants du programme à sa prochaine séance, et la séance est levée à 17 h 15.

Procès-verbal de la neuvième séance
(Mardi 4 octobre 2016 à 9 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
2. Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
3. Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
4. Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
5. Point 15 : Coopération technique — Activités et politique de coopération technique
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
6. Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
7. Point 23 : Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
8. Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)
Point 30 : Mobilisation des ressources
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
9. Point 14 : Programme d'assistance technique
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
10. Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
11. Point 24 : Gestion des ressources humaines
Point 25 : Situation du personnel de l'OACI
 - Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

12. Point 26 : Multilinguisme à l'OACI

- Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

13. Point 27 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacité de l'OACI

- Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
- Approbation du projet de texte pour la section « Généralités » du Rapport du Comité exécutif à la Plénière

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

1. Le Comité est saisi de la note WP/483 (et Rectificatif n  1 — en russe uniquement) présentant le projet de texte du rapport sur le point 16, qui comprend le projet de Résolution 16/1, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*.

2. Les modifications ci-après sont approuvées :

- que, comme le suggère le délégué des  tats-Unis, la deuxième phrase du paragraphe 16.4 soit amendée en remplaçant l'expression « document de référence utile » par « outil clé » et que la nouvelle troisième phrase ci-après soit ajoutée :

« Plusieurs  tats membres mentionnent la Résolution 2309 lorsqu'ils attirent fermement l'attention sur la nécessité d'accélérer l'élaboration du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP). » ;

- que, comme le suggère le délégué de la Fédération de Russie, la troisième phrase du paragraphe 16.12 soit modifiée en insérant l'expression « l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires et » avant « l'exécution d'activités de renforcement des capacités » ;
- que, comme le suggère le délégué de Singapour, la première phrase du paragraphe 16.13 soit amendée en remplaçant le chiffre « 22 » par « 23 » et en supprimant le mot « préétabli » avant « cadre » ;
- que, comme le suggère le délégué de la Fédération de Russie, la deuxième phrase du paragraphe 16.21 soit amendée en insérant, à la fin, l'expression « , et l'élaboration d'éléments indicatifs supplémentaires » et que la deuxième phrase du paragraphe 16.22 soit modifiée en insérant l'expression « et les postes de stationnement d'aéronef » après « d'équiper les aéronefs » ;
- que, comme le suggère le délégué des  tats-Unis, le paragraphe 16.33 soit modifié en insérant l'expression «   court terme » avant « cette stratégie pour le triennat », et que le

paragraphe 16.34 soit amendé comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« Étant donné, dans le contexte actuel de menace et de risque, que la sûreté de l'aviation doit rester une priorité élevée pour les États, et conformément aux observations dans lesquelles plusieurs États membres citent la Résolution 2309 comme un outil clé pour donner l'impulsion aux priorités en matière de sûreté de l'aviation, le Comité soutient l'élaboration accélérée du GASeP sur la base des concepts présentés dans la note WP/15-~~while gratefully acknowledging~~. Le Comité reconnaît aussi l'appui et les apports fournis par les États et le secteur pour permettre d'élaborer ce plan en temps voulu, notamment en réunissant des experts pour en faciliter la rédaction. Les délégués soutiennent les propositions demandant qu'un projet de plan soit disponible pour examen par la vingt-huitième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation qui devrait se tenir en 2017. » ;

- que, comme le suggère la déléguée du Canada, la première phrase du paragraphe 16.36 soit amendée en insérant l'expression « ainsi que de la croissance prévue du trafic » après « du contexte de menace et de risque » ;
- que, comme le suggère le délégué de la France au nom des États membres de l'UE et de la CEAC, le paragraphe 16.36 c) soit modifié comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

créer des connaissances, ~~et~~ renforcer et instaurer une culture de sûreté en matière d'élaboration et d'utilisation des outils et des techniques d'analyse nécessaires pour effectuer des autoévaluations en vue de la mise en œuvre effective des SARP liées à la sûreté ; donner des orientations supplémentaires ; assurer la formation ; et élaborer d'autres outils pour appuyer le renforcement de la mise en œuvre d'efficaces mesures de sûreté et systèmes de contrôle de la qualité ; » ;

- que, comme le suggère le délégué de la Fédération de Russie, les deuxième, troisième et quatrième phrases du paragraphe 16.39 soient modifiées comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« À cet effet, ~~le Comité~~ beaucoup d'États et le Conseil international des aéroports (ACI) mettent en garde contre le risque de déplacer ou de créer des vulnérabilités lors de la mise en œuvre des mesures de sûreté côté ville ~~et~~. Le Comité convient que ces mesures devraient être appuyées par des évaluations de risques effectuées par les autorités compétentes. Le Comité estime donc que la détermination des zones côté ville et l'élaboration d'éléments indicatifs et du matériel de formation à cet égard devraient être conformes aux approches et aux principes ~~ci-dessus~~ figurant dans les SARP de l'OACI, les pratiques existantes étant prises en considération. » ;

- que, suite aux suggestions des délégués de la Fédération de Russie et du Royaume-Uni respectivement, le paragraphe 16.44 soit modifié comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« Le Comité prend note d'une proposition relative à l'inclusion dans l'Annexe 17 — *Sûreté* de dispositions sur les systèmes de vidéosurveillance et d'enregistrement à bord

des aéronefs et postes de stationnement d'aéronef, tout en reconnaissant que cette question est actuellement examinée par le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP) et qu'elle reste pertinente pour d'autres groupes d'experts de l'OACI. » ;

- que, comme le suggère le délégué de la Turquie, le paragraphe 16.45 soit modifié en ajoutant, à la fin de la deuxième phrase, l'expression « et d'autres principes énoncés dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 — Diffusion restreinte) de l'OACI » ;
- que, comme le suggère le délégué de la Grèce, le paragraphe 16.46 soit amendé en supprimant le mot « largement » avant « suggéré » ;
- que, comme le suggèrent les délégués du Canada et de Singapour, la dernière ligne du deuxième paragraphe de l'Appendice C du projet de résolution 16/1 soit modifiée en remplaçant l'expression « ou facilitées par des terroristes » par « facilitées par des gens à l'interne » ;
- que, comme le suggère le délégué du Canada, le paragraphe 4 du dispositif de l'Appendice E du projet de résolution 16/1 soit modifié en insérant la nouvelle expression suivante à la fin : « , et que la méthodologie tienne compte d'une approche basée sur le risque pour la mise en œuvre de mesures de sûreté de l'aviation » ;
- que, comme le suggère le délégué du Mexique, le paragraphe 1 du dispositif de l'Appendice H du projet de résolution 16/1 soit modifié pour faire également référence à la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC) ;
- que, suite à une suggestion du délégué du Royaume-Uni, l'expression « (adoptée par la 37^e session de l'Assemblée) » soit insérée sous le titre de la Déclaration sur la sûreté de l'aviation pour indiquer que cette dernière constitue un document historique.

3. Sous réserve des amendements susmentionnés, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 16 figurant dans la note WP/483. De plus, le Comité convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de Résolution 16/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*.

4. Il est noté plus tard que même si le Comité exécutif, lors de sa sixième séance tenue le 30 septembre 2016 (EX/6), a approuvé à l'unanimité la nouvelle Résolution 16/2 sur *La cybersécurité dans l'aviation civile* proposée par le Conseil dans la note WP/17, le texte de cette Résolution a été omis par inadvertance dans son projet de rapport (WP/483) ainsi que dans son rapport final (WP/493) que la Plénière a approuvée à sa sixième séance le 5 octobre 2016 (P/6). La Résolution 16/2 a ensuite été présentée à la Plénière pour adoption à sa septième séance, le 6 octobre 2016 (P/7), dans la note WP/493-Révision n° 1.

Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté (USAP-CMA)

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

5. Le Comité examine ensuite la note WP/484 contenant le projet de texte de son rapport sur ce point de l'ordre du jour.

6. Il est convenu que, conformément à une suggestion du délégué du Canada, la nouvelle phrase ci-après soit insérée à la fin du paragraphe 17.8 : « La composition du SSG doit être revue et actualisée, au besoin, pour garantir une représentation adéquate de toutes les parties intéressées ».

7. Il est également convenu, à la suite d'une suggestion formulée par le délégué du Royaume-Uni et appuyée par le délégué de la France, qu'une nouvelle phrase soit ajoutée à la fin du paragraphe 17.9, comme suit : « De nombreux membres notent que ces informations devraient dans tous les cas être mises à la disposition des États qui reçoivent des vols en provenance d'autres États dans un cadre bilatéral et rappellent les conclusions du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation à ce sujet. ».

8. Sous réserve de ces amendements, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 17 présenté dans la note WP/484.

Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

9. Le Comité examine la note WP/485 présentant le projet de texte de son rapport sur le point 18 de l'ordre du jour.

10. Il est convenu que, comme le suggère le délégué de la Fédération de Russie, le paragraphe 18.3 soit modifié comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« Dans la note WP/258, le Kazakhstan et la Fédération de Russie proposent que le Bureau régional Europe et Atlantique Nord de l'OACI soit renforcé dans le domaine de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en créant un poste supplémentaire financé par le Budget-Programme ordinaire tout en maintenant le poste en sûreté de l'aviation financé par des contributions volontaires. Au cours du prochain triennat, ce dernier poste sera transformé en poste financé par le budget ordinaire de l'OACI. ».

11. En ce qui concerne une suggestion formulée ensuite par le délégué de la Fédération de Russie de modifier le paragraphe 18.10 pour indiquer que le Comité a appuyé la proposition faite dans la note WP/258-Révision n° 1 d'augmenter les effectifs du Bureau régional EUR/NAT, le Directeur adjoint de la sûreté de l'aviation et de la facilitation souligne que cela serait en contradiction avec la position générale du Comité, à savoir que l'affectation et la gestion des ressources du Secrétariat relèvent de la Secrétaire générale et qu'il ne revient donc pas à l'Assemblée de donner des orientations à cet égard. Le Comité convient par conséquent de conserver le paragraphe 18.10 sous sa forme actuelle.

12. Le Comité convient en outre que, comme le suggère le délégué de Singapour, le paragraphe 18.5 soit modifié comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« Singapour, dans la note WP/185, propose, au nom de ~~34~~ 28 États membres et de trois organisations internationales, que l'OACI élabore et organise un atelier sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien afin de permettre au personnel ~~qui a besoin d'une formation plus opérationnelle et~~ qui participe activement aux travaux de sûreté du fret aérien et du fret aérien de tirer des enseignements des meilleures pratiques en la matière, qui sont actuellement appliquées par les autorités réglementaires et les entreprises du monde entier. »

et que la première phrase du paragraphe 18.12 soit modifiée comme suit (le texte supprimé figure biffé) : « Le Comité appuie ~~largement~~ la proposition de Singapour concernant la création d'un atelier OACI sur les meilleures pratiques en matière de sûreté du fret aérien. ».

13. Sous réserve des amendements susmentionnés, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 18 présenté dans la note WP/485.

Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs (ICAO TRIP)

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

14. Le Comité examine ensuite et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 19 présenté dans la note WP/486. De plus, le Comité convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de Résolution 19/1 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*.

Point 15 : Coopération technique — Activités et politique de coopération technique

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

15. Le Comité examine ensuite la note WP/491 qui présente le projet de texte du rapport sur ce point de l'ordre du jour.

16. Suite à une suggestion du délégué du Paraguay, il est convenu d'inverser l'ordre dans lequel les termes « coopération technique » et « assistance technique » sont mentionnés dans la première phrase du paragraphe 15.2, pour assurer la cohérence avec le projet de Résolution 15/1 : *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*. La phrase amendée se lirait donc comme suit : « Dans la note A39-WP/47, le Conseil présente une mise à jour de la politique et de la stratégie de l'OACI en matière de coopération technique et d'assistance technique ».

17. Il est également convenu que, suite à une suggestion formulée par le délégué de l'Indonésie et appuyée par le délégué de la France, la deuxième phrase du paragraphe 15.13 soit modifiée comme suit (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« Reconnaisant le rôle de la coopération internationale dans la mobilisation des ressources et les pistes potentielles d'aide bilatérale, le Comité souligne aussi les avantages procurés actuellement par le mécanisme ~~d'assistance de coopération technique~~ et le Fonds de contributions volontaires ~~pour l'environnement~~ de l'OACI. ».

18. Il est par ailleurs convenu, comme le suggère le délégué des États-Unis à la lumière des préoccupations exprimées par les délégués de l'Indonésie et de la France et partagées par les délégués de l'Espagne et de la Suède : de supprimer la dernière phrase du paragraphe 15.13 (« Sur cette base, le Comité exécutif recommande que l'Assemblée demande qu'un Programme environnemental de coopération technique soit créé en étroite coordination avec la Sous-direction de l'environnement et la Direction de coopération technique de l'OACI ») ; et de modifier comme suit du paragraphe 15.15 c) (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé) :

« demander à la Secrétaire générale d'examiner la possibilité de créer un Programme environnemental d'assistance ~~coopération~~ technique de l'OACI, en tenant compte des partenariats existants ou nouveaux pouvant servir de leviers dans la recherche de ressources et en étroite coordination avec la ~~Sous-direction de l'environnement et la Direction de coopération technique de l'OACI~~ ; »

19. Il est noté que, suite à un point de pure forme soulevé par le délégué du Portugal, les paragraphes 15.12 et 15.15 b) seront amendés pour faire référence à la note WP/383 au lieu de WP/244.

20. Sous réserve des amendements susmentionnés, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 15 figurant dans la note WP/491. De plus, le Comité convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de Résolution 15/1, *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI* et le projet de Résolution 15/2, *Programme OACI des volontaires de l'aviation*.

Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

21. Le Comité examine ensuite la note WP/494 contenant le projet de texte de son rapport sur ce point de l'ordre du jour.

22. À la suite de suggestions formulées respectivement par les délégués des Îles Marshall et de Vanuatu au nom des coauteurs de la note WP/218-Révision n° 1, il est convenu de modifier la première phrase du paragraphe 28.4 en insérant l'expression « aux douze » avant « États insulaires du Pacifique » et de modifier la deuxième phrase en ajoutant l'expression « et aux institutions internationales de financement » après « États ».

23. Suite à une suggestion formulée par le délégué du Japon, il est également convenu de modifier la première phrase du paragraphe 28.10 en remplaçant le terme « un tremblement de terre » par « les tremblements de terre ».

24. En outre, comme le suggère le délégué du Canada, il est convenu : d'insérer une nouvelle expression au début de la deuxième phrase du paragraphe 28.13, comme suit (le nouveau texte apparaît en gris) :

« Le Comité exprime son appui ferme à cette initiative ; toutefois, le Comité note également que cette proposition est susceptible d'avoir des incidences financières au cours du prochain triennat. »

et de modifier le paragraphe 28.14 en insérant l'expression « sur les options de mise en œuvre » après le terme « l'Assemblée », comme suit « ... et de faire rapport à la 40^e session de l'Assemblée sur les options de mise en œuvre. ».

25. Sous réserve de ces amendements, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 28 présenté dans la note WP/494. En outre, le Comité convient de recommander à la Plénière d'adopter le projet de Résolution 28/1 : *Initiative « Aucun pays laissé de côté » (NCLB)*.

Point 23 : Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

26. Le Comité examine ensuite la note WP/487 qui présente le projet de texte de son rapport sur ce point de l'ordre du jour.

27. Il est convenu que, comme le suggère le délégué de l'Égypte, la deuxième phrase du paragraphe 23.8 soit modifiée en remplaçant le mot « équipe » par « cours », de manière à se lire « inclure un cours spécialisé dans le programme TRAINAIR PLUS... ».

28. Suite à une suggestion formulée par le délégué de la République dominicaine et appuyée par les délégués du Burkina Faso, du Venezuela (République bolivarienne du) et du Paraguay, il est également convenu de remplacer le texte actuel du paragraphe 23.12 par le texte suivant (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé):

~~« En outre, les États membres invitent l'OACI à revoir les frais du TPP afin d'améliorer le rapport coûts/avantages du Programme. »~~ « Des États membres proposent une révision périodique des tarifs correspondant aux divers niveaux du programme TRAINAIR PLUS (associés, membres de plein droit et RTCE), afin d'évaluer et d'essayer de réduire les coûts supportés par les organismes de formation et les États pour élaborer, réviser et assurer la formation administrée par le Bureau du GAT. ».

29. Il est noté que, suite à un point de pure forme soulevé par le délégué de l'Égypte, le paragraphe 23.9 sera amendé pour faire référence à la note WP/105 au lieu de WP/364.

30. Sous réserve des amendements susmentionnés, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 23 présenté dans la note WP/487.

Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

Point 30 : Mobilisation des ressources

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

31. La note WP/496 exposant le projet de texte du rapport sur ces deux points est ensuite examinée.

32. Suite à une suggestion formulée par l'observateur du Conseil international des aéroports (ACI), il est convenu d'insérer la nouvelle phrase ci-après à la fin du paragraphe 29.1 :

« Le Comité note également que les aéroports ont prouvé l'utilité de l'engagement de la communauté dans leurs pratiques en matière de développement durable, notamment en ce qui concerne les ODD 8, 16 et 17, comme l'indique l'ACI. ».

33. Sous réserve de cet amendement, le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur les points 29 et 30 figurant dans la note WP/496. Le Comité convient également de recommander à la Plénière l'adoption du projet de Résolution 29/1, *Contribution de*

l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030 et le projet de Résolution 30/1, Mobilisation des ressources.

Point 14 : Programme d'assistance technique

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

34. Le Comité examine ensuite et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 14 présenté dans la note WP/495.

Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

35. Le Comité examine et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 31 présenté dans la note WP/505. Il convient aussi de recommander à la Plénière l'adoption des projets de résolutions ci-après : Résolution 31/1, *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* ; Résolution 31/2, *Critères basés sur les performances et directives sur la désinsectisation des aéronefs et mesures de lutte antivectorielle* ; Résolution 31/3, *Prochaine génération de professionnels de l'aviation* ; et Résolution 31/4, *Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation.*

Point 24 : Gestion des ressources humaines

Point 25 : Situation du personnel de l'OACI

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

36. Le Comité examine ensuite approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur les points 24 et 25 figurant dans la note WP/508.

Point 26 : Multilinguisme à l'OACI

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

37. Le Comité examine et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 26 présenté dans la note WP/509.

Point 27 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacités de l'OACI

Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière

38. Le Comité examine ensuite et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 27 présenté dans la note WP/510. De plus, il convient de recommander à la Plénière l'adoption des projets de résolutions ci-après : Résolution 27/1, *Remédier au faible taux de réponse des États membres aux lettres envoyées par l'OACI* ; et Résolution 27/2, *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences.*

Approbation de la section « Généralités » du rapport du Comité exécutif à la Plénière

39. Le Comité examine et approuve sans modification, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de la section « Généralités » de son rapport présenté dans la note WP/511.

40. Il est noté que le Comité exécutif reviendrait au point 22 (*Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre*) lors de sa prochaine séance.

La séance est levée à 11 h 15.

Procès-verbal de la dixième séance
(Mercredi 5 octobre 2016 à 15 00 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre (*section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché*) (suite)
 - *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)*
2. Point 22 : 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*) (suite)
 - *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre (*section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché*)

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)

1. Le Comité exécutif reprend (EX/3 et WP/4) l'examen du projet d'*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 l'Appendice B à la note WP/52 présentée par le Conseil.
2. Rappelant l'appui écrasant exprimé précédemment en faveur du projet de résolution, le Président a le plaisir d'informer le Comité qu'à ce jour, 63 États, représentant environ 84 % de l'activité aérienne internationale, ont fait part de leur intention de participer volontairement, dès le début, au régime mondial de MBM, à savoir le programme CORSIA. Il souligne que nombre de ces États ont indiqué que leur intention est subordonnée aux dispositions existantes du projet de résolution.
3. Le Président note que conformément à l'esprit et à la tradition de l'OACI, le Président du Conseil et lui-même ont engagé des consultations informelles avec certains États et groupes d'États dans le but de trouver des moyens de rapprocher les différents points de vue, de surmonter les difficultés et partant, de garantir l'appui de ces États au régime proposé. Dans le même temps, ils ont voulu s'assurer que les résultats des consultations informelles ne compromettent pas l'appui écrasant exprimé pour le texte actuel du projet de résolution (WP/52). C'est pour cette raison même que le Président et le Président du Conseil ont tenu des consultations sur des questions très précises qui n'entraîneraient pas de

changements radicaux au projet de résolution en ce qui concerne la nature, la conception et les caractéristiques de mise en œuvre du régime proposé. Le Président souligne que dans les cas où les préoccupations des États n'avaient pas trait au texte du projet de résolution, il a été envisagé d'en tenir compte dans le projet de rapport du Comité.

4. Mettant en exergue le fait que le Président du Conseil et lui-même ont par la suite consulté les représentants des divers groupes régionaux de l'OACI au sujet des modifications textuelles proposées, le Président a le plaisir d'indiquer que ces derniers, en principe, n'ont pas eu d'objections.

5. Réaffirmant que le projet de résolution figurant dans la note WP/52 recueille l'appui de la grande majorité des États membres de l'OACI et constitue la proposition par défaut, le Président présente comme suit les amendements proposés à ce texte à l'issue des consultations informelles :

- a) ajout d'un nouveau paragraphe du préambule : « *Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux ; » ;
- b) ajout d'un paragraphe 7 c) nouveau : « tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ; ».

6. Le Président présente également, pour inclusion dans le projet de rapport du Comité exécutif, les propositions de textes ci-après qui répondent à d'autres préoccupations de certains États :

- a) « Des États expriment toute une diversité d'avis sur ce que devrait être une norme, une pratique recommandée ou des éléments indicatifs concernant le système MRV et les EUC. À cet égard, le Comité demande que le Conseil, tout en entreprenant les travaux d'élaboration des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs connexes pour la mise en œuvre du système MRV dans le cadre du programme CORSIA, donne des orientations claires sur ce que devrait être une norme ou une pratique recommandée et sur ce qui devrait figurer dans des éléments indicatifs. » ;
- b) « Le Comité observe que dans le cas des unités d'émissions produites par les mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, le Conseil envisagera leur éligibilité aux fins d'utilisation dans le 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. » ;
- c) « Le Comité note que le Conseil, tout en entreprenant des travaux sur les critères des unités d'émissions, encouragera l'élaboration de méthodologies et la mise en œuvre des projets de réduction des émissions qui génèreraient des unités d'émissions provenant du secteur de l'aviation. Le Comité souligne que les États sont encouragés à élaborer des projets liés à l'aviation nationale » ;

- d) « Le Comité note que la gestion et la gouvernance générale du régime, à la suite des décisions de l'Assemblée, relèvent de la responsabilité du Conseil. ».

Analyse

7. Au cours du débat qui s'ensuit, tous les délégués qui prennent la parole réitèrent (EX/3 et WP/4) leur gratitude au Président du Comité exécutif et au Président du Conseil pour leur rôle moteur et les efforts inlassables qu'ils ont déployés pour parvenir à un consensus sur le projet de résolution concernant un régime mondial de MBM (CORSIA).

8. Tout en soulignant que son État est profondément préoccupé par le défi mondial du changement climatique et que la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation constitue l'une de ses priorités, le délégué de la Fédération de Russie indique que malheureusement, en dépit des consultations informelles ayant eu lieu et les amendements proposés au projet de résolution qui en découlent, ses préoccupations quant aux conséquences de la mise en œuvre du CORSIA demeurent. Il note que la Fédération de Russie considère que le mode proposé de mise en œuvre du CORSIA entraînerait en fait une augmentation du taux absolu d'émissions de CO₂ au niveau mondial et contribuerait à une réduction de la sécurité des vols, en particulier dans les pays en développement, car la sortie des fonds de cette industrie ralentirait le développement technologique. Le délégué de la Fédération de Russie indique que son État n'est pas d'accord avec le libellé du quatorzième paragraphe du préambule, ainsi qu'avec le libellé des paragraphes 5, 9 g), 11, 18, 20 et 21 du projet de résolution, et qu'il souhaite exprimer une réserve à ce sujet, et ne voit donc pas comment annoncer sa participation à la version proposée pour l'application du GMBM. La Fédération de Russie propose par conséquent les modifications suivantes au projet de résolution (le nouveau texte apparaît en gris ; le texte supprimé figure biffé):

A. Préambule (paragraphe 14)

Reconnaissant que la résolution se félicite de « l'adoption de l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC », la Fédération de Russie estime 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~~ *mécanisme* visant à contribuer à l'atténuation des GES afin de réaliser les contributions déterminées au niveau national (NDC) ~~de l'Accord de Paris pour contribuer à l'atténuation des émissions de GES en vue~~ *d'appuyer* 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 ; ».

B. 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 sur la garantie du développement durable de l'industrie et le niveau de sécurité des vols, particulièrement dans les pays en développement, la Fédération de Russie pense 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, elle pense que le paragraphe 5 du dispositif devrait être libellé comme suit :

« 5. *Décide de* 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) qui constitue une des options possibles pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO₂ 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, la Fédération de Russie estime 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^e 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. ».

C. Paragraphe 9 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 au projet de résolution. À cet égard, le paragraphe 9 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 sur laquelle s'appuie le Conseil pour établir 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 ; ».

D. 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 paragraphe 11 du dispositif devrait, selon la Fédération de Russie, se lire comme suit :

« 11. Décide que les quantités d'émissions de CO₂ qu'un exploitant d'aéronef est censé compenser volontairement pour une année donnée à partir de 2021 pendant la phase pilote et la première phase de la mise en œuvre du CORSIA sont calculées annuellement sur la base de la contribution déterminée au niveau national de chaque État ou comme suit : ».

E. 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 au projet de résolution 22/1. À cet égard, le paragraphe 18 du dispositif devrait, selon la Fédération de Russie, 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 paragraphe 9 g), ci-dessus et afin de ~~contribuer à~~ prévenir des risques injustifiés de causer un préjudice 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 : ».

F. Paragraphe 20 du dispositif

Conformément à l'article 37 du Chapitre VI de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, les questions relatives au système MRV, aux unités d'émissions et aux registres d'émissions ne s'appliquent pas « aux aéronefs, au personnel, aux voies aériennes et aux services auxiliaires » et ne sont donc pas visées 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, d'unités d'émissions et de 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 paragraphe 20 du dispositif devrait être supprimée.

G. Paragraphe 21 du dispositif

La Fédération de Russie note 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, l'expression « la période de référence et les échéanciers admissibles » doit être supprimée du paragraphe 21 du dispositif du projet de résolution.

9. En conclusion, le délégué de la Fédération de Russie souligne une fois de plus la préoccupation de son État au sujet de l'aspiration mondiale à une croissance neutre en carbone à partir de 2020 en raison de son caractère irréaliste, étant donné l'absence de toute justification scientifique de la nécessité d'atteindre cet objectif ambitieux. Il indique que le texte de la réserve susmentionnée de la Fédération de Russie serait transmis au Secrétariat afin qu'il puisse être dûment consigné dans le rapport et le procès-verbal du Comité exécutif et dans les autres documents pertinents de l'Assemblée.

10. Tout en félicitant l'OACI pour les efforts considérables qu'elle a déployés pour formuler la proposition d'un régime mondial de MBM telle qu'elle figure dans le projet de résolution, la déléguée du Brésil rappelle que lors des consultations informelles, son État s'est opposé très fermement à quelques-uns des amendements proposés. Elle souligne que, contrairement à l'esprit d'ouverture auquel le Président fait allusion, de nombreuses préoccupations du Brésil n'ont pas été prises en compte, en dépit du fait qu'il a négocié activement et de manière constructive la proposition de régime ces trois dernières années. À cette fin, le Brésil négocie actuellement avec d'autres États pour introduire dans le projet de résolution et le projet de rapport un texte approprié relatif à la CCNUCC, en vue de soumettre une proposition à l'examen de la Commission. La déléguée du Brésil se réserve le droit de commenter les amendements proposés par le délégué de la Fédération de Russie après avoir pris connaissance de leur version écrite.

11. Soulignant que l'impressionnante vague d'appui dont bénéficie le projet de résolution (WP/52) provient de tous les continents et d'une grande diversité d'États en termes d'origine

géographique et de niveau de développement, le délégué de la France se déclare fermement en faveur des amendements proposés par le Président. Il met en garde contre la réouverture du débat et l'acceptation d'autres changements, car cela représenterait un grand risque pour l'équilibre extrêmement fragile qui a été atteint.

12. Rappelant la bonne nouvelle pour le climat annoncée plus tôt dans la journée par la CCNUCC, à savoir que l'Accord de Paris entrerait en vigueur le 4 novembre 2016, le délégué de la France insiste sur la nécessité pour l'OACI d'annoncer une réalisation importante similaire pour le climat dès que possible sous la forme de l'adoption par l'Assemblée du projet de résolution sur un régime mondial de MBM (CORSA). Il affirme que les amendements proposés par le Président conduisent les États sur la bonne voie pour atteindre cet objectif.

13. Faisant siennes les observations du délégué de la France, le délégué du Royaume-Uni souligne que le projet de résolution joint à la note WP/52 représente un compromis raisonnable et bénéficie de l'appui écrasant de la grande majorité des États membres et des régions de l'OACI, tant des pays développés que de ceux pays en développement. Remerciant le Président et le Président du Conseil des efforts qu'ils ont déployés pour dissiper les quelques préoccupations subsistantes, il exprime son appui aux amendements proposés au projet de résolution et au projet de rapport et demande qu'ils soient soumis, avec de nouvelles modifications, à la Plénière pour adoption, ce qui constituerait un moment historique dans l'histoire de l'OACI.

14. Les délégués des États ci-après se font l'écho des points de vue exprimés par les délégués de la France et du Royaume-Uni : Allemagne, Afrique du Sud, Argentine, Australie, Autriche, Belgique, Bulgarie, Burkina Faso, Cameroun, Canada, Danemark, Égypte, Émirats arabes unis, Espagne, Estonie, États-Unis, Éthiopie, Finlande, Ghana, Grèce, Guatemala, Guyana, Îles Marshall, Irlande, Islande, Italie, Japon, Kenya, Lettonie, Malte, Mexique, Namibie, Nigéria, Norvège, Nouvelle-Zélande, Pays-Bas, Pologne, Portugal, République de Corée, République dominicaine, République tchèque, République-Unie de Tanzanie, Roumanie, Samoa, Sierra Leone, Singapour, Slovaquie, Suède, Suisse, Turquie et Ukraine, de même que l'observateur du Caribbean Aviation Safety and Security Oversight System (CASSOS).

15. Le délégué du Danemark affirme qu'une solution mondiale, sous la forme du CORSA, est nécessaire pour atteindre l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020. Il souligne également qu'il s'agit du meilleur moyen d'atténuer le risque d'apparition d'une mosaïque de régimes régionaux et nationaux, ce qui ne profiterait certainement pas au secteur de l'aviation.

16. Le délégué de l'Espagne note que son État appuie les amendements proposés à la résolution et au projet de rapport, car l'Assemblée pourrait charger le Conseil de clarifier certaines questions en suspens et la clause de révision du système permettrait de l'affiner davantage pour en accroître l'efficacité.

17. Le délégué du Guatemala souligne que son État est déterminé à atteindre les objectifs de développement durable, notamment en ce qui concerne l'aviation civile internationale, et qu'il est signataire de l'Accord de Paris et de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques. Relevant que l'*Indice mondial des risques climatiques de 2016* a classé le Guatemala au dixième rang des pays les plus touchés par les phénomènes météorologiques extrêmes entre 1995 et 2014, il souligne qu'il appuie fermement le projet de résolution et le projet de rapport contenus dans la note WP/52, avec les amendements proposés par le Président, et s'engage à collaborer avec l'OACI et ses États membres pour assurer le succès de la mise en œuvre du CORSA.

18. La déléguée du Guyana souligne que le projet de résolution est le résultat d'un travail acharné et de nombreux compromis faits au cours des trois dernières années en affinant son texte pour tenir compte de la situation nationale des États développés et en développement. Elle note que le Guyana, en tant que petit État en développement, considère que le projet de résolution est historique et sans précédent en ce qu'il établit un cadre pour la création d'un régime mondial de MBM (CORSIA) visant à réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale, le premier régime du genre pour tout secteur de l'économie.

19. Le délégué de l'Inde exprime l'appréciation de son État au Conseil pour le projet de résolution sur un régime mondial de MBM (CORSIA) qui, selon lui, éviterait le risque d'une mosaïque de systèmes régionaux et nationaux, et au Président du Comité exécutif pour avoir intégré dans ce projet de résolution certaines des préoccupations exprimées par de nombreux États. Il souligne que l'Inde est disposée à participer au régime proposé et à honorer son engagement envers la communauté mondiale à condition que ses préoccupations soient prises en compte. Faisant remarquer en outre que son État appuie l'intervention du délégué de la Fédération de Russie, le délégué de l'Inde réitère ses sérieuses réserves concernant le plafond sectoriel des émissions proposé dans le cadre du CORSIA. L'Inde considère qu'une telle mesure est contraire à l'esprit de l'Accord de Paris et exercerait une pression à la baisse sur le secteur de l'aviation. L'Inde estime par ailleurs qu'elle briderait l'aptitude des pays en développement comme l'Inde à suivre la voie d'un paradigme de croissance dont jouissent les pays en développement en exigeant un fardeau économique plus lourd. La préoccupation de l'Inde tient au fait que cette exigence repose sur la croissance neutre en carbone à partir de 2020 et que le régime mondial de MBM (CORSIA) imposerait une taxe sur toute croissance de l'aviation internationale au-delà de 2020, avec un effet potentiellement dévastateur sur le développement de l'aviation dans les pays en développement, où les activités aériennes sont en plein essor et se trouvent sur une trajectoire de forte croissance. L'Inde considère que la mise à l'essai et l'évaluation de ce régime mondial de MBM donneraient des résultats imprévus, aucun régime de ce type n'ayant jamais été appliqué auparavant dans un autre secteur de l'économie. Les incidences environnementales et économiques potentielles du régime proposé ne sont pas connues. Tout serait fondé sur des prédictions et des spéculations en l'absence de données fiables, sans beaucoup d'analyse et de discussion et sans une présentation transparente des faits et des chiffres. De plus, le rôle des MBM dans la réduction des émissions n'a pas encore été prouvé par des moyens scientifiques, d'où l'importance d'une participation volontaire aux phases pilote et initiale de la mise en œuvre du CORSIA, comme proposé.

20. Le délégué de l'Inde fait remarquer que son État appuie pleinement la proposition relative aux deux phases qui figure dans la note WP/52. Toutefois, il croit comprendre que l'OACI a encore beaucoup de travail à faire avant la mise au point finale de la conception exacte du régime mondial de MBM qu'il est proposé de rendre obligatoire durant la deuxième phase. L'Inde estime que le Conseil de l'OACI devrait continuer à travailler sur les éléments de conception solides du régime à mettre en œuvre dans la deuxième phase, sur la base de l'évaluation de la phase pilote et de la première phase, et présenter les résultats lors de la 42^e session de l'Assemblée en 2025. L'Inde émet donc de sérieuses réserves quant aux éléments de conception spécifiques de la deuxième phase et suggère que la disposition de renonciation soit également étendue à la deuxième phase de mise en œuvre, de sorte que tout État membre qui ne serait pas à l'aise avec le régime à un moment donné ait la possibilité d'en sortir. Cela serait non seulement conforme à l'Accord de Paris, mais donnerait aussi les assurances nécessaires à des États membres comme l'Inde et encouragerait leur participation à ce régime à une date rapprochée. Le délégué de l'Inde demande que si les préoccupations de son État ne peuvent être prises en compte dans le texte du projet de résolution, qu'elles le soient dans le projet de rapport du Comité à la Plénière.

21. Notant que son État a participé au Groupe consultatif sur l'environnement (EAG) du Conseil de l'OACI ces trois dernières années, malgré ses ressources limitées, le délégué du Burkina Faso regrette qu'en dépit de ses efforts et de ceux déployés par d'autres États, ainsi que par le Président du Conseil, la Secrétaire générale, le Secrétariat et maintenant le Président du Comité exécutif, les débats sur le projet de résolution concernant le CORSIA ne soient pas encore achevés. Tout en reconnaissant que le texte est imparfait et ne répond pas pleinement aux besoins de tous, il souligne qu'il est grand temps qu'il soit adopté, compte tenu de tous ces efforts et de la bonne volonté dont font preuve les États dans les négociations, ainsi que des pertes humaines et économiques résultant des changements climatiques. Le délégué du Burkina Faso met en exergue, à cet égard, les dégâts actuellement causés par l'ouragan Matthew dans la région des Caraïbes.

22. Soulignant aussi les effets de l'augmentation des températures sur la population, la flore et la faune de son État, le délégué du Burkina Faso note qu'il est en conséquence très préoccupé par les phénomènes de changement climatique et conscient de la nécessité de réduire les émissions de gaz à effet de serre. Dans ses efforts pour lutter contre les changements climatiques, le Burkina Faso a élaboré, avec l'assistance fournie dans le cadre du projet OACI-Union européenne de Renforcement des capacités pour l'atténuation des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, un plan d'action pour réduire les émissions de CO₂ de l'aviation internationale. Le délégué du Burkina Faso a le plaisir d'annoncer qu'en acte de bonne foi, son État est prêt à participer volontairement au CORSIA dès le début, même si son volume d'activité aérienne internationale est très faible. Invitant tous les États à adopter le projet de résolution, avec les amendements proposés par le Président, il souligne que ce projet a atteint un niveau de maturité honorable même si aucun État n'en est entièrement satisfait.

23. Le délégué des Îles Marshall note que bien que le projet de résolution ne soit pas parfait, il contient le premier régime crédible de réduction des émissions de l'aviation, qui aiderait les Îles Marshall à survivre aux effets du changement climatique. Il souligne que les dispositions de la résolution reflètent un ensemble très soigneusement équilibré d'idées pour atteindre l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020. Le délégué des Îles Marshall insiste en outre sur le fait que lors de l'examen précédent de la note WP/52 (EX/3 et WP/4) par le Comité, le projet de résolution a reçu l'appui d'une grande majorité des pays en développement et d'un certain nombre des pays insulaires les plus petits, les plus pauvres, les plus vulnérables et les plus isolés du monde, notamment les Îles Marshall et la Papouasie-Nouvelle-Guinée qui participeraient volontairement au CORSIA dès ses débuts, c'est-à-dire à la phase pilote, comme preuve supplémentaire du rôle moteur qu'elles jouent dans le domaine climatique. Il se dit confiant que les amendements proposés par le Président ne porteraient pas atteinte à l'intégrité environnementale du projet de résolution. Le délégué des Îles Marshall indique que même si son État et les autres États membres de la Coalition des grandes ambitions qui s'efforcent d'apporter un appui encore plus important à la proposition auraient préféré que davantage de leurs préoccupations soient prises en compte, ils sont tous conscients que : la nouvelle réalité post-Accord de Paris se caractérise par la poursuite du rôle moteur de tous les États ; et le régime mondial de MBM (CORSIA) proposé pourrait être amélioré avec le temps, comme il se doit.

24. Soulignant que le Comité ne peut se permettre de revenir en arrière et qu'il n'a plus de temps à perdre, le délégué des Îles Marshall fait remarquer comment les événements tragiques qui se déroulent dans les Caraïbes mettent en évidence la nécessité très urgente d'un accord sur le CORSIA. Indiquant que l'ouragan Matthew a déjà fait des victimes en Haïti et en République dominicaine et que de nombreux autres pays insulaires sont menacés, il réaffirme que sans cet accord, les sécheresses que tous connaissent vont devenir plus fréquentes, les tempêtes plus intenses et les marées « fortes » plus graves. En tant que ressortissant d'un des pays en développement les plus vulnérables, le délégué des Îles Marshall souligne qu'il est temps de parvenir à un accord sur le CORSIA. Il exprime son appui aux deux

amendements proposés par le Président au projet de résolution, avec l'espoir que ce dernier serait rapidement adopté par la Plénière.

25. Les délégués de l'Afrique du Sud, de la Belgique, du Cameroun, du Canada, de la Finlande, du Ghana, de la Grèce, du Kenya, du Mexique, de la Namibie, du Nigéria, de la Norvège, de la Pologne, de la République de Corée, de la République tchèque, de la République-Unie de Tanzanie et de la Slovaquie souscrivent aux points de vue exprimés par les délégués du Burkina Faso et des Îles Marshall, de même que l'observateur du CASSOS.

26. Affirmant que la lutte contre les changements climatiques constitue une préoccupation commune à l'humanité, car l'enjeu porte sur la survie et le développement de l'espèce humaine, le délégué de la Chine souligne que son gouvernement déploie des efforts inlassables pour promouvoir le processus de gestion de l'évolution du climat. À cet égard, il souligne que la Chine a apporté une contribution historique à la conclusion de l'Accord de Paris et qu'elle a officiellement déposé son instrument de ratification de cet accord auprès du Secrétaire général de l'ONU le 3 septembre 2016, juste avant le début du sommet du Groupe des Vingt (G20) (tenu à Hangzhou (Chine) du 4 au 5 septembre 2016), prenant ainsi une mesure pratique pour que l'Accord entre en vigueur plus rapidement. Ayant participé activement à l'ensemble du processus de coopération internationale sur la question de la réduction des émissions de l'aviation, la Chine est disposée à assumer des responsabilités à la mesure de sa situation et de ses capacités nationales spécifiques. Sur la base du principe des responsabilités communes mais différenciées (CBDR) et des principes d'inclusion, d'équité, de pertinence et de faisabilité, la Chine est disposée à continuer d'apporter sa contribution à la réduction des émissions de l'aviation civile internationale. La Chine se félicite du projet de résolution sur un régime mondial de MBM (CORSIA) qui a été adopté lors de la présente session de l'Assemblée et apprécie le rôle moteur joué par le Président du Conseil et le Président du Comité exécutif à cette fin.

27. Soulignant que son État n'est pas seulement un participant au processus de négociation, mais aussi un promoteur de ce dernier, le délégué de la Chine indique que son État a participé à toutes les consultations et négociations relatives à cette question depuis la 36^e session de l'Assemblée en 2007. La Chine apporte au processus la sagesse chinoise et contribue positivement à ses programmes, afin de promouvoir la création d'un régime mondial de MBM sur la base d'un consensus. La Chine a aussi fait preuve de la plus grande souplesse possible à cet égard, contribuant ainsi considérablement à la réalisation par l'OACI de ce régime (CORSIA) au cours de la présente Assemblée. La Chine a toujours insisté sur le fait que la solution au problème des émissions du secteur de l'aviation doit reposer sur un consensus et prendre en compte, de la meilleure manière possible, toutes les préoccupations exprimées par toutes les parties. Si une telle démarche représente un défi pour l'OACI, l'Organisation a aussi l'importante responsabilité de la suivre. La Chine estime donc que les points de vue exprimés par les délégués de la Fédération de Russie, du Brésil et de l'Inde devraient être dûment pris en compte et traités afin de garantir que la présente session de l'Assemblée obtienne des résultats positifs fondés sur un consensus aussi large que possible.

28. Soulignant qu'un nombre relativement important de questions devraient être abordées dans le cadre des efforts futurs de l'OACI pour modifier le régime mondial de MBM, le délégué de la Chine affirme que l'Organisation doit respecter la souveraineté des États et tenir compte des circonstances spéciales et des capacités respectives des pays en développement, en particulier pour traiter les questions liées au CORSIA en ce qui concerne le système MRV et les registres, car ces facteurs seraient décisifs pour la participation de ces pays au CORSIA le plus tôt possible et détermineraient à terme la réussite ou non du régime.

29. Le délégué de la Chine insiste sur la nécessité pour le Comité exécutif et l'Assemblée de tenir compte du fait que non seulement les États européens et nord-américains, mais aussi d'autres États, dont la Chine, encouragent la création de marchés nationaux du carbone, et que la CCNUCC et d'autres entités mènent également des négociations sur des mécanismes de marché. Il déclare que les normes de qualification devraient être plus inclusives et garantir la possibilité d'appliquer facilement les crédits ou allocations de ces États et d'intégrer le processus dans d'autres processus de négociation afin de créer des conditions favorables à la participation d'un plus grand nombre de pays. Le délégué de la Chine souligne que son État s'oppose à toute pratique ou règle discriminatoire de fait à l'encontre des pays en développement sous prétexte d'un relèvement des seuils techniques. La Chine n'est pas d'accord avec l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020, car elle estime qu'il accroîtrait la responsabilité des pays en développement en termes de réduction des émissions, ce qui n'est ni juste ni réalisable. La capacité de l'OACI à résoudre ce problème de manière appropriée déterminera si son régime mondial de MBM (CORSA) sera couronné de succès ou non.

30. Le délégué du Mexique, M. R. Kobeh González, ex-Président du Conseil de l'OACI qui a depuis lors été nommé *ambassadeur itinérant à vie de l'OACI*, se joint aux nombreux intervenants précédents qui ont appuyé les amendements proposés par le Président aux projets de résolution et de rapport figurant dans la note WP/52. Mettant en exergue le degré élevé de solidarité dont les États membres de l'OACI ont fait preuve et continuent de faire preuve en s'attaquant à la question de l'aviation civile et de l'environnement, il évoque la soumission volontaire de plus de 100 plans d'action nationaux d'activités de réduction des émissions de CO₂ qui sont fondés sur un ensemble de mesures comprenant notamment des améliorations techniques, opérationnelles et en termes d'infrastructures ; l'introduction de carburants alternatifs durables ; et plus récemment, la déclaration, par 63 États représentant environ 84 % de l'activité aérienne internationale, de leur volonté de participer au CORSA dès son lancement. Le délégué du Mexique souligne que ces actions montrent qu'une approche volontaire est plus fructueuse qu'une approche obligatoire.

31. Convenant avec le Président (EX/4) de la nécessité de tenir compte du travail substantiel accompli par le Conseil, avec l'appui de l'EAG et d'experts techniques, pour élaborer le projet de résolution figurant dans la note WP/52, le délégué du Mexique souligne la tradition de l'OACI de parvenir à un accord par consensus. Tout en reconnaissant les difficultés actuellement rencontrées pour établir un consensus sur le projet de résolution, il se dit confiant que les délégués parviendraient, une fois de plus, dans le même esprit de coopération dont ils ont fait preuve pendant de nombreuses années, au consensus souhaité sur la base des amendements que le Président propose au projet de résolution. Le délégué du Mexique se déclare très satisfait que le rapport du Comité à la Plénière reflète le fait qu'il demande au Conseil d'examiner un certain nombre de questions en vue de résoudre bien des préoccupations exprimées lors des négociations sur le projet de résolution. Notant qu'en tant qu'ancien Président du Conseil de l'OACI, il est bien conscient de la grande responsabilité qui incombe à ce dernier d'assurer le développement sûr, ordonné et durable de l'aviation civile internationale, il se dit convaincu que le Conseil continuerait à s'acquitter de cette responsabilité.

32. Rappelant les interventions des délégués du Burkina Faso et des Îles Marshall, le délégué du Mexique réaffirme l'urgence de parvenir à un accord sur le CORSA et lance un appel à tous les délégués pour qu'ils l'adoptent par consensus et, si possible, par acclamation, tout en respectant le droit souverain des États membres à exprimer leur désaccord, lors de la présentation en séance plénière du projet de résolution.

33. Les délégués du Cameroun et de la République dominicaine approuvent cet appel.

34. Tout en relevant que le texte actuel du projet de résolution établit un équilibre très délicat et représente de nombreux compromis et concessions, le délégué de l'Argentine soutient les amendements proposés par le Président et suggère d'étudier divers moyens d'intégrer toute proposition d'amendement en attente, comme celle qui sera présentée par le délégué du Brésil, qui serait compatible avec les lignes générales du projet de résolution.

35. Remerciant le Président et le Président du Conseil pour les consultations informelles qu'ils ont tenues ces derniers jours pour répondre aux préoccupations de certains États, la déléguée des États-Unis exprime son appui ferme aux amendements proposés au projet de résolution. En ce qui concerne les observations faites par le délégué du Brésil sur une question relative à la proposition de paragraphe 17bis présentée dans la note WP/52 et les consultations informelles supplémentaires entreprises à ce sujet, elle indique que dans le but de parvenir au consensus le plus large possible, elle est favorable à une dernière modification au projet de résolution, à condition que celle-ci recueille rapidement un large appui et ne modifie pas le juste équilibre atteint dans le texte actuellement soumis. Soulignant que son État est particulièrement reconnaissant aux 63 pays qui se sont portés volontaires pour participer au CORSIA dès son lancement, la déléguée des États-Unis félicite le Burkina Faso, les Îles Marshall et la Papouasie-Nouvelle-Guinée pour les annonces de leur participation volontaire à ce programme.

36. Approuvant les amendements proposés par le Président, la déléguée des Émirats arabes unis insiste sur la nécessité de prendre en considération ses interventions antérieures lors de la prochaine phase de mise en œuvre du CORSIA.

37. Le délégué de la République de Corée exprime son appui au projet de régime mondial de MBM (CORSIA) figurant dans le projet de résolution, avec les amendements proposés par le Président. En vue d'atteindre l'objectif final, il encourage tous les États à faire preuve de patience, de plus d'engagement et de compromis, d'autant plus que les États ayant émis des réserves se sont engagés à adopter des positions beaucoup plus progressistes que lors des étapes précédentes des négociations. Le délégué de la République de Corée souligne, dans ce contexte, le vieil adage « Qui dit grand pouvoir dit aussi grande responsabilité ».

38. Exprimant également son appui au texte amendé du projet de résolution, le délégué de Samoa réaffirme la vulnérabilité des îles du Pacifique aux effets dévastateurs des changements climatiques, soulignant que chaque fois qu'une catastrophe frappe, elle détruit des années de développement socio-économique, notamment les moyens de subsistance de la population. Il invite donc l'Assemblée actuelle à contribuer résolument à apporter une réponse à cette question environnementale en adoptant le projet de résolution.

39. Apportant également son appui au texte amendé du projet de résolution, l'observateur du CASSOS souligne que les États de la Communauté des Caraïbes et marché commun (CARICOM) appuient pleinement les décisions prises lors de la Conférence de Paris, notamment celle d'adopter l'Accord de Paris. En tant qu'entité représentant la branche aéronautique des petits États insulaires en développement des Caraïbes, le CASSOS félicite le Conseil et toutes les parties aux négociations ayant abouti à ce projet de résolution.

40. Notant que les débats sur ce point auraient pu s'achever la semaine précédente, le Président du Conseil souligne que, pour répondre aux préoccupations de chaque État, des consultations informelles supplémentaires ont été entreprises afin d'obtenir davantage d'appui et de consensus. Les amendements proposés par le Président qui en résultent seraient inclus dans le projet de résolution et le

projet de rapport soumis pour examen par le Comité exécutif lors de sa prochaine séance. Conscient qu'un certain nombre d'États ont des préoccupations en suspens, le Président du Conseil offre une occasion de tenir de nouvelles consultations afin d'accroître l'appui de la majorité avant l'examen du rapport du Comité en Plénière. Il insiste toutefois sur la nécessité de maintenir l'équilibre délicat et l'appui d'une majorité écrasante au texte du projet de résolution sur un régime mondial de MBM (CORSIA).

Point 22 : 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*)

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

41. Le Comité reprend (EX/2) l'examen du projet de Résolution A39/xx, *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 l'Appendice à la note WP/49 présentée par le Conseil. Le Président rappelle que l'examen du projet de résolution sur les changements climatiques a été suspendu jusqu'à ce que les débats sur la note WP/52 soient achevés, en raison des préoccupations exprimées par certains États au sujet du lien existant entre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI et le régime mondial de MBM proposé pour l'aviation internationale (CORSIA).

42. À la suite des consultations informelles que le Président du Conseil et lui-même ont tenues avec des États et des groupes d'États au sujet du régime mondial de MBM, le Président présente les propositions d'amendements ci-après au projet de résolution sur les changements climatiques joint à la note WP/49 :

- a) insertion d'un nouveau paragraphe dans les considérants : « *Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC ou de l'Accord de Paris, ne préjuge pas des résultats de ces négociations et ne représente pas la position des Parties à la CCNUCC et à l'Accord de Paris ; »
- b) suppression du texte « , particulièrement en évaluant la part de l'aviation civile dans le budget carbone à l'échelle mondiale, compte tenu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C », dans le paragraphe 9 du dispositif du projet de texte de résolution ;
- c) reproduction, dans l'Annexe du projet de texte de résolution de l'Assemblée, des principes directeurs énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18. De plus, reproduction et actualisation du paragraphe connexe des considérants de la Résolution A38-18, comme suit : « *Rappelant* que la Résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la Résolution A37 19, et que les principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe de la Résolution A38-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente Résolution ; »

Analyse

43. Au cours des débats, tous les délégués qui prennent la parole réitèrent (EX/2) leur gratitude au Président du Comité exécutif et au Président du Conseil pour les efforts qu'ils ont déployés pour parvenir à un consensus sur le projet de résolution concernant les changements climatiques.

44. Tout en exprimant son appui au projet de résolution avec les amendements proposés par le Président, le délégué de la Chine souligne de nouveau que son État n'est pas d'accord avec l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020, car à son avis, il augmenterait la responsabilité des pays en développement en termes de réduction des émissions, ce qui n'est ni juste ni réalisable.

45. Le délégué de la Fédération de Russie indique que même s'il a précédemment suggéré que les *Principes directeurs de l'élaboration et de la mise en œuvre de mesures basées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale* soient joints en Annexe au projet de résolution sur un régime mondial de MBM, il n'a aucune objection ferme à leur inclusion dans la résolution sur les changements climatiques proposée par le Président, car à l'avenir l'analyse périodique de l'application du CORSIA comprendrait une évaluation du respect de ces principes directeurs. Il appuie donc le projet de résolution avec les amendements susmentionnés du Président. Approuvant l'intervention du délégué de la Chine, le délégué de la Fédération de Russie réitère la réserve de son État concernant la croissance neutre en carbone à partir de 2020, qu'il juge irréaliste compte tenu de l'absence de justification scientifique de la nécessité d'atteindre cet objectif ambitieux mondial, et qui serait préjudiciable à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI.

46. Tout en exprimant également son appui au projet de texte amendé de la résolution, le délégué de l'Arabie Saoudite réitère la réserve de son État concernant la croissance neutre en carbone à partir de 2020, qu'il a formulée pour la première fois lors de la 37^e session de l'Assemblée en 2010 en relation avec la Résolution A37-19 et qu'il a répétée lors de la session ultérieure en 2013 dans le cadre de la Résolution A38-18. Rappelant que lors de la 38^e session de l'Assemblée, l'Arabie saoudite a demandé que cet objectif ambitieux mondial soit scientifiquement et pratiquement prouvé, il souligne qu'elle maintiendrait sa même réserve au sujet de la croissance neutre en carbone à partir de 2020 jusqu'à ce que ces preuves soient établies.

47. Le délégué de l'Inde indique que même si son État appuie les amendements proposés par le Président au projet de résolution, il lui reste une préoccupation majeure dont il attend l'examen et la résolution par le Comité. Il rappelle qu'au cours de la dernière Assemblée, 53 États, dont l'Inde, ont exprimé leurs réserves à l'égard du paragraphe 7 du dispositif de la Résolution A38-18 de l'Assemblée sur l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020. En dépit de leurs réserves, l'OACI a élaboré un régime mondial de MBM fondé sur cet objectif ambitieux mondial. L'Inde a continué d'émettre des réserves sur cet aspect du projet de résolution sur les changements climatiques dans la note WP/49 et approuve donc les interventions des délégués de l'Arabie saoudite, de la Chine et de la Fédération de Russie. L'Inde rappelle, dans ce contexte, que l'Accord de Paris n'impose pas la croissance neutre en carbone expressément à un secteur particulier et certainement pas à partir de 2020 comme le propose le CORSIA. De plus, l'Accord de Paris reconnaît qu'il faudrait plus de temps aux pays en développement pour atteindre leurs émissions maximales. L'Inde estime donc que la croissance neutre en carbone à partir de 2020 serait régressive et nuirait au secteur de l'aviation dans les pays en développement, et propose par conséquent la suppression du paragraphe 6 du dispositif correspondant du projet de résolution.

48. Exprimant l'espoir que le Comité ne rouvrirait pas le débat sur les objectifs qui ont été examinés en profondeur trois ans auparavant, lors de la 38^e session de l'Assemblée, le délégué du Mexique, M. R. Kobeh González, ex-Président du Conseil de l'OACI qui a depuis lors été nommé *ambassadeur itinérant à vie de l'OACI*, rappelle que ces objectifs sont des aspirations mondiales qui n'imposent aucune obligation spécifique aux États considérés à titre individuel, comme l'indiquent le paragraphe 7 du dispositif de la Résolution A38-18 et le paragraphe 6 du dispositif du projet de résolution. Insistant sur le fait qu'il n'est pas possible d'atteindre une destination sans aspirations et sans plan de vol, il souligne que la croissance neutre en carbone à partir de 2020 est un objectif ambitieux mondial qui s'applique au système de l'aviation civile internationale dans son ensemble et non à un État donné. Le délégué du Mexique appuie donc le projet de résolution sur les changements climatiques joint à la note WP/49, avec les amendements proposés par le Président.

49. Les délégués de l'Autriche, du Canada, de l'Espagne, des États-Unis, de la France, du Guatemala, de l'Italie, du Nigéria, du Portugal, des Pays-Bas, de la Suède et de la Suisse expriment également leur appui au projet de résolution, notamment à l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020 énoncé au paragraphe 6 du dispositif, et aux amendements proposés par le Président. Ce faisant, la déléguée du Canada indique que même si ces changements sont difficiles à accepter pour son État, elle souhaite faire preuve de souplesse en les acceptant comme d'autres États l'ont fait.

50. Approuvant les concepts mentionnés par le délégué du Mexique, le délégué de l'Espagne cite Leonardo Da Vinci qui déclare que « la vie est mouvement et il n'y a pas de mouvement sans aspirations » et qu'« on ne peut arriver à une destination sans aspirations ». Réitérant que la croissance neutre en carbone à partir de 2020 constitue un objectif ambitieux mondial, il souligne que même si la voie à suivre pour y parvenir a été définie, les États ne sont pas tenus de la suivre.

51. Le délégué de la Suisse souligne que la croissance neutre en carbone à partir de 2020 est un objectif non seulement inscrit dans la Résolution A38-18, mais aussi largement accepté par l'industrie. Il préconise donc de l'accepter comme une base significative pour les mesures futures de lutte contre les changements climatiques.

52. Constatant, à l'issue des débats, qu'une majorité d'États sont d'accord avec le projet de résolution sur les changements climatiques présentée dans la note WP/49, ainsi qu'avec les modifications supplémentaires qu'il propose, le Président indique que le projet de résolution serait révisé en conséquence et que les préoccupations exprimées par certains États au sujet de l'objectif ambitieux mondial de l'OACI d'une croissance neutre en carbone à partir de 2020 seraient prises en compte dans le projet de rapport à soumettre à l'approbation du Comité lors de sa prochaine séance avant soumission à la Plénière.

53. La séance est levée à 17 h 15.

Procès-verbal de la onzième séance
(Jeudi 6 octobre 2016 à 10 00 heures)

QUESTIONS EXAMINÉES

1. Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre
 - Approbation de projets de texte pour le rapport à la Plénière
(section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché et section sur le régime mondial de mesures basées sur le marché)
2. Délégation de pouvoirs pour l'approbation des procès-verbaux des séances du Comité exécutif

RÉSUMÉ DES DÉBATS

Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

***Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
(section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché)***

1. Le Comité est saisi de la note WP/461, qui contient son projet de rapport sur le point 22 relatif à la section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché, et la version révisée du projet de 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.*
2. Remerciant tous les délégués de leur l'appui et de leur coopération, le Président du Comité exécutif souligne que leur travail acharné et leur esprit de compromis ont permis à l'Assemblée d'atteindre un moment très historique dans les travaux de l'Organisation. Il fait remarquer que le projet de rapport figurant dans la note WP/461 indique : qu'une majorité d'États ont exprimé leur l'appui au projet de Résolution 22/1 (WP/49) tel que révisé pour y inclure les modifications suggérées résultant des consultations informelles que le Président du Conseil et lui-même ont tenues avec certains États ; et que certains États expriment leurs préoccupations concernant l'objectif mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020 de l'OACI. Sur une question de procédure, le Président indique que les États ne peuvent formuler des réserves sur une résolution qu'après son adoption par la Plénière. Il invite ensuite le Comité à approuver, pour soumission à la Plénière, le projet de rapport sur le point 22 relatif à la section sur les changements climatiques, y compris la version révisée du projet de Résolution 22/1, figurant dans la note WP/461.
3. La déléguée des États-Unis propose d'insérer la phrase suivante à la fin du paragraphe 22.2.28 du projet de rapport : « La Conférence devrait s'appuyer sur les travaux en cours au sein du CAEP ». Se référant au dix-neuvième paragraphe du préambule du projet de Résolution 22/1, elle se félicite des travaux entrepris pour examiner les aspects environnementaux des aéronefs en fin de vie, par exemple le recyclage des aéronefs, mais se demande pourquoi il y est fait référence dans une résolution sur les changements climatiques.

4. Le délégué de la Fédération de Russie suggère d'ajouter le texte suivant à la fin du paragraphe 22.2.34 pour expliquer les préoccupations de certains États concernant l'objectif ambitieux mondial de l'OACI, à savoir la croissance neutre en carbone à partir de 2020 : « à la lumière de la nature irréaliste de cet objectif et de l'absence de fondement scientifique à ce dernier ».

5. Attirant l'attention sur le paragraphe 6 du dispositif du projet de Résolution 22/1 relatif à la croissance neutre en carbone, le délégué de la Chine souligne que l'aviation internationale se développe rapidement et qu'à l'avenir, cette croissance viendra essentiellement des pays en développement. Il déclare que l'objectif ambitieux mondial fixé pour la croissance neutre en carbone à partir de 2020 ne repose pas sur des fondements scientifiques solides et qu'il n'est ni juste ni réalisable sans clarification et reconnaissance du fait que les pays développés réduiraient considérablement leurs émissions et fourniraient une assistance technique aux pays en développement. Affirmant qu'il n'est pas réaliste qu'un objectif ambitieux mondial exige des efforts de réduction des émissions de la part des États, le délégué de la Chine suggère que le paragraphe 6 du dispositif soit amendé pour faire référence au « déploiement d'efforts en vue d'atteindre cet objectif ».

6. Appuyant les interventions des délégués de la Fédération de Russie et de la Chine, le délégué de l'Inde indique que son État n'est pas d'accord avec la croissance neutre en carbone à partir de 2020 pour deux raisons principales : les pays en développement se trouvent sur une trajectoire de croissance plus rapide et cet objectif ambitieux mondial nuirait à leur croissance dans l'aviation internationale ; et l'Accord de Paris 2015 conclu dans le cadre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) lors la 21^e session de la Conférence des Parties (COP/21) n'impose pas la croissance neutre en carbone expressément à un secteur particulier et certainement pas à l'horizon 2020.

7. Le délégué de l'Espagne rappelle qu'au cours de la précédente séance du Comité (EX/10), il a été souligné que le paragraphe 6 connexe du dispositif du projet de Résolution 22/1 constitue une aspiration et n'implique aucun engagement de la part des États.

8. Au cours du débat qui s'ensuit, les délégués de l'Afrique du Sud, de l'Allemagne, de l'Arabie saoudite, de la Belgique, du Botswana, du Chili, de Chypre, de la Colombie, de l'Égypte, de l'Espagne, de l'Estonie, de la Finlande, de la France, de l'Indonésie, de l'Irlande, de l'Italie, du Japon, du Kenya, du Nigéria, de la Norvège, du Pérou, de la République tchèque, de la République-Unie de Tanzanie, de la Roumanie, du Royaume-Uni, de la Slovaquie, de la Slovénie, de la Somalie et de la Turquie appuient pleinement la note WP/461.

9. Le délégué de l'Arabie saoudite indique que conformément à la directive susmentionnée du Président, la réserve qu'il a exprimée lors de la précédente séance du Comité (EX/10) au sujet du paragraphe 6 du dispositif du projet de Résolution 22/1 serait présentée officiellement après l'adoption de cette résolution par la Plénière.

10. Affirmant que les changements climatiques revêtent une grande importance pour l'humanité, le délégué de la Colombie souligne le nombre élevé de morts et les dégâts catastrophiques causés par l'ouragan Matthew, qui a frappé les Caraïbes orientales le 30 septembre 2016 et continue à semer la désolation sur la côte sud-est des États-Unis. Invitant tous les États à s'efforcer d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de croissance neutre en carbone à partir de 2020 dans l'intérêt de l'environnement et des générations futures, il réaffirme la nécessité d'objectifs plus ambitieux.

11. Compte tenu de l'appui massif en faveur de la note WP/461, la déléguée des États-Unis retire sa proposition précédente (cf. paragraphe 3 ci-dessus).

12. Le délégué de la Bolivie (État plurinational de) insiste sur l'importance de tenir compte dans le projet de rapport de la préoccupation exprimée par son État, ainsi que par d'autres États, au sujet de la nécessité pour les pays développés de transférer des technologies aux pays en développement et de renforcer leurs capacités afin de leur permettre de remplir efficacement leurs engagements. Le Président du Comité exécutif indique que son intervention serait plutôt incluse dans le procès-verbal.

13. En réponse à une demande du délégué de la Fédération de Russie de confirmer que le texte proposé pour le paragraphe 22.2.34 serait inclus dans le projet de rapport (cf. paragraphe 4 ci-dessus), le Président du Conseil explique que le procès-verbal de la séance reprendrait toutes les opinions exprimées. Pour aller de l'avant, il suggère d'ajouter à la fin du paragraphe 22.2.34 l'expression « car, selon eux, il ne s'agit pas d'un objectif réaliste » de manière qu'il se lise comme suit : « 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 à leur avis, il ne s'agit pas d'un objectif réaliste. ». Bien que le délégué de la Fédération de Russie ait demandé l'ajout de l'expression « et l'absence de fondement scientifique », car cela reflète les débats de la séance précédente et étaye l'opinion de son État selon laquelle cet objectif ambitieux mondial ne repose pas sur un fondement scientifique, le Président du Comité exécutif indique que l'amendement proposé par le Président du Conseil serait retenu.

14. Tout en regrettant que sa proposition n'ait pas été prise en compte, le délégué de la Fédération de Russie accepte cette ligne de conduite, tout en demandant que ses vues soient consignées dans le procès-verbal.

15. Le Président du Comité exécutif fait observer qu'une majorité écrasante d'États s'est déclarée favorable à la note WP/461. Il conclut donc que le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 22 (*section sur les changements climatiques en l'absence d'un régime mondial de mesures basées sur le marché*) figurant dans cette note, tel qu'amendé pendant les débats ; et convient de recommander que la Plénière adopte le projet de 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*, présenté dans la note WP/461.

***Approbation du projet de texte pour le rapport à la Plénière
(section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché)***

16. Est ensuite examinée la note WP/462 (et Révision n° 1, en français uniquement) qui contient le projet de rapport du Comité sur le point 22 relatif à la section sur un régime mondial de mesures basées sur le marché, ainsi que la version révisée du projet de 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)*.

17. Le Président du Comité exécutif souligne que le projet de rapport est l'expression de l'appui écrasant des États au projet de Résolution 22/2 (WP/52), tel que révisé pour inclure les modifications suggérées à la suite des consultations informelles que le Président du Conseil et lui-même ont tenues avec certains États au sujet du régime mondial de MBM proposé. Il fait remarquer que la version révisée du projet de Résolution 22/2 figurant dans la note WP/462 tient compte de la proposition qu'il a présentée lors de la séance précédente (EX/10). Rappelant que le Président du Conseil a prévu un délai supplémentaire pour de nouvelles consultations informelles afin que le texte du projet de résolution

soumis à la Plénière pour adoption recueille le consensus le plus large possible, le Président du Comité exécutif présente les modifications suivantes au projet de rapport et à la version révisée du projet de Résolution 22/2 :

a) Insertion du troisième point ci-après au paragraphe 22.3.31 du projet de rapport :

« — Ajout d'un nouveau paragraphe 17bis au projet de texte de résolution de l'Assemblée : « *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 pour la période de référence et les échéanciers admissibles ; »

b) Comme suite à l'amendement ci-dessus, le paragraphe 22.3.33 du projet de rapport serait supprimé, les paragraphes suivants seraient renumérotés en conséquence, et le nouveau paragraphe 21 du dispositif ci-après serait ajouté à la version révisée du projet de Résolution 22/2 :

« *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 programme 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 pour la période de référence et les échéanciers admissibles ; »

c) Comme suite à cet amendement, les paragraphes 21 à 24 existants du dispositif de la version révisée du projet de Résolution 22/2 seraient renumérotés 22 à 25, respectivement.

18. Exprimant son appui à ces amendements proposés, le délégué de la Fédération de Russie suggère que le texte supplémentaire ci-après soit inséré à la fin du paragraphe 22.3.37 existant du projet de rapport, afin de refléter de manière concise le débat : « et contribuera également à une réduction du niveau global de sécurité de l'aviation à l'échelle mondiale et augmentera le taux absolu de croissance des émissions de CO₂ au niveau planétaire global ». Le Président du Comité exécutif, avec l'appui du Secrétariat, propose d'ajouter « selon eux » au début du nouveau texte, ce que le délégué de la Fédération de Russie accepte.

19. Le délégué de l'Inde approuve également les amendements proposés par le Président, ainsi que l'amendement susmentionné au paragraphe 22.3.37.

20. S'exprimant au nom des États membres de l'UE et des États membres de la CEAC, le délégué de la Suède remercie le Président, le Président du Conseil et le Secrétariat des efforts qu'ils ont déployés pour amener cette Assemblée à un large consensus sur la version révisée du projet de Résolution 22/2, et dans l'esprit de coopération qui prévaut, il déclare son appui sans réserve à la note WP/462, notamment aux amendements proposés par le Président [voir paragraphe 17 a) à c) ci-dessus], et demande que le Comité approuve ce rapport, y compris la version révisée du projet de Résolution 22/2. De plus, le délégué de la Suède indique que l'intervention ci-dessus du délégué de la Fédération de Russie devrait plutôt être prise en compte dans le procès-verbal de la séance. Les délégués de l'Italie, de l'Autriche, de la France et des Pays-Bas partagent ce point de vue.

21. Le délégué du Canada félicite le Président du Comité exécutif et le Président du Conseil d'avoir permis de dégager un large consensus. Exprimant son appui aux amendements proposés par le Président au projet de rapport et à la version révisée du projet de Résolution 22/2, il fait observer que la deuxième ligne du quatorzième paragraphe du préambule devrait être modifiée pour faire référence à un nouveau « mécanisme » de marché au lieu de « mécanismes ». Acte est pris de cet amendement de pure forme.
22. Préconisant l'approbation du projet de rapport par le Comité, notamment la version révisée du projet de Résolution 22/2 avec les amendements proposés par le Président, le délégué de l'Argentine insiste sur la nécessité d'aligner la version espagnole du paragraphe 9 e) du dispositif de la résolution sur la version anglaise afin de faire référence à « l'année 2018 » à la seconde ligne. Acte est pris également de cet amendement de pure forme.
23. Le délégué du Guatemala exprime sa gratitude au Président et au Président du Conseil pour les efforts qu'ils ont déployés afin de parvenir à un consensus sur le projet de Résolution 22/2, qu'il qualifie de juste, équitable et respectueux de la souveraineté des États. Il ne doute pas que le Conseil nouvellement élu fera avancer tous les travaux qui ont été accomplis sur un régime mondial de MBM en mettant tout en œuvre pour veiller à ce que l'aviation civile internationale soit efficace, sûre, durable et harmonieuse. Appuyant par conséquent le projet de rapport et la version révisée du projet de Résolution 22/2 avec les amendements proposés par le Président, le délégué du Guatemala invite tous les autres délégués à faire de même, dans l'esprit de coopération actuel.
24. Au nom des 54 États membres de la CAFAC, le délégué de l'Égypte félicite le Président, le Président du Conseil et tous les délégués d'être parvenus à un consensus sur le régime mondial de MBM (CORSIA). Il souligne que ces États appuient la version révisée du projet de Résolution 22/2 telle qu'amendée par le Président, et s'engagent à travailler avec le Conseil à sa mise en œuvre.
25. Adressant également ses remerciements au Président et au Président du Conseil, le délégué des États-Unis approuve avec enthousiasme les amendements proposés par le Président tant au projet de rapport qu'à la version révisée du projet de Résolution 22/2.
26. Exprimant son appui à la note WP/462, notamment aux amendements proposés, le délégué du Mexique remercie le Président, le Président du Conseil, le Secrétariat et les États pour leurs efforts, qui ont permis d'obtenir ces résultats très positifs.
27. Remerciant également le Président et le Président du Conseil, le délégué des Émirats arabes unis approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de rapport et la version révisée du projet de Résolution 22/2, ainsi que les amendements présentés par le Président.
28. Le délégué de Singapour se félicite de l'esprit de flexibilité dont ont fait preuve le Président, le Président du Conseil et les délégués et se déclare satisfait du projet de rapport et de la version révisée du projet de Résolution 22/2, notamment les amendements proposés par le Président.
29. Le délégué de la Chine remercie également le Président et le Président du Conseil pour leur rôle moteur et leurs efforts inlassables, et exprime son appui au texte consensuel qui en résulte, notamment les amendements proposés par le Président.
30. Remerciant chaleureusement toutes les délégations et en particulier le Président et le Président du Conseil pour leur appui indéfectible et leur volonté de parvenir à un consensus avec

l'inclusion la plus large possible de tous les États, la déléguée du Brésil a le plaisir d'annoncer que son État appuie la version révisée du projet de Résolution 22/2, avec les amendements proposés par le Président.

31. Le Président du Comité exécutif indique qu'à la lumière des débats, la proposition du délégué de la Fédération de Russie d'amender le paragraphe 22.3.37 du projet de rapport serait plutôt prise en compte dans le procès-verbal (voir paragraphe 18 ci-dessus).

32. Le Président du Comité exécutif fait observer qu'une majorité écrasante d'États s'est déclarée favorable à la note WP/462, avec les amendements qu'il propose [voir paragraphe 17 a) à c) ci-dessus]. Il conclut donc que le Comité approuve, pour soumission à la Plénière, le projet de texte de son rapport sur le point 22 (*section un régime mondial de mesures basées sur le marché*) figurant dans cette note, tel qu'amendé ; et convient de recommander que la Plénière adopte la version révisée du projet de 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)*, tel que modifié.

Délégation de pouvoirs au Président de l'Assemblée pour l'approbation des procès-verbaux des séances du Comité exécutif

33. Le Comité exécutif délègue ses pouvoirs au Président de l'Assemblée, en sa qualité de Président du Comité exécutif, pour l'approbation des procès-verbaux de ses séances.

34. La séance est levée à 11 heures.

APPENDICE

LISTE DES NOTES DE TRAVAIL EXAMINÉES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF

Point 10 : Arriérés de contributions

A39-WP/61 Révision n° 1 EX/34 ; AD/5	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (20/9/2016)
A39-WP/61 Révision n° 1 Additif n° 1 EX/34 ; AD/5	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (27/9/2016)
A39-WP/61 Révision n° 1 Additif n° 2 EX/34 ; AD/5	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS (30/9/2016)

Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2013, 2014 et 2015

A39-WP/470 EX/181	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR (28/9/2016)
----------------------	--

Point 12 : Proposition d'amendement de l'article 50, alinéa a), de la Convention de Chicago visant à augmenter le nombre des membres du Conseil

A39-WP/18 EX/6	PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ARTICLE 50, ALINÉA a), DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE, VISANT À AUGMENTER LE NOMBRE DES MEMBRES DU CONSEIL (31/5/2016)
A39-WP/179 EX/66	PROPOSITION D'AMENDEMENT DE L'ARTICLE 50, ALINÉA a) DE LA CONVENTION SUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (9/8/2016)
A39-WP/471 EX/182	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 12 ET 13 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2016)

Point 13 : 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

A39-WP/13 EX/1	PROPOSITION VISANT À AMENDER L'ARTICLE 56 DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE POUR AUGMENTER LE NOMBRE DE MEMBRES DE LA COMMISSION DE NAVIGATION AÉRIENNE (31/5/2016)
A39-WP/471 EX/182	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 12 ET 13 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2016)

Point 14 : Programme d'assistance technique

A39-WP/21 Révision EX/9	RAPPORT SUR LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN OEUVRE COMPLET POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL) (31/8/2016)
A39-WP/27 EX/15	PROGRÈS EN AFRIQUE RAPPORT SUR LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN OEUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI) (17/6/2016)
A39-WP/28 EX/16	RAPPORT SUR LE PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI (9/6/2016)
A39-WP/105 EX/44	SURMONTER LES DIFFICULTÉS DANS LE DOMAINE DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (25/8/2016)
A39-WP/164 Révision EX/62	RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LES EXPERTS RÉGIONAUX EN SÛRETÉ DE L'AVIATION (7/9/2016)
A39-WP/171 EX/121	PROGRAMME DE COOPÉRATION EN INSPECTEURS DE LA SÉCURITÉ POUR LA RÉGION AFRIQUE-OCÉAN INDIEN, DESTINÉ À AMÉLIORER LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION (25/8/2016)
A39-WP/215 EX/83	SOUTIEN À LA POURSUITE DU PLAN RÉGIONAL AFI COMPLET DE MISE EN OEUVRE POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI) (29/8/2016)
A39-WP/309 EX/112 ; TE/68	SAFETY AND AIR NAVIGATION CAPACITY AND EFFICIENCY:ENSURING THAT NO AFI COUNTRY IS LEFT BEHIND (1/9/2016) * Note d'information

A39-WP/351 EX/136	DÉCLARATION DE RIYAD SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION (8/9/2016)
A39-WP/364 EX/144	PLAN D'ACTION DE L'ÉGYPTE POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ ÉMANANT DE L'AVIATION INTERNATIONALE (7/9/2016)
A39-WP/392 EX/153	PROPOSITION DE PLAN DE MISE EN OEUVRE POUR LA RÉGION MID (MIDIP) VISANT À APPUYER LES INITIATIVES RÉGIONALES EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ ET DE NAVIGATION AÉRIENNE (15/9/2016)
A39-WP/415 EX/159 ; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/450 EX/172	SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/9/2016) *Note d'information
A39-WP/456 Révision n° 1 EX/174	PROGRAMME DE REVUE PAR LES PAIRS DES FOURNISSEURS DES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE AFRICAINS (26/9/2016)
A39-WP/495 EX/190	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR (3/10/2016)

Point 15 : Coopération technique — Politique et activités de coopération technique

A39-WP/45 EX/23	PROGRAMME OACI DES VOLONTAIRES DE L'AVIATION (16/5/2016)
A39-WP/47 EX/24	ACTIVITÉS ET POLITIQUE DE COOPÉRATION TECHNIQUE DURANT LA PÉRIODE 2013-2015 (16/5/2016)
A39-WP/105 EX/44	SURMONTER LES DIFFICULTÉS DANS LE DOMAINE DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (25/8/2016)
A39-WP/141 EX/53	NEW DIRECTIONS IN THE IMPLEMENTATION OF ICAO-IAC PROJECT RER/01/901 (COSCAP-CIS) AND MAIN OUTPUTS OF ITS ACTIVITIES FOR THE LAST 15 YEARS (4/8/2016) *Note d'information

A39-WP/244 Révision EX/96	IMPORTANCE DE LA COOPÉRATION ET PROMOTION DES INSTRUMENTS DE FINANCEMENT POUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (22/8/2016)
A39-WP/292 EX/108	PROJETS RÉGIONAUX DE COOPÉRATION TECHNIQUE DANS LA RÉGION AMÉRIQUE DU SUD (16/8/2016)
A39-WP/383 EX/151	AMÉLIORATION DES PROCESSUS DE PASSATION DE CONTRATS ET D'ACHATS CONDUITS AVEC L'ASSISTANCE DE LA DIRECTION DE LA COOPÉRATION TECHNIQUE (7/9/2016)
A39-WP/415 EX/159 ; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/491 EX/188	PROJET DE TEXTE DU RAPPORT SUR LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2016)

Point 16 : Sûreté de l'aviation — Politique

A39-WP/14 EX/2	STRATÉGIE COMPLÈTE DE L'OACI POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (ICASS) (30/5/2016)
A39-WP/15 EX/3	ÉTABLISSEMENT D'UN PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (30/5/2016)
A39-WP/16 EX/4	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI RELATIVE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (3/6/2016)
A39-WP/17 EX/5	LA CYBERSÉCURITÉ DANS L'AVIATION CIVILE (30/5/2016)
A39-WP/98 EX/43	PRIORITÉS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (25/7/2016)
A39-WP/99 Révision n° 1 EX/45 ; TE/26	CYBER-RÉSILIENCE DANS L'AVIATION CIVILE (26/7/2016)

A39-WP/131 EX/48	NIVELES DE PROTECCIÓN ANTE CAMBIOS EN EL NIVEL DE AMENAZA (3/8/2016) *Note d'information
A39-WP/132 EX/49	DESARROLLOS DE RPAS EN ESPAÑA (3/8/2016) *Note d'information
A39-WP/136 EX/50	BIOMETRIC BASED ACCESS CONTROL AT AIRPORTS IN INDIA (4/8/2016) *Note d'information
A39-WP/145 EX/54	ÉLABORATION ET MISE À JOUR DES NORMES DES ÉLÉMENTS INDICATIFS RELATIFS AUX MENACES NOUVELLES ET ÉMERGENTES (10/8/2016)
A39-WP/175 EX/64	CYBERSÛRETÉ EN AVIATION CIVILE : MESURES POSSIBLES À PRENDRE PAR LES ORGANISMES DE RÉGLEMENTATION ET LES PARTIES PRENANTES (9/8/2016)
A39-WP/177 EX/65	CULTURE DE LA SÛRETÉ — ÉVALUATION DE LA MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES NATIONAUX DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (10/8/2016)
A39-WP/180 EX/67	STRATÉGIES MONDIALES POUR REMÉDIER AUX RISQUES INTERNES (10/8/2016)
A39-WP/184 EX/70	RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE DES MESURES DE SÛRETÉ – RECONNAISSANCE DES SACS DE SÛRETÉ À INDICATEUR D'EFFRACTION (10/8/2016)
A39-WP/187 EX/72	STRATÉGIE DE CYBERSÉCURITÉ (10/8/2016)
A39-WP/198 EX/74	POLITIQUES EN MATIÈRE DE SÛRETÉ CÔTÉ VILLE (10/8/2016)
A39-WP/219 EX/85	COMBLER LES ÉCARTS ENTRE LES QUESTIONS DE PROTOCOLE DE LA MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ ET LA RÉGLEMENTATION ET ÉLÉMENTS INDICATIFS EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (11/8/2016)
A39-WP/238 EX/94	AVIATION SECURITY POLICIES IMPLEMENTED IN INDONESIA (8/8/2016) *Note d'information
A39-WP/254 EX/100	HARMONISATION DES TECHNIQUES D'INSPECTION-FILTRAGE POUR LA DÉTECTION DES LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (12/8/2016)

A39-WP/310 EX/113	MESURES DE SÛRETÉ POUR LE CÔTÉ VILLE DES AÉROPORTS (9/8/2016)
A39-WP/311 EX/114	UTILISATION DU SYSTÈME DE VIDÉOSURVEILLANCE DES AÉRONEFS SERVANT À LA SURVEILLANCE OBJECTIVE POUR PRÉVENIR LES ACTES D'INTERVENTION ILLICITE ET MENER LES ENQUÊTES S'Y RAPPORANT (9/8/2016)
A39-WP/312 EX/115	MESURES DE SÛRETÉ POUR L'AVIATION DE LA RÉGLEMENTATION D'ÉTAT POUR LES INSTALLATIONS D'INFRASTRUCTURES ET LES AÉRONEFS DE TRANSPORT MIS EN PLACE PAR LA FÉDÉRATION DE RUS (9/8/2016)
A39-WP/315 EX/116	MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME NATIONAL DE GESTION DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (CAsE MNP-SeMS) (9/8/2016)
A39-WP/327 EX/125	CONTRÔLES DES LIQUIDES, AÉROSOLS ET GELS (LAG) (9/8/2016)
A39-WP/330 EX/127	PROCÉDURES DE MISE EN OEUVRE D'UN SYSTÈME DE SÛRETÉ À CONTRÔLE UNIQUE (9/8/2016)
A39-WP/337 EX/130 ; TE/145	AIRCRAFT CERTIFICATION CYBERSECURITY REGULATORY EFFORTS (2/9/2016) *Note d'information
A39-WP/361 EX/142	MANAGEMENT AND CONTROL OF EXTERNAL SECURITY RISKS BY CAAC (12/9/2016) *Note d'information
A39-WP/373 EX/147	JOINT WCO-ICAO INITIATIVES TO IMPROVE AIR CARGO SECURITY AND FACILITATION (7/9/2016) *Note d'information
A39-WP/415 EX/159 ; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/483 EX/183	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2016)

A39-WP/483
Rectificatif n° 1
(RU seulement)
EX/183

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE
DU JOUR
(2/10/2016)

**Point 17 : Méthode de surveillance continue du Programme universel d'audits de sûreté
(USAP-CMA)**

A39-WP/20
Révision n° 1
EX/8

MISE EN OEUVRE DE LA MÉTHODE DE SURVEILLANCE
CONTINUE DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ
(22/6/2016)

A39-WP/151
EX/55

NIVEAU DE DIVULGATION DES RÉSULTATS DES AUDITS
USAP-CMA
(8/8/2016)

A39-WP/224
EX/88

ICAO UNIVERSAL SECURITY AUDIT PROGRAMME —
CONTINUOUS MONITORING APPROACH (USAP-CMA)
IMPLEMENTED IN INDONESIA
(12/8/2016) *Note d'information

A39-WP/316
EX/117

DEGRÉ DE DIVULGATION DES INFORMATIONS RELATIVES
AUX RÉSULTATS DES AUDITS DANS LE CADRE DU PROGRAMME
UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP)
(9/8/2016)

A39-WP/371
EX/146

CHINA'S NATIONAL CIVIL AVIATION SECURITY AUDITS
(9/8/2016) *Note d'information

A39-WP/484
EX/184

PROJET DE TEXTE DU RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE
DU JOUR
(30/9/2016)

Point 18 : Programme de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC)

A39-WP/21
Révision
EX/9

RAPPORT SUR LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN OEUVRE
COMPLET POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET
LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL)
(31/8/2016)

A39-WP/28
EX/16

RAPPORT SUR LE PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE
L'OACI
(9/6/2016)

A39-WP/105
EX/44

SURMONTER LES DIFFICULTÉS DANS LE DOMAINE DU
RENFORCEMENT DES CAPACITÉS
(25/8/2016)

A39-WP/164 Révision EX/62	RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LES EXPERTS RÉGIONAUX EN SÛRETÉ DE L'AVIATION (7/9/2016)
A39-WP/185 Révision EX/71	RENFORCER LA FORMATION EN SÛRETÉ DU FRET AÉRIEN (22/8/2016)
A39-WP/258 Révision n° 1 EX/102	ÉTAT DU PERSONNEL AVSEC DANS LE BUREAU RÉGIONAL EUR-NAT (22/9/2016)
A39-WP/351 EX/136	DÉCLARATION DE RIYAD SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION (8/9/2016)
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/485 EX/185	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 18 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2016)

**Point 19 : Facilitation et Stratégie pour un programme OACI d'identification des voyageurs
(ICAO TRIP)**

A39-WP/19 EX/7	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LE RÉPERTOIRE DE CLÉS PUBLIQUES (RCP) DE L'OACI (31/5/2016)
A39-WP/40 EX/19	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LA STRATÉGIE DU PROGRAMME OACI D'IDENTIFICATION DES VOYAGEURS (ICAO TRIP) (6/6/2016)
A39-WP/41 EX/20	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI LIÉE À LA FACILITATION (6/6/2016)
A39-WP/42 EX/21	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 — FACILITATION (6/6/2016)
A39-WP/191 EX/73	INSCRIPTION D'INFORMATIONS DÉTAILLÉES SUR LES PARENTS DANS LES DOCUMENTS DE VOYAGE DES ENFANTS POUR LUTTER CONTRE LA TRAITE DES ENFANTS (10/8/2016)

A39-WP/203 Révision EX/75	SYSTÈME NORMALISÉ POUR LES RENSEIGNEMENTS PRÉALABLES CONCERNANT LES VOYAGEURS (RPCV) ET LES DOSSIERS PASSAGERS (PNR) (22/8/2016)
A39-WP/326 EX/124	EFFET SUR L'INFRASTRUCTURE AÉROPORTUAIRE DU BRÉSIL DE LA RÉGLEMENTATION DE LA QUALITÉ DU SERVICE (26/8/2016)
A39-WP/351 EX/136	DÉCLARATION DE RIYAD SUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION (8/9/2016)
A39-WP/486 EX/186	PROJET DE TEXTE DU RAPPORT SUR LE POINT 19 DE L'ORDRE DU JOUR (30/9/2016)

Point 20 : Protection de l'environnement — Bruit des aéronefs — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

A39-WP/28 EX/16	RAPPORT SUR LE PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI (9/6/2016)
A39-WP/48 EX/25	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (21/6/2016)
A39-WP/48 Rectificatif n° 1 EX/25	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (8/7/2016)
A39-WP/51 EX/28	L'AVIATION CIVILE ET L'ENVIRONNEMENT (30/6/2016)
A39-WP/55 EX/32	TENDANCES ACTUELLES ET FUTURES DU BRUIT ET DES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS (17/6/2016)
A39-WP/55 Rectificatif n° 1 EX/32	TENDANCES ACTUELLES ET FUTURES DU BRUIT ET DES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS (9/9/2016)
A39-WP/91 EX/42	APPROCHE EUROPÉENNE GLOBALE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (18/7/2016)

A39-WP/152 EX/56	NORMES ET POLITIQUES DE L'OACI SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (9/8/2016)
A39-WP/156 EX/60	ENVIRONMENTAL PROGRAMME ON HELICOPTER NOISE MITIGATION BY OPERATIONAL PROCEDURES (15/8/2016) *Note d'information
A39-WP/170 EX/63	NAVIGATION FONDÉE SUR LES PERFORMANCES (PBN) ET POSSIBILITÉS DANS LE DOMAINE DE L'ENVIRONNEMENT (9/8/2016)
A39-WP/210 Révision n° 1 EX/80	REMÉDIER AU BRUIT DES AÉRONEFS ET AUX INCIDENCES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (22/8/2016)
A39-WP/223 EX/87	PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF AIRCRAFT NOISE POLICY AND STANDARDIZATION (17/8/2016) *Note d'information
A39-WP/225 EX/89	ÉVOLUTION DE L'AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE EN FAVEUR DE LA DURABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LA RÉGION (17/8/2016)
A39-WP/250 Révision n° 1 EX/99	PROPOSITION D'ÉTABLISSEMENT D'UNE PLATEFORME RELATIVE AUX REDEVANCES LIÉES AU BRUIT (22/9/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/9/2016) *Note d'information
A39-WP/430 EX/165	PROPOSAL TO SHARE BEST PRACTICE ON ICAO BALANCED APPROACH (14/9/2016) *Note d'information
A39-WP/447 EX/169	LA POLLUTION DE L'AIR DANS LES AÉROPORTS POSE DE SÉRIEUX RISQUES POUR LA SANTÉ DES PERSONNELS (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/460 EX/177	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 20 ET 21 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2016)

Point 21 : 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

A39-WP/28 EX/16	RAPPORT SUR LE PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI (9/6/2016)
--------------------	---

A39-WP/48 Rectificatif n° 1 EX/25	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — DISPOSITIONS GÉNÉRALES, BRUIT ET QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (8/7/2016)
A39-WP/51 EX/28	L'AVIATION CIVILE ET L'ENVIRONNEMENT (30/6/2016)
A39-WP/55 EX/32	TENDANCES ACTUELLES ET FUTURES DU BRUIT ET DES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS (17/6/2016)
A39-WP/55 Rectificatif n° 1 EX/32	TENDANCES ACTUELLES ET FUTURES DU BRUIT ET DES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS (9/9/2016)
A39-WP/91 EX/42	APPROCHE EUROPÉENNE GLOBALE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (18/7/2016)
A39-WP/152 EX/56	NORMES ET POLITIQUES DE L'OACI SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (9/8/2016)
A39-WP/210 Révision n° 1 EX/80	REMÉDIER AU BRUIT DES AÉRONEFS ET AUX INCIDENCES SUR LA QUALITÉ DE L'AIR LOCALE (22/8/2016)
A39-WP/225 EX/89	ÉVOLUTION DE L'AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE EN FAVEUR DE LA DURABILITÉ DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LA RÉGION (17/8/2016)
A39-WP/429 EX/164	AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION (14/9/2016) *Note d'information
A39-WP/460 EX/177	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 20 ET 21 DE L'ORDRE DU JOUR (29/9/2016)

Point 22 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques — Politique, normalisation et soutien de la mise en œuvre

A39-WP/28 EX/16	RAPPORT SUR LE PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE DE L'OACI (9/6/2016)
--------------------	---

A39-WP/49 EX/26	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT — CHANGEMENTS CLIMATIQUES (23/6/2016)
A39-WP/51 EX/28	L'AVIATION CIVILE ET L'ENVIRONNEMENT (30/6/2016)
A39-WP/52 EX/29	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) (1/9/2016)
A39-WP/52 Rectificatif n° 1 (SP seulement) EX/29	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) (21/9/2016)
A39-WP/54 EX/31	PLANS D'ACTION VOLONTAIRES DES ÉTATS SUR LES ACTIVITÉS DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ (17/6/2016)
A39-WP/55 EX/32	TENDANCES ACTUELLES ET FUTURES DU BRUIT ET DES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS (17/6/2016)
A39-WP/55 Rectificatif n° 1 EX/32	TENDANCES ACTUELLES ET FUTURES DU BRUIT ET DES ÉMISSIONS DES AÉRONEFS (9/9/2016)
A39-WP/56 EX/33	CARBURANTS ALTERNATIFS DURABLES POUR L'AVIATION (17/6/2016)
A39-WP/91 EX/42	APPROCHE EUROPÉENNE GLOBALE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (18/7/2016)
A39-WP/138 EX/52	CLIMATE CHANGE & AVIATION GROWTH IN INDIA (4/7/2016) *Note d'information
A39-WP/152 EX/56	NORMES ET POLITIQUES DE L'OACI SUR LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT (9/8/2016)
A39-WP/153 Révision n° 1 EX/57	COMMENTAIRES SUR L'INCIDENCE EN TERMES DE COÛTS D'UN MÉCANISME DE COMPENSATION DU CARBONE (16/8/2016)

A39-WP/154 Révision n° 1 EX/58	MISE EN OEUVRE PROGRESSIVE DE LA GMBM (16/8/2016)
A39-WP/155 Révision n° 1 EX/59	POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR UNE MESURE MONDIALE FONDÉE SUR LE MARCHÉ POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (31/8/2016)
A39-WP/163 EX/61	A GLOBAL MARKET-BASED MEASURE FOR INTERNATIONAL AVIATION – MONITORING, REPORTING AND VERIFICATION (MRV), EMISSIONS UNIT CRITERIA (EUC) AND REGISTRIES CONSIDERATIONS (9/8/2016) *Note d'information
A39-WP/170 EX/63	NAVIGATION FONDÉE SUR LES PERFORMANCES (PBN) ET POSSIBILITÉS DANS LE DOMAINE DE L'ENVIRONNEMENT (9/8/2016)
A39-WP/181 EX/68	KENYA — RÉCENTS DÉVELOPPEMENTS EN MATIÈRE DE COLLECTE, DE SUIVI ET DE COMMUNICATION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ DUES À L'AVIATION INTERNATIONALE (9/8/2016)
A39-WP/182 EX/69	PRISE EN CONSIDÉRATION DES ENTREPRISES À RÉACTION RAPIDE DANS LES ÉLÉMENTS DE CONCEPTION D'UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ CONCERNANT LES EFFETS DE L'AVIATION CIVILE SUR LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES (9/8/2016)
A39-WP/206 EX/76	ICAO'S GLOBAL MARKET-BASED MEASURE (GMBM) (18/8/2016) *Note d'information
A39-WP/207 EX/77	ICAO'S CO ₂ STANDARD FOR NEW AIRCRAFT (18/8/2016) *Note d'information
A39-WP/208 EX/78	INCREASED TRANSPARENCY IN ICAO DECISION MAKING (18/8/2016) *Note d'information
A39-WP/209 EX/79	ADDRESSING INTERNATIONAL AVIATION EMISSIONS IN THE CONTEXT OF THE PARIS AGREEMENT (18/8/2016) *Note d'information
A39-WP/211 Révision n° 1 EX/81	POSITIONS DE L'INDONÉSIE SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (GMBM) POUR L'AVIATION (22/8/2016)
A39-WP/212 Révision n° 1 EX/82	NÉCESSITÉ DE DIRECTIVES DE POLITIQUE POUR LA PROMOTION DES CARBURANTS D'AVIATION ALTERNATIFS DURABLES (22/8/2016)
A39-WP/222 EX/86	PROGRESS IN THE IMPLEMENTATION OF STATE ACTION PLAN FOR REDUCING EMISSIONS FROM INTERNATIONAL AVIATION (17/8/2016) *Note d'information

- A39-WP/227
EX/90 ASSISTANCE AND CAPACITY BUILDING IN AVIATION TO ADDRESS THE CO₂ EMISSION FROM INTERNATIONAL AVIATION (9/8/2016) *Note d'information
- A39-WP/232
EX/91 POINT DE VUE DES ÉTATS-UNIS SUR LE PANIER DES MESURES DE L'OACI DESTINÉES À LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES DUS À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (18/8/2016)
- A39-WP/233
EX/92 ÉLÉMENTS CLÉS DE CONCEPTION POUR LE RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (GMBM) POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE POSITION DU BRÉSIL (16/8/2016)
- A39-WP/234
EX/93 RÉPARTITION DES OBLIGATIONS DE COMPENSATION DANS LE CADRE DU GMBM (16/8/2016)
- A39-WP/248
EX/98 SOUTIEN À L'ADOPTION PAR LA 39^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE DE L'OACI D'UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (MBM) (15/8/2016)
- A39-WP/262
EX/104 ASSISTANCE ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR L'ATTÉNUATION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION INTERNATIONALE (23/8/2016)
- A39-WP/321
EX/119 PLANS D'ACTION ET COLLABORATION ENTRE ÉTATS DE LA SOUS-RÉGION AFRIQUE CENTRALE POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION INTERNATIONALE (23/8/2016)
- A39-WP/343
EX/131 POSITION DE LA MALAISIE AU SUJET DU RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (GMBM) POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (31/8/2016)
- A39-WP/363
EX/143 RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO₂ DE L'AVIATION AU BURKINA FASO (9/8/2016)
- A39-WP/364
EX/144 PLAN D'ACTION DE L'ÉGYPTE POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO₂ ÉMANANT DE L'AVIATION INTERNATIONALE (7/9/2016)
- A39-WP/377
EX/149 ELEMENTOS ESENCIALES PARA UN ACUERDO GLOBAL EN MBM (7/9/2016) *Note d'information

- A39-WP/387
EX/152 LE MÉCANISME DE DÉVELOPPEMENT PROPRE (CDM) POUR L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE COMME DU PROGRAMME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSIA)
(7/9/2016)
- A39-WP/411
EX/155 AVIS DU CANADA SUR LA CONCEPTION DU RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ
(12/8/2016)
- A39-WP/412
EX/156 POSITION COMMUNE SUR CERTAINES DISPOSITIONS DU PROJET PROPOSÉ D'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)
(9/9/2016)
- A39-WP/413
EX/157 POINT DE VUE DE L'INDUSTRIE SUR LA PARTICIPATION VOLONTAIRE AU CORSIA
(12/9/2016)
- A39-WP/414
EX/158 POSITION EUROPÉENNE SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ (GMBM) POUR LES ÉMISSIONS DE L'AVIATION INTERNATIONALE
(12/9/2016)
- A39-WP/415
EX/159 ; TE/198 EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB)
(16/9/2016) *Note d'information
- A39-WP/426
EX/161 LATIN AMERICAN CIVIL AVIATION COMMISSION (LACAC) MEMBER STATES THAT HAVE PREPARED THEIR ACTION PLAN FOR REDUCING CO₂ EMISSIONS FROM INTERNATIONAL CIVIL AVIATION
(16/9/2016) *Note d'information
- A39-WP/427
EX/162 ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS
(14/9/2016) *Note d'information
- A39-WP/428
EX/163 REMARQUES AU SUJET DES TRAVAUX TECHNIQUES EN COURS DU CAEP RELATIFS AU SUIVI, COMPTE RENDU ET VÉRIFICATION (MRV), AUX CRITÈRES DES UNITÉS D'ÉMISSIONS (EUC) ET AUX REGISTRES DU RÉGIME MONDIAL DE MESURES BASÉES SUR LE MARCHÉ
(14/9/2016)
- A39-WP/429
EX/164 AIRPORTS CONTRIBUTION TO ENVIRONMENTAL PROTECTION
(14/9/2016) *Note d'information

A39-WP/431 EX/166	INTRODUCING FOR EMISSIONS MONITORING EXPERIENCES FOR AVIATION IN REPUBLIC OF KOREA (14/9/2016) *Note d'information
A39-WP/443 EX/167	THAILAND VOLUNTARY EMISSIONS REDUCTION (T-VER) PROGRAM (14/9/2016) *Note d'information
A39-WP/448 EX/170	POINT DE VUE DES ÉTATS-UNIS SUR UN RÉGIME MONDIAL DE MBM (16/9/2016)
A39-WP/449 EX/171	ALLIANCE POUR UNE AVIATION DURABLE (ALAS) (16/9/2016)
A39-WP/455 EX/173	DEVELOPMENT OF ICAO VISION FOR SUSTAINABLE ALTERNATIVE FUELS FOR AVIATION (22/9/2016)
A39-WP/461 EX/178	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR (5/10/2016)
A39-WP/462 Révision n° 1 EX/179	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR (6/10/2016)
A39-WP/465 EX/180	PLAN DE ACCIÓN PARA LA REDUCCIÓN DE EMISIONES DE CO ₂ EN LA REPÚBLICA DOMINICANA (28/9/2016) *Note d'information

Point 23 : Politique de l'OACI en matière de formation aéronautique civile et renforcement des capacités dans le domaine de l'aviation

A39-WP/62 EX/35	PROGRAMME DE L'OACI EN MATIÈRE DE FORMATION AÉRONAUTIQUE CIVILE ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AVIATION (3/6/2016)
A39-WP/105 EX/44	SURMONTER LES DIFFICULTÉS DANS LE DOMAINE DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (25/8/2016)
A39-WP/183 EX/140	TRAINING – LABOR OF SPECIALIZED ORGANIZATIONS IN THE ARGENTINE REPUBLIC (31/8/2016) *Note d'information
A39-WP/346 EX/132	COOPÉRATION RÉGIONALE POUR LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (31/8/2016)

A39-WP/348 Révision n° 1 EX/134	DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES DANS LE CADRE DE L'INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ : BASE DE DONNÉES SUR LES COURS DE FORMATION ET COMITÉ DE GESTION DES RESSOURCES DE FORMATION (16/9/2016)
A39-WP/349 Révision n° 1 EX/135	ÉLABORATION D'UNE FEUILLE DE ROUTE POUR LE DÉVELOPPEMENT DES COMPÉTENCES EN AVIATION AU CAMEROUN (16/9/2016)
A39-WP/353 EX/137	INDONESIA PROGRESS ON THE IMPLEMENTATION OF INSPECTOR TRAINING SYSTEM (31/8/2016) *Note d'information
A39-WP/354 EX/138	TRAINING – IMPLEMENTATION BY THE PAN-AMERICAN CIVIL AVIATION INSTITUTE (IPAC) (31/8/2016) *Note d'information
A39-WP/364 EX/144	PLAN D'ACTION DE L'ÉGYPTE POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ ÉMANANT DE L'AVIATION INTERNATIONALE (7/9/2016)
A39-WP/487 EX/187	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 23 DE L'ORDRE DU JOUR (1/10/2016)

Point 24 : Gestion des ressources humaines

A39-WP/74 EX/37	GESTION DES RESSOURCES HUMAINES (10/6/2016)
A39-WP/423 EX/160	CAAC'S SUPPORT FOR ICAO IN HUMAN RESOURCES (13/9/2016) *Note d'information
A39-WP/508 EX/193	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 24 ET 25 DE L'ORDRE DU JOUR (3/10/2016)

Point 25 : Situation du personnel de l'OACI

A39-WP/73 EX/36	SITUATION DE L'EFFECTIF DE L'OACI (13/6/2016)
A39-WP/73 Rectificatif n° 1 EN/FR/AR seulement EX/36	SITUATION DE L'EFFECTIF DE L'OACI (21/9/2016)

A39-WP/508
EX/193

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 24 ET 25 DE
L'ORDRE DU JOUR
(3/10/2016)

Point 26 : Multilinguisme à l'OACI

A39-WP/43
EX/22

MULTILINGUISME À L'OACI
(9/6/2016)

A39-WP/355
EX/139

POLITIQUE DE L'OACI EN MATIÈRE DE SERVICES LINGUISTIQUES
(22/8/2016)

A39-WP/357
EX/141

MULTILINGUISME – L'UN DES PRINCIPES FONDAMENTAUX
PERMETTANT DE RÉALISER LES OBJECTIFS DE L'OACI EN TANT
QU'INSTITUTION SPÉCIALISÉE DES NATIONS UNIES
(13/9/2016)

A39-WP/509
EX/194

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 26 DE L'ORDRE
DU JOUR
(3/10/2016)

Point 27 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI

A39-WP/22
EX/10

REMÉDIER AU FAIBLE TAUX DE RÉPONSE DES ÉTATS MEMBRES
AUX LETTRES ENVOYÉES PAR L'OACI
(22/6/2016)

A39-WP/75
EX/38

AMÉLIORATION DE L'EFFICIENCE ET DE L'EFFICACITE DE L'OACI
(29/6/2016)

A39-WP/79
Révision
EX/40

LES RÉUNIONS STRATÉGIQUES HORS SIÈGE DU CONSEIL COMME
MÉCANISME VISANT À AMÉLIORER L'EFFICIENCE ET L'EFFICACITÉ
DE L'OACI
(12/7/2016)

A39-WP/86
EX/41 ; TE/15

RENFORCER LA MISE EN OEUVRE DES DISPOSITIONS RELATIVES À
L'AVIATION INTERNATIONALE
(21/7/2016)

A39-WP/119 EX/46	L'EXPÉRIENCE DE CUBA EN MATIÈRE DE RÉCEPTION, ÉVALUATION ET TRAITEMENT DES LETTRES AUX ÉTATS DE L'OACI (29/7/2016)
A39-WP/308 EX/111 ; TE/135	STRENGTHENING ICAO AND RAIO ROLES IN INTERNATIONAL INVESTIGATIONS OF MAJOR AVIATION ACCIDENTS (25/8/2016) *Note d'information
A39-WP/320 EX/118	VOLUME OF ICAO CORRESPONDENCE (1/9/2016) *Note d'information
A39-WP/325 Révision n° 1 EX/123	REPRÉSENTATION DES ÉTATS AU CONSEIL DE L'OACI PAR LES MEMBRES D'UN GROUPE DE ROTATION (25/8/2016)
A39-WP/510 EX/195	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 27 DE L'ORDRE DU JOUR (3/10/2016)

Point 28 : Initiative *Aucun pays laissé de côté*

A39-WP/23 EX/11	INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ (NCLB) (5/7/2016)
A39-WP/24 EX/12	STRATÉGIE POUR LA RÉDUCTION DES RISQUES DE CATASTROPHE ET LE MÉCANISME D'INTERVENTION EN AVIATION (27/6/2016)
A39-WP/105 EX/44	SURMONTER LES DIFFICULTÉS DANS LE DOMAINE DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (25/8/2016)
A39-WP/218 Révision n° 1 EX/84	BUREAU RÉGIONAL SECONDAIRE DANS LE PACIFIQUE (2/9/2016)
A39-WP/261 EX/103	ASSISTANCE SUR MESURES POUR LES ÉTATS : STRATÉGIE « AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ » DANS LES RÉGIONS AMÉRIQUE DU NORD, AMÉRIQUE CENTRALE ET CARAÏBES (NAM/CAR) (19/8/2016)
A39-WP/264 EX/105	PROPOSITION DE MISE EN PLACE DE PROCESSUS DE GESTION DE CRISE (30/8/2016)

A39-WP/280 Révision n° 1 EX/122	INTERVENTION RAPIDE APRÈS UN SÉISME SUR L'AÉROPORT DE KUMAMOTO (7/9/2016)
A39-WP/299 EX/109	RAPPORT D'ÉTAPE SUR LA MISE ENŒUVRE DU FONDS DE DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES (FDRH) (2/7/2016)
A39-WP/348 EX/134	DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES DANS LE CADRE DE L'INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ : BASE DE DONNÉES (31/8/2016)
A39-WP/348 Révision n° 1 EX/134	DÉVELOPPEMENT DES RESSOURCES HUMAINES DANS LE CADRE DE L'INITIATIVE AUCUN PAYS LAISSÉ DE CÔTÉ : BASE DE DONNÉES SUR LES COURS DE FORMATION ET COMITÉ DE GESTION DES RESSOURCES DE FORMATION (16/9/2016)
A39-WP/364 EX/144	PLAN D'ACTION DE L'ÉGYPTÉ POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO ₂ ÉMANANT DE L'AVIATION INTERNATIONALE (7/9/2016)
A39-WP/369 EX/145	ACCÈS AUX PUBLICATIONS DE L'OACI (6/9/2016)
A39-WP/415 EX/159 ; TE/198	EUROPEAN SUPPORT TO THE NO COUNTRY LEFT BEHIND INITIATIVE (NCLB) (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/446 EX/168	AVANCES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (16/9/2016) *Note d'information
A39-WP/450 EX/172	SUPPORTING IMPLEMENTATION OF AVIATION SAFETY AND AIR NAVIGATION BY JAPAN (20/9/2016) *Note d'information
A39-WP/494 EX/189	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR (1/10/2016)

Point 29 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)

A39-WP/25 EX/13	CONTRIBUTION DE L'AVIATION AU PROGRAMME DE DÉVELOPPEMENT DURABLE DES NATIONS UNIES À L'HORIZON 2030 (5/7/2016)
A39-WP/194 EX/20 ; TE/74	PROJET LOON — DES TOURS FLOTTANTES DE TÉLÉPHONIE CELLULAIRE DANS LE CIEL (31/8/2016)
A39-WP/240 EX/95	SUPPORT AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (11/8/2016)
A39-WP/374 EX/148	CONTRIBUTION DE L'AVIATION AU PROGRAMME 2030 DES NATIONS UNIES POUR LE DÉVELOPPEMENT DURABLE (6/9/2016)
A39-WP/427 EX/162	ICAO'S CLIMATE CHANGE MEASURES AND THE SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOALS (14/9/2016) *Note d'information
A39-WP/496 EX/191	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 29 ET 30 DE L'ORDRE DU JOUR (1/10/2016)

Point 30 : Mobilisation des ressources

A39-WP/26 EX/14	RAPPORT SUR LA MOBILISATION DES RESSOURCES (5/7/2016)
A39-WP/105 EX/44	SURMONTER LES DIFFICULTÉS DANS LE DOMAINE DU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (25/8/2016)
A39-WP/240 EX/95	SUPPORT AU DÉVELOPPEMENT DU TRANSPORT AÉRIEN DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (11/8/2016)
A39-WP/496 EX/191	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LES POINTS 29 ET 30 DE L'ORDRE DU JOUR (1/10/2016)

Point 31 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

A39-WP/32 EX/17	RAPPORT SUR L'ÉTABLISSEMENT D'EXIGENCES RÉGLEMENTAIRES EN MATIÈRE D'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (30/6/2016)
A39-WP/33 EX/18	PROGRAMME DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP) DE L'OACI (22/6/2016)
A39-WP/78 EX/39	PROGRAMME OACI POUR L'ÉGALITÉ DES SEXES : PROMOTION DE LA PARTICIPATION DES FEMMES DANS LE SECTEUR MONDIAL DE L'AVIATION (10/6/2016)
A39-WP/84 EX/47	NÉCESSITÉ DE DIRECTIVES SUR L'ÉVALUATION DES RISQUES ET DE CRITÈRES BASÉS SUR LES PERFORMANCES POUR LA DÉSINSECTISATION DES AÉRONEFS (17/8/2016)
A39-WP/137 Révision n° 1 EX/51	ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (7/9/2016)
A39-WP/247 EX/97	ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION (23/8/2016)
A39-WP/270 EX/106	POLITIQUE DE L'OACI SUR L'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (24/8/2016)
A39-WP/305 EX/110	PRÉVENTION DU TRAFIC ILLICITE D'ESPÈCES SAUVAGES AU MOYEN DE L'AVIATION COMMERCIALE (18/8/2016) *Note d'information
A39-WP/329 EX/126	PROPOSITION D'INSTAURATION D'UN PLAN DE PROMOTION DES CARRIÈRES EN AVIATION AU SEIN DU PROGRAMME NGAP (26/8/2016)
A39-WP/410 EX/154	COMPLIANCE WITH ANNEX 9, CHAPTER 5, STANDARDS 5.26 THROUGH 5.29 (9/9/2016) *Note d'information

A39-WP/457
EX/175

UAE INTERNATIONAL COOPERATION
(23/9/2016) *Note d'information

A39-WP/458
EX/176

APORTES DE LA REPÚBLICA DOMINICANA A LAS
INICIATIVAS NCLB Y NGAP EN MATERIA DE FORMACIÓN DE
PERSONAL Y ASISTENCIA A LOS ESTADOS DE LA REGIÓN
(23/9/2016) *Note d'information

A39-WP/505
EX/192

PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 31 DE
L'ORDRE DU JOUR
(3/10/2016)

— FIN —

ISBN 978-92-9258-731-4



9

789292

587314