



**SUPPLÉMENT AU RAPPORT ANNUEL 2021
DU CONSEIL À L'ASSEMBLÉE**

Table des matières

Soutien de l'OACI à la reprise de l'aviation après la pandémie de COVID-19	1
Résultats de l'Équipe spéciale sur la relance de l'aviation (CART).....	1
Mesures de soutien de l'OACI à la mise en œuvre.....	1
Questions aéronautiques émergentes et transversales	2
Sécurité de la santé publique et mesures de facilitation connexes.....	2
Planification et préparation de la réponse aux crises	2
Utilisation accrue des systèmes d'aéronefs non habités (UAS).....	3
Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)	3
Faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO ₂ de l'aviation internationale.....	3
Cybersécurité et cadre de confiance	4
Innovation	5
Progrès concernant les objectifs stratégiques et les plans mondiaux de l'OACI	6
Sécurité.....	6
Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde.....	6
Santé et médecine aéronautique	6
Enquête sur les accidents.....	6
Organismes régionaux de sécurité et d'enquête sur les accidents.....	6
Capacité et efficacité de la navigation aérienne.....	6
Plan mondial de navigation aérienne	6
Campagne NOTAM.....	7
Sûreté et facilitation	7
Mise en œuvre des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies	7
Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde, politique de sûreté et orientations connexes	7
Politique de facilitation du transport aérien et orientations connexes	8
Stratégie du programme d'identification des voyageurs (TRIP)	9
Répertoire de clés publiques (PKD) de l'OACI	9
COVID-19 et facilitation	10
Développement économique du transport aérien	10
Politique et réglementation	10
Services d'aéroports et de navigation aérienne.....	11

Données aéronautiques et analyse économique.....	11
Accords de financement collectif.....	12
Coopération avec d'autres organismes internationaux.....	12
Protection de l'environnement.....	12
COVID-19 et protection de l'environnement.....	12
Bruit et qualité de l'air locale.....	12
Réduction des émissions de CO ₂	13
Plans d'action des États.....	13
Mobilisation et sensibilisation.....	13
Outils environnementaux de l'OACI.....	14
Soutien à la mise en œuvre, programmes d'audit de l'OACI et initiatives	
<i>Aucun pays laissé de côté</i>.....	15
Programmes d'audit de l'OACI.....	15
Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA).....	15
Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA).....	15
Réalizations régionales.....	15
Réalizations des bureaux régionaux.....	15
Réalizations des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG).....	17
Mise en valeur des ressources humaines.....	17
Section de la formation mondiale en aviation.....	17
Autres activités de formation.....	19
Coopération et assistance techniques.....	19
Programme de coopération technique.....	19
Partenariats mondiaux pour le développement durable.....	22
Mobilisation des ressources des fonds volontaires.....	22
Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030.....	22
Conseils et sensibilisation du public.....	23
Stratégies de soutien.....	23
Réponse opérationnelle à la COVID-19.....	23
Performance organisationnelle et gestion des risques.....	23
Gestion des risques.....	23
Planification des activités.....	24

Services juridiques et relations extérieures	25
Faits marquants concernant les traités	25
Programme général de travail du Comité juridique.....	25
Solution des différends.....	27
Méthodes de travail du Conseil et des comités permanents	28
Consultations concernant le Bureau régional EUR/NAT.....	28
Coordination avec Ottawa et Québec concernant les informations sur la COVID-19.....	28
Changements relatifs au système d'administration de la justice	28
Séminaire juridique de l'OACI à Séoul (République de Corée)	28
Gestion des ressources humaines et équité entre les sexes.....	29
Déontologie	30
Transparence	30
Services linguistiques et multilinguisme.....	31
Sécurité de l'information et gestion des TIC	32
Questions financières	32
Activités génératrices de revenus	32

EXAMEN DES MESURES PRISES JUSQU'AU 30 JUIN 2022 CONCERNANT LES RÉSOLUTIONS DE LA 40e SESSION DE L'ASSEMBLÉE	33
--	-----------

Soutien de l'OACI à la reprise de l'aviation après la pandémie de COVID-19

Résultats de l'Équipe spéciale sur la relance de l'aviation (CART)

L'OACI continue de surveiller et d'évaluer la reprise du trafic après la pandémie de COVID-19 et ses répercussions économiques. La reprise des voyages aériens s'est accélérée depuis février 2022 à la suite de la levée progressive des restrictions pour lutter contre les variants Omicron et de la forte demande de voyages non satisfaite. Les dernières analyses de l'OACI révèlent des signes clairs d'une forte reprise mondiale du trafic aérien, caractérisée par une confiance de plus en plus grande à l'égard des compagnies aériennes et un éventail d'améliorations sur le plan de la connectivité aérienne régionale et de la facilitation des voyages aériens. Pour le premier semestre de 2022, le nombre de passagers aériens a augmenté d'environ 70 pour cent comparativement à la même période en 2021, avec des augmentations notables pour ce qui est des voyages internationaux. Étant donné que les conditions qui régissent la demande de voyages restent positives dans l'ensemble, la reprise globale du trafic de passagers en 2022 devrait atteindre 80 pour cent des niveaux avant la pandémie.

Lorsque le système de mesures d'exception ciblées (TE) a été lancé en avril 2021, il a été décidé que le système resterait fonctionnel pendant au moins un an et que les États seraient informés au moins trois mois à l'avance de la mise hors service du système. Des tableaux de bord permettent de faire un suivi de l'utilisation du système. En date du 30 juin, on comptait 13 mesures d'exception ciblées actives. La dernière devrait expirer le 23 mars 2023. Le système de mesures d'exception ciblées devrait rester opérationnel au moins jusqu'à cette date.

Mesures de soutien de l'OACI à la mise en œuvre

Les trousse de mise en œuvre (iPack) nouvellement approuvées et élaborées pendant la période considérée sont les suivantes :

- Élaboration d'un plan national de sécurité de l'aviation (Sécurité)
- Préparation des activités USOAP-CMA de l'OACI (Sécurité)
- Mise en œuvre d'un cachet numérique visible pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) pour les attestations sanitaires délivrées aux fins de voyage (Sûreté et facilitation)

Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CCRIC)

Alors que les États adaptent leurs mesures à l'évolution de la situation pandémique, ils continuent d'utiliser le Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CCRIC) pour consulter des applications contenant des renseignements sur les niveaux de risque dans les États et sur les couloirs sanitaires. Ces applications font partie de la trousse de mise en œuvre sur les couloirs sanitaires et sont mises à disposition des États dans ces projets.

Questions aéronautiques émergentes et transversales

Sécurité de la santé publique et mesures de facilitation connexes

En février 2022, les bureaux régionaux de l'OACI ont tenu les réunions régionales de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) dans les régions Afrique occidentale et centrale (WACAF) et Afrique orientale et australe (ESAF) en préparation du [Symposium mondial CAPSCA](#). Le 14 février 2022, le Groupe d'évaluation scientifique de l'aviation dans le contexte de la COVID-19 (CASAG) a publié un rapport scientifique intitulé Variant Omicron : ce que l'on sait, ce que l'on ignore, et recommandations. Ce rapport a été communiqué aux États dans la lettre AN 5/28-22/42, envoyée en avril 2022, contenant des orientations sur le maintien des vols pendant la période de transition suivant la pandémie de COVID-19, des recommandations pour atténuer la propagation du virus, ainsi que des principes et des exemples de facteurs à prendre en compte lors de la levée des mesures pendant cette période de transition.

Le Symposium mondial CAPSCA (annoncé dans la lettre aux États AN 5/28-21/83) s'est tenu en ligne du 29 au 31 mars 2022 et a enregistré une bonne participation des États et des organismes de l'industrie. Il avait pour thème *Incidence des événements de santé publique en aviation – Enseignements à tirer pour un avenir résilient* et porté sur la compréhension des besoins des États et le renforcement du programme CAPSCA pour l'avenir. Les participants ont convenu de la déclaration du Symposium CAPSCA, appuyé la mise en œuvre de ses conclusions ainsi que l'élaboration d'un plan de santé aéronautique, et demandé au CAPSCA de continuer à établir des collaborations plus étroites avec toutes les organisations concernées pour aider les États grâce à un appui technique.

L'assistance à la mise en œuvre par le biais de la trousse de mise en œuvre (iPack) de l'OACI sur l'établissement d'un corridor de santé publique s'est poursuivie, et dix iPacks ont été parrainées. Le premier corridor de santé publique, entre l'Angola et le Mozambique, a été établi avec succès en mars 2022, et les neuf autres sont à différents stades de développement.

Planification et préparation de la réponse aux crises

Les 12 et 13 mai 2022, l'OACI a accueilli deux sessions du groupe d'experts sur l'assistance humanitaire et la réduction des catastrophes en aviation (HADRA) lors de la Semaine des réseaux et des partenariats humanitaires (HNPW) 2022, organisée par le Bureau des Nations Unies pour la coordination des affaires humanitaires (OCHA). Ces sessions visaient à réunir les parties prenantes de l'aviation et de l'action humanitaire afin de partager les dernières orientations et initiatives disponibles pour faciliter la coordination à la suite d'une catastrophe.

Conformément à une décision des directeurs généraux de l'aviation civile de la Région Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT), des travaux ont été lancés pour améliorer le cadre régional de gestion des crises sur la base des enseignements tirés des événements liés à la santé publique, à la météo spatiale, au nucléaire, aux cendres volcaniques et aux zones de conflit.

Le bureau régional de l'OACI pour l'Asie et le Pacifique (APAC) a continué de soutenir plusieurs événements importants de planification d'urgence en matière de gestion du trafic aérien, y compris des opérations d'urgence dans la région d'information de vol (FIR) de Kaboul (Afghanistan) après le retrait de tous les services de trafic aérien de cette région en août 2021. En janvier 2022, le bureau APAC a réagi à l'éruption volcanique et au tsunami des Tonga, en tentant à plusieurs reprises de communiquer avec les autorités aéronautiques des Tonga et en lançant une coordination directe avec les États voisins et les agences d'aide humanitaire des Nations Unies. Il a en outre activement soutenu le Myanmar et ses voisins ainsi que les usagers de l'espace aérien dans la préparation du retrait, le 25 mai 2022, des services de communication fournis par la SITA en raison des sanctions imposées au Myanmar par divers gouvernements.

Utilisation accrue des systèmes d'aéronef non habité (UAS)

L'iPack de l'OACI intitulée « Mise en place d'un cadre réglementaire pour les systèmes d'aéronef non habité (UAS) » a été déployée au cours du premier semestre 2022. En outre, le cours en mode virtuel Fondamentaux de l'aviation télépilotee, a été enseigné à plusieurs reprises, et la quatrième édition de la publication *Unmanned Aircraft Systems Traffic Management (UTM) – A Common Framework with Core Principles for Global Harmonization* a été mise à disposition à l'adresse <https://www.icao.int /sécurité/ua>.

Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

La liste des États volontaires pour participer au CORSIA chaque année à partir de 2021 a été mise à jour en 2022, et compte au total 107 États.

En mars 2022, le Conseil de l'OACI a examiné les contributions actualisées du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) pour l'examen périodique du CORSIA de 2022. Ces contributions comprenaient : une évaluation plus approfondie des effets de la pandémie de COVID-19 sur le CORSIA et ses émissions de référence ; une évaluation plus approfondie des coûts de la mise en œuvre du CORSIA pour les États et les exploitants d'aéronefs ; et un examen de l'analyse d'éventuelles distorsions du marché dans le contexte des éléments de conception du CORSIA. Les analyses du CAEP et les principaux messages connexes à retenir peuvent être consultés sur le site Web de l'OACI.

À sa douzième réunion (CAEP/12), le CAEP a adopté des recommandations d'amendements à l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, et à son *Manuel technique environnement (Doc 9501)*, Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*.

La phase III des partenariats de parrainage ACT-CORSIA s'est poursuivie en 2022 avec la participation de 134 États de soutien et d'accueil. Elle a porté sur la formation aux exigences de déclaration des émissions de CO₂ du CORSIA, à savoir : la communication des émissions totales de 2021 par chaque exploitant d'aéronef ; la communication de chiffres cumulatifs pour les paires d'États soumises (et non soumises) aux exigences de compensation ; et la communication d'informations pour réclamer des réductions d'émissions pour les carburants admissibles CORSIA.

Faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale

Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a effectué une analyse technique dans le cadre d'un processus collaboratif, inclusif et transparent. Lors de sa douzième réunion tenue en février 2022, il a approuvé à l'unanimité un rapport technique sur la faisabilité d'une série de scénarios pour un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (LTAG), et souligné le potentiel de réductions importantes des émissions de CO₂ grâce à des mesures sectorielles, y compris les technologies aéronautiques, des opérations et des carburants innovants.

Le CAEP a recommandé que le rapport LTAG serve de base à un examen plus approfondi de la faisabilité d'un LTAG et soit rendu public, sans frais, pour permettre à tous les États et parties prenantes de pouvoir prendre en compte ses conclusions. Conformément à la décision du Conseil de mars 2022, il a été publié sur le site Web public de l'OACI en tant que contribution pour une utilisation et un examen ultérieurs par tous les États membres et les parties prenantes lors des Dialogues de l'aviation mondiale sur le LTAG (GLAD) organisés en mars et avril 2022 sous forme d'une série de cinq événements régionaux en ligne.

Les questions et les réponses des participants aux GLAD concernant le rapport LTAG, ainsi que les points de vue exprimés sur les éléments constitutifs des discussions relatives au LTAG, ont été compilées et mises à disposition sur le site Web des GLAD. Dans l'ensemble, ces dialogues ont permis de mieux comprendre le rapport LTAG et les éléments constitutifs pertinents, et aideront à appuyer des délibérations bien informées lors de la réunion de haut niveau de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (20 au 22 juillet 2022).

Cybersécurité et cadre de confiance

À la suite de l'approbation, par le Conseil de l'OACI, d'un nouveau mécanisme pour aborder la cybersécurité à l'OACI, le Groupe d'experts de la cybersécurité (CYSECP) a été créé et a tenu sa première réunion du 16 au 20 mai 2022. Il poursuivra les travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC), qui a été dissout en mai 2022 après avoir travaillé environ cinq ans pour aider le secteur de l'aviation dans l'étude de la cybersécurité et de la cyber-résilience.

Entre janvier et mai 2022, le SSGC a conclu ses travaux sur les aspects juridiques liés à l'analyse de l'adéquation des instruments de droit aérien international destinés à faire face aux cyberattaques contre l'aviation civile. Ces travaux ont été présentés au Comité juridique de l'OACI en mars 2022 pour examen et décision quant aux prochaines étapes concernant ce dossier. En outre, le SSGC avait commencé à travailler sur un glossaire de la terminologie de cybersécurité pour l'aviation civile, lequel a été transféré au CYSECP qui poursuivra cette tâche.

En ce qui concerne la formation, la quatrième session du cours de l'OACI sur la cybersécurité de l'aviation Fondements de la direction et de la gestion technique de la cybersécurité dans le domaine de l'aviation, élaborée en partenariat avec l'Université aéronautique Embry-Riddle, a été dispensée en présentiel en mai 2022. Le cours sur la gestion des risques de sûreté dans le domaine de l'ATM, qui a été élaboré en partenariat avec EUROCONTROL, devrait être dispensé en novembre 2022. L'OACI travaille actuellement sur un troisième cours axé sur la surveillance de la cybersécurité dans l'aviation en partenariat avec l'Administration de l'aviation civile du Royaume-Uni.

S'agissant du cadre de confiance, l'OACI a continué de faire progresser ses travaux sur les dispositions relatives à la sécurité de l'information opérationnelle ainsi que sur les propositions de gouvernance de ce cadre. Le Conseil a analysé la proposition initiale sur la gouvernance et a jugé prématuré de prendre une décision jusqu'à ce que de plus amples informations soient disponibles en ce qui concerne les répercussions sur les États et les organisations internationales et les exigences de participation à un cadre de confiance pour l'aviation civile internationale (voir C-DEC 225/8).

En attendant, les travaux techniques sur le cadre de confiance se poursuivent en mettant l'accent sur l'échange d'informations sol-sol, air-sol et air-air fiable, sûr et résilient entre les parties prenantes de l'aviation, et sur la définition d'un modèle de gouvernance capable de répondre aux attentes de la communauté aéronautique internationale.

Innovation

À la suite de l'identification des thèmes prioritaires par le Forum consultatif OACI-industrie (ICF) et de leur approbation par le Conseil de l'OACI, ce forum a tenu sa deuxième réunion le 21 mars 2022. Elle était consacrée aux carburants d'aviation durables (SAF) et aux carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF) et a souligné leur rôle clé dans les efforts de réduction des émissions du secteur. Les conférenciers ont partagé les principaux enseignements tirés de l'évolution de ces carburants qui seraient cruciaux pour leur mise à l'échelle efficace et les attentes concernant leur évolution future.

En avril 2022, le Secrétaire général de l'OACI a adopté la Stratégie du Secrétariat de l'OACI pour l'innovation en vue de déterminer la portée et de définir les domaines de responsabilité du Secrétariat en ce qui concerne les initiatives d'innovation interorganisationnelles. En particulier, l'OACI entend :

- a) sensibiliser les États, les partenaires de l'industrie et la communauté aéronautique dans son ensemble à l'innovation et promouvoir ses avantages potentiels ;
- b) encourager et soutenir le déploiement en temps voulu de technologies, de processus et d'activités de renforcement des capacités innovants et durables en fonction des besoins opérationnels ;
- c) fournir un cadre permettant à l'industrie de collaborer avec l'OACI au niveau approprié et, le cas échéant, dans les cadres existants permettant à l'OACI d'élaborer des politiques bien informées et de mettre en œuvre des initiatives novatrices d'appui à la mise en œuvre ;
- d) fournir un cadre permettant à l'OACI de collaborer avec le milieu universitaire dans la conception d'études, de cours et de projets innovants grâce au soutien des États et de l'industrie.

Progrès concernant les objectifs stratégiques et les plans mondiaux de l'OACI

Sécurité

Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde

En janvier 2022, un projet d'édition 2023-2025 du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP), qui avait été préparé par le Groupe d'étude du GASP (GASP-SG), a été mis par le Secrétariat à la disposition du Groupe de travail ad hoc (AHWG) de la Commission de navigation aérienne (ANC) sur la 41^e Assemblée (AHWG/A41) et le Groupe de la Commission 5 (CG-5). L'AHWG/A41 et le CG-5 ont tenu une réunion conjointe pour examiner ce projet de GASP en mars 2022 et fait des recommandations au Secrétariat. En avril 2022, l'ANC a examiné un projet de note de travail de l'Assemblée intitulé Stratégie complète pour la sécurité de l'aviation : approbation de l'édition actualisée du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde, qui contient une édition révisée 2023-2025 du GASP et des propositions visant à répondre aux recommandations de l'AHWG/A41 et du CG-5. L'ANC a convenu de recommander la mise à jour proposée de cette édition pour approbation par le Conseil.

Santé et médecine aéronautique

Le Groupe de travail sur la médecine aéronautique (AVMED) et le Groupe de travail sur la santé mentale (MHWG) du Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG) ont examiné les orientations relatives à la COVID-19 à la lumière des développements scientifiques, et l'OACI a publié le 7 février 2022 un bulletin électronique mis à jour (EB 2022/8) intitulé Protocole à suivre après une infection à la COVID-19 pour la délivrance d'un certificat médical favorable. D'autres travaux sont en cours pour explorer les options de télémédecine dans la certification médicale dans le domaine de l'aviation et examiner le cadre de santé mentale de l'OACI.

Enquête sur les accidents

En 2022, le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents (AIGP) a, en collaboration avec le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents et les incidents aériens (ACC) de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), fourni des orientations en ce qui concerne les enquêtes sur les accidents dans des conditions de pandémie. Lors d'une enquête sur un accident mettant en jeu un Boeing 737 en Chine, l'autorité chinoise d'enquête sur les accidents d'aviation s'est appuyée sur ces orientations pour organiser la participation du National Transportation Safety Board (NTSB) des États-Unis et d'autres entités.

Organismes régionaux de sécurité et d'enquête sur les accidents

La Plate-forme coopérative des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents de l'OACI (RAIO CP) a accueilli l'ARCM du Moyen-Orient et de l'Afrique du Nord (MENA ARCM), un mécanisme régional de coopération pour les enquêtes sur les accidents et incidents (ARCM) nouvellement créé, à la réunion trimestrielle de la RAIO CP le 19 mai 2022.

Capacité et efficacité de la navigation aérienne

Plan mondial de navigation aérienne

À la suite de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 de 2021 (HLCC 2021), le Secrétariat a, en collaboration avec le Groupe d'étude du Plan mondial de navigation aérienne (GANP-SG), ses groupes de travail, l'Équipe multidisciplinaire de projet ASBU (ASBU PPT) et le Groupe d'experts sur la performance du GANP (GANP-PEG), préparé une mise à jour mineure du GANP (Doc 9750) qui sera présentée pour approbation à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI dans le cadre du processus de gestion du GANP.

Campagne NOTAM

Une série de recommandations pour continuer à réduire le nombre d'avis aux aviateurs (NOTAM) dans le système mondial de transport aérien ont été élaborées en 2022, pour transmission aux États.

Sûreté et facilitation

Mise en œuvre des résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies

En février 2022, l'OACI et le Bureau de lutte contre le terrorisme des Nations Unies (BLT) ont signé un accord visant à développer la coopération dans la lutte contre le terrorisme afin de renforcer la sûreté du transport aérien international, du commerce et de la gestion des frontières, en s'appuyant sur le rôle clé de l'OACI dans le soutien à la mise en œuvre de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies (voir la résolution 75/291 de l'Assemblée générale des Nations Unies (A/RES/75/291)) et des résolutions du Conseil de sécurité sur la lutte contre le terrorisme, la sûreté de l'aviation, la facilitation (gestion de l'identité et du contrôle des frontières), les systèmes d'aéronefs non habités et la cybersécurité.

À la suite du succès du lancement et de la mise en œuvre pilote au Botswana du programme du BLT sur les modèles d'évaluation des menaces contre la sûreté de l'aviation, l'OACI a travaillé avec les gouvernements du Nigéria et des Philippines pour soutenir la poursuite du déploiement de ce programme en Afrique et en Asie du Sud-Est.

Dans le cadre de sa collaboration avec le BLT, l'OACI a présenté un exposé sur le programme des systèmes autonomes et télécommandés (AROS) et sur le rôle et les activités de l'Organisation en ce qui concerne les systèmes d'aéronefs non habités (UAS) lors d'un événement organisé à Tachkent en marge de la conférence internationale de haut niveau sur la coopération régionale entre les États d'Asie centrale dans le cadre du plan d'action conjoint (JPoA) pour la mise en œuvre de la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies (UNGCTS).

En tant que membre du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme, l'OACI a collaboré activement avec des groupes de travail sur la gestion des frontières et l'application de la loi en ce qui concerne la lutte contre le terrorisme, les menaces émergentes et la protection des infrastructures essentielles, et a participé en tant que présentateur à divers webinaires thématiques organisés par les groupes de travail sur les UAS, les questions de cybersécurité et la biométrie. Elle a en outre participé récemment au lancement de directives techniques à l'intention des États membres pour faciliter la mise en œuvre de la Résolution 2370 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies, de normes et de bonnes pratiques internationales pertinentes visant à empêcher les terroristes d'acquérir des armes.

En tant que partenaire dans le cadre du Programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes, l'OACI continue, en collaboration avec le BLT, la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT), l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) et le Bureau de l'informatique et des communications des Nations Unies (OICT), de soutenir les États dans le renforcement de leurs capacités de prévention, de détection, d'enquête et de poursuite concernant les infractions terroristes et d'autres crimes graves. Dans le cadre de ce programme, elle s'emploie en particulier à garantir la collecte et l'analyse appropriées des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) ainsi que des informations sur les dossiers passagers (PNR), en tant qu'éléments importants des efforts de lutte contre les voyages des terroristes. Cinquante et un États ont participé à ce programme jusqu'en juin 2022.

Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde, politique de sûreté et orientations connexes

Le Conseil de l'OACI a adopté l'amendement 18 à l'Annexe 17 — *Sûreté* à la cinquième séance de sa 225^e session. Cet amendement entrera en vigueur le 18 juillet 2022 et sera applicable le 18 novembre 2022.

Des éléments indicatifs nouveaux ou mis à jour ont été entérinés lors de la trente-troisième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/33) en mai 2022, puis approuvés pour diffusion. Ils portent sur des domaines comme : la déclaration des incidents de sûreté aérienne ; l'élaboration et la mise en œuvre de programmes de sûreté des exploitants d'aéronefs et des procédures d'escale supplémentaires ; et les articles ou l'équipement touchés par les techniques d'inspection-filtrage. La treizième édition à venir du *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973 — diffusion restreinte) sera intégrée aux meilleures pratiques nouvelles et actualisées dans ces domaines.

En collaboration avec le Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR) du Groupe d'experts sur la sûreté de l'aviation, le Secrétariat a commencé à travailler sur une troisième édition mise à jour de la publication *État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108 — diffusion restreinte) en tenant compte des menaces potentielles pour la sûreté de l'aviation civile et l'image globale du risque. La version mise à jour de ce document sera publiée dans toutes les six langues de travail de l'OACI.

Une évaluation interne du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) effectuée en 2021 par le Bureau de contrôle interne (OIO) de l'OACI, et les enseignements tirés au cours des cinq dernières années concernant la mise en œuvre de ce plan ont permis de mieux comprendre les problèmes de cette mise en œuvre. Lors de la trente-troisième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/33), il a été convenu que les principales conclusions et recommandations devraient être prises en compte lors de la préparation de la prochaine révision du GASeP.

Politique de facilitation du transport aérien et orientations connexes

En raison de la nature complexe et multiforme de la facilitation du transport aérien, certaines parties prenantes nationales et internationales n'ont pas bénéficié d'une formation appropriée, ce qui a souvent entraîné des difficultés pour coordonner et mettre en œuvre les mesures de facilitation. Pour résoudre ce problème et aider les États à renforcer leurs capacités et à améliorer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'OACI a continué d'élaborer des cours, notamment le cours sur la stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI, conçu pour faciliter la mise en œuvre et donner un aperçu complet de sa stratégie TRIP. Celle-ci vise à établir le but et les objectifs de la gestion de l'identification des voyageurs, à diriger et à renforcer une approche mondiale et à orienter l'action de l'OACI, des États et des nombreux partenaires internationaux, régionaux et du secteur intervenant dans la gestion de l'identification. L'objectif de ce cours est de consolider les connaissances des gestionnaires chargés de la mise en œuvre des cinq éléments du TRIP en vue d'améliorer les compétences en matière de gestion de l'identification et d'assurer l'interopérabilité et la coopération interne. D'une durée de cinq jours, ce cours est disponible en ligne et en présentiel en anglais et a été officiellement lancé au deuxième trimestre de 2022.

Par ailleurs, l'élaboration du cours sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles se poursuit. Ce cours permettra de fournir aux représentants des autorités de l'aviation civile (AAC), aux responsables gouvernementaux et aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports les compétences nécessaires pour élaborer ou affiner la législation, la réglementation, les politiques et les plans appropriés concernant l'assistance à ces familles conformément à la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) et au *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973). D'une durée de trois jours, ce cours appuiera, d'une part l'élévation, au niveau de norme internationale, d'une pratique recommandée de l'Annexe 9 sur l'établissement d'une législation, de réglementations et/ou de politiques de soutien de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, d'autre part l'introduction, dans cette annexe, d'une nouvelle pratique recommandée destinée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports, sur l'élaboration de plans appropriés pour fournir en temps voulu une assistance efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Ce cours est disponible en ligne et en présentiel en anglais.

Le Groupe de travail de l'OACI sur la traite des personnes a élaboré une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation. Cette stratégie vise à fournir aux États, aux AAC, aux organisations concernées, aux exploitants d'aéronefs et aux aéroports des orientations et des recommandations pour éclairer leurs activités d'élaboration de stratégies globales de lutte contre la traite conformément à la Résolution A40-16 de l'Assemblée de l'OACI (Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation).

Stratégie du programme d'identification des voyageurs (TRIP)

Dans le droit fil de la déclaration ministérielle soulignant l'importance de normes communes, de l'interopérabilité et de la reconnaissance mutuelle d'applications numériques, ainsi que de la recommandation 8/1 adoptée lors de la Conférence de haut niveau de 2021 sur la COVID-19, et pour soutenir les États dans la promotion et l'adoption d'une politique de reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires en vue de faciliter la réouverture des frontières, un guide sur l'utilisation des cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) pour les attestations sanitaires délivrées aux fins de voyage et les certificats numériques COVID-19 de l'UE a été approuvé le 15 avril 2022 par le Groupe consultatif technique sur le Programme OACI d'identification des voyageurs (TAG/TRIP). Ce guide explore la compatibilité spécifique entre ces deux systèmes.

L'OACI continue d'être un contributeur clé aux discussions multilatérales en cours sur l'interopérabilité des attestations sanitaires, en particulier celles coordonnées par l'Organisation mondiale de la Santé (OMS). Une nouvelle version de la spécification des cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC version 1.3) a été publiée, améliorant les possibilités d'utilisation automatisée dans le cadre de ces efforts internationaux.

En outre, l'OACI est en train d'élaborer des éléments indicatifs sur la manière dont les États peuvent créer et utiliser des certificats de vaccination pour les voyages conformément aux spécifications VDS-NC, ainsi qu'une trousse de mise en œuvre VDS-NC (iPack) dédiée. Cette trousse vise à soutenir la mise en œuvre des spécifications VDS-NC pour la délivrance et l'inspection des attestations sanitaires, soit dans le cadre de l'infrastructure de clé publique (PKI) existante pour les documents de voyage lisibles à la machine électroniques (DVLM-e) soit de toute nouvelle infrastructure de PKI de santé décidée par les États.

Répertoire de clés publiques (PKD) de l'OACI

Jusqu'en janvier 2022, 82 entités de délivrance de passeports participaient au PKD de l'OACI. Conformément à la résolution A40-16 de l'Assemblée de l'OACI, les efforts visant à promouvoir la participation à ce répertoire se sont poursuivis, y compris la fourniture de services accrus à moindre coût et une sensibilisation active des États qui exécutent des projets de passeport électronique. Des travaux sont également en cours pour accompagner les États dans l'utilisation du système : début 2022 par exemple, un instructeur a travaillé avec les autorités mongoles dans ce but, et effectué une visite sur place en juin 2022.

La première liste de contrôle sanitaire de l'OACI a été publiée en janvier 2022 pour soutenir la disponibilité internationale des certificats de clés publiques associés aux attestations de vaccination et de test COVID-19, et donc faciliter la validation internationale des attestations sanitaires pendant les voyages. Conçue sur la base d'un modèle innovant de prestation de services introduit en collaboration avec la communauté du PKD et pleinement approuvé par la Commission du Répertoire de clés publiques (PKD), la plateforme, en tant que bien public mondial, est disponible sans frais.

En avril 2022, quatre entreprises du secteur privé ont intégré un projet pilote sur l'utilisation des données du PKD par ce secteur, rejoignant ainsi 11 autres entreprises. Les observations de toutes ces 15 entreprises éclaireront les travaux futurs concernant l'utilisation des PKD par le secteur privé, ce qui pourrait soutenir les efforts visant à permettre des voyages plus fluides et sans contact.

Des informations ont été communiquées au Conseil de l'OACI sur ces initiatives le 26 janvier 2022. En outre, des renseignements plus détaillés sont fournis dans une note de travail de l'Assemblée sur l'évolution de la situation concernant le PKD de l'OACI, dont un projet a été déposé dans la note de travail du Conseil C-WP/15321 à la deuxième réunion du Comité du transport aérien lors de la 225^e session du Conseil, tenue le 4 février 2022. Cette note de travail a été approuvée, avec des modifications mineures, pour soumission à l'Assemblée.

COVID-19 et facilitation

L'OACI continue de fournir un soutien aux États membres pour renforcer leurs capacités et assurer la mise en œuvre appropriée des mesures de facilitation en vue d'une gestion plus efficace des voyages aériens pendant la pandémie de COVID-19. Une trousse de mise en œuvre (iPack) sur le renforcement des comités nationaux de facilitation du transport aérien est disponible en arabe, anglais, espagnol et français et est actuellement déployée dans huit États membres de toutes les régions de l'Organisation.

Par ailleurs, une iPack sur la mise en œuvre d'un cachet numérique visible pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) pour les attestations sanitaires liées aux voyages a été conçue et est actuellement en train d'être déployée dans toutes les régions de l'OACI pour aider les États membres à soutenir l'interopérabilité mondiale pour la délivrance, l'échange et la vérification de diverses attestations sanitaires requises dans certains cas pour les voyages internationaux.

Développement économique du transport aérien

Politique et réglementation

La seizième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien, qui s'est tenue du 11 au 14 avril 2022 en ligne, a examiné les questions suivantes :

- a) l'élaboration d'un accord international sur la libéralisation de la propriété et du contrôle des transporteurs aériens ;
- b) les avantages et les défis de la libéralisation et les obstacles à l'ouverture de l'accès au marché pour les opérations de fret aérien ;
- c) les aspects économiques de l'exploitation internationale d'aéronefs non habités ;
- d) les lignes directrices sur l'appui financier et économique des États et les aides aux prestataires de services de l'industrie en cas de ralentissement de l'activité dans ce secteur.

Le Groupe d'experts a mené des discussions approfondies sur ces questions, et a consigné ses conclusions et recommandations dans un rapport. Il a recommandé dans ce rapport la poursuite des travaux sur l'élaboration d'un projet de convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes par le biais d'un groupe de travail afin de résoudre les sujets de préoccupation restants, pour faire avancer davantage cette tâche. Le Groupe a également recommandé la création de deux groupes de travail sur la libéralisation des services de fret aérien et sur les aspects économiques de l'exploitation internationale des systèmes d'aéronefs non habités. Par ailleurs, le Groupe d'experts a recommandé que les orientations de l'OACI sur l'appui financier et économique des États et les aides aux services de l'industrie en cas de ralentissement de l'activité dans le secteur soient actualisées et que les États soient encouragés à utiliser ces orientations et à adhérer aux principes clés qui y sont contenus. Il a en outre recommandé au Secrétariat d'accélérer les activités ayant trait à l'élaboration d'un recueil des mesures économiques et financières à prendre par les États pour faire face aux effets de la pandémie de COVID-19, compte tenu de son utilité en tant que plateforme de partage d'informations et de meilleures pratiques entre États. Ses recommandations

devraient être soumises au Comité du transport aérien pour examen et approbation lors de la 226^e session du Conseil.

En février 2022, l'OACI et la Commission économique des Nations Unies pour l'Europe (CEE) ont publié de nouvelles orientations sur les spécifications techniques numériques du fret aérien pour aider à accélérer la transition vers des chaînes d'approvisionnement plus sûres et plus résilientes tout en contribuant sensiblement aux efforts d'intervention et de rétablissement dans le cadre de la COVID-19. Ces innovations numériques permettront au secteur du transport aérien d'en finir avec les documents papier utilisés de longue date pour faciliter le mouvement du fret aérien mondial, en favorisant un environnement de fret aérien sans contact et une résilience accrue du commerce transfrontalier face aux futures menaces de pandémie et à l'évolution rapide de la chaîne d'approvisionnement.

Services d'aéroports et de navigation aérienne

Un manuel d'orientation autonome sur les analyses économiques des projets d'infrastructure de l'aviation a été parachevé en 2022 et sera publié dans les six langues officielles de l'OACI. Il vise à fournir des conseils pratiques sur la conduite d'analyses aux États, aux entités de gestion et d'exploitation d'aéroports, aux prestataires de services de navigation aérienne et aux autorités de tarification et de réglementation désignées, afin d'appuyer les décisions d'investissement dans les infrastructures aéronautiques.

Par ailleurs, une évaluation a été effectuée sur la nécessité de mettre à jour, le cas échéant, le *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* de l'OACI (Doc 9161), par exemple en ce qui concerne les redevances de services de navigation aérienne et l'utilisation de technologies pour encourager l'amélioration des performances environnementales.

En coordination avec le Groupe d'experts en météorologie (METP), des travaux sont en cours pour l'élaboration d'options justes, transparentes et équitables en vue d'un mécanisme mondial approprié de recouvrement des coûts pour la fourniture de services d'information sur la météorologie spatiale, conformément aux politiques et orientations de l'OACI.

En outre, un examen général des politiques de l'OACI sur les redevances contenues dans la *Politique de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne* (Doc 9082) est en cours pour s'assurer que le document est à jour et prend en considération, entre autres, l'impact long à terme de la pandémie de COVID-19.

Données aéronautiques et analyse économique

En tant qu'institution dépositaire de l'indicateur 9.1.2 (Volumes de passagers et de fret, par mode de transport) des objectifs de développement durable, l'OACI a fourni au système des Nations Unies des données sur le transport aérien actuellement disponibles sur une plateforme¹ des Nations Unies pour suivre les progrès vers la réalisation de ces objectifs.

Dans ses efforts visant à faciliter l'utilisation des mégadonnées par les États membres, le Secrétariat a élaboré une série de tableaux de bord interactifs, qui seront mis à la disposition des États pour visualiser le trafic, ainsi qu'un projet de document d'orientation sur l'utilisation de ces mégadonnées.

Onzième session de la Division des statistiques (STA/11)

La onzième session de la Division des statistiques (STA/11) s'est tenue en ligne du 4 au 8 avril 2022. Elle a rassemblé 171 délégués, suppléants et conseillers des États membres ainsi que 14 observateurs de neuf

¹ <https://unstats.un.org/sdgs/dataportal/database>

organisations internationales. Les discussions ont porté sur divers sujets d'intérêt récent pour l'OACI et les États membres, notamment : les formulaires de compte rendu du transport aérien de l'Organisation ; l'analyse des mégadonnées, y compris en collaboration avec les Nations Unies et d'autres organisations internationales ; les prévisions de trafic à long terme ; le cadre méthodologique du compte satellite de l'aviation ; et l'élaboration en cours d'un indice mondial de compétitivité de l'aviation. La Division a adopté cinq recommandations liées à ces domaines.

Groupe de travail sur la compétitivité de l'aviation

Les participants à STA/11 ont examiné, approuvé et encouragé les travaux du Groupe de travail sur la compétitivité de l'aviation (ACWG), qui est chargé d'élaborer des méthodologies et des sources de données pour établir un indice mondial de la compétitivité en aviation. Cet indice est destiné à mesurer la capacité des États à créer et à maintenir la valeur de leur secteur de l'aviation civile.

Accords de financement collectif

L'OACI a continué d'assumer ses responsabilités d'administration des Accords de financement collectif conclus avec le Danemark et avec l'Islande, auxquels 24 et 25 États, respectivement, sont parties contractantes. Ces accords portent sur la fourniture, au Groenland et en Islande, de services de contrôle du trafic aérien, de communications et de météorologie à l'aviation civile internationale au-dessus de l'Atlantique Nord. Ces accords sont administrés par l'unité du financement collectif, établi au sein de la Section du développement économique de la Direction du transport aérien. Cette unité est également responsable de l'administration de l'Arrangement de financement collectif pour le système de contrôle des performances de maintien d'altitude dans la Région NAT et le système de diffusion par satellite d'informations relatives à la navigation aérienne.

Coopération avec d'autres organismes internationaux

L'OACI exécute avec l'Union postale universelle (UPU) un projet conjoint utilisant des données de transaction relatives aux marchandises, aux échanges et au commerce électronique pour déterminer et quantifier les obstacles logistiques à l'activité de commerce électronique. Ce [projet](#) est mis en œuvre sous les auspices du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse et a été présenté récemment lors de la onzième session de la Division des statistiques (STA/11).

Protection de l'environnement

COVID-19 et protection de l'environnement

Comme demandé à la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI, le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a, à sa douzième réunion, actualisé les tendances concernant le bruit des aéronefs, les émissions des moteurs et les gaz à effet de serre. L'évaluation des tendances environnementales du CAEP a intégré de nouvelles prévisions de la flotte de passagers, de fret et d'avions d'affaires, qui ont été élaborées en collaboration avec le Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP) et reflètent les effets de la pandémie de COVID-19.

Bruit et qualité de l'air locale

Le CAEP a approuvé, à sa douzième réunion, les amendements proposés à l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, y compris des amendements en vue de la conformité avec la « Norme sur les normes » de la Commission de navigation aérienne, et de nouveaux éléments indicatifs pour la mesure du bruit des hélicoptères en stationnaire. Le CAEP a en outre recommandé la publication d'un rapport de recherche sur la technologie du bruit pour les aéronefs à voilure fixe et a convenu des travaux futurs sur les approches de certification acoustique pour les aéronefs à technologie émergente.

Le CAEP a poursuivi ses travaux liés aux avions de transport supersoniques ainsi qu'une étude exploratoire en vue d'une meilleure compréhension des effets environnementaux de l'introduction de ces avions. À sa douzième réunion, il a recommandé l'élaboration de normes et de pratiques recommandées (SARP) sur le bruit à l'atterrissage et au décollage pour les avions supersoniques au cours du cycle suivant, ainsi qu'une mise à jour de tous les éléments de l'Annexe 16, Volume II — *Émissions des moteurs d'aviation* et du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume II — *Procédures de certification-émissions des moteurs d'aviation*, y compris les limites réglementaires pour les moteurs supersoniques modernes (sans technologie de postcombustion), sur la base des données d'émissions disponibles.

Réductions des émissions de CO₂

À sa douzième réunion, le CAEP a recommandé que le Conseil modifie l'Annexe 16, Volume III — *Émissions de CO₂ des avions*, et le Doc 9501, Volume II, afin d'inclure, entre autres, des améliorations des définitions, des éclaircissements sur le paramètre du facteur géométrique de référence (RGF) et des informations sur la communication des données à l'autorité de certification.

Plans d'action des États

L'OACI a continué de travailler avec les États membres pour soutenir l'élaboration et la mise à jour des plans d'action des États. Jusqu'en juin 2022, 128 États membres, représentant environ 98 % du trafic aérien international, lui avaient volontairement soumis des plans d'action. Ces bons résultats démontrent le grand intérêt et l'engagement des États membres en ce qui concerne cette initiative, ainsi que l'impact positif des activités d'assistance et de renforcement des capacités de l'OACI. Les plans d'action des États ont continué d'être un outil essentiel permettant à ceux-ci de communiquer leurs plans nationaux d'action climatique dans le contexte de l'aviation internationale, et ont également servi de véhicule important pour l'OACI pour suivre les progrès vers la réalisation des objectifs mondiaux ambitieux collectifs des États membres.

Mobilisation et sensibilisation

Dans le cadre du processus consultatif vers un objectif ambitieux mondial à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (LTAG) entre les États et les autres parties prenantes, l'OACI a organisé des Dialogues de l'aviation mondiale sur le LTAG (GLAD) sur la faisabilité d'un LTAG sous la forme d'une série de cinq événements régionaux en mars et avril 2022. Ces dialogues avaient pour objectif de fournir une plateforme de partage d'informations, de sensibiliser au processus et aux analyses techniques du LTAG, et de faciliter l'échange de vues nécessaire à la poursuite des travaux et à la prise de décision dans le cadre de cet objectif ambitieux à long terme.

Les participants aux GLAD ont pu mieux comprendre un rapport technique sur la faisabilité d'un LTAG publié avant ces dialogues pour servir de contribution. Pour soutenir des délibérations éclairées lors de la réunion de haut niveau de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale, prévue pour juillet 2022, et de la 41^e session de l'Assemblée, les participants aux GLAD ont échangé des vues sur les éléments constitutifs d'un LTAG, y compris la compréhension scientifique actuelle, le contexte et les contributions potentielles attendues de la technologie, des opérations et des carburants, et le niveau d'ambition du LTAG. Ils ont également discuté des moyens possibles de mettre en œuvre le LTAG, du soutien attendu à fournir aux États par le biais de plans d'action et de feuilles de route, et des moyens de suivre les progrès.

En outre, l'OACI a continué à développer son site Web des outils de suivi, qui contient toutes les informations les plus récentes sur les initiatives de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation regroupées sous les trois volets de la technologie, des opérations et des carburants, ainsi que des informations sur les initiatives « à émissions nulles » de l'aviation.

Outils environnementaux de l'OACI

La version à l'échelle du système des Nations Unies du calculateur OACI d'émissions de carbone (ICEC), l'outil officiel utilisé pour estimer la part des déplacements par voie aérienne dans les inventaires de carbone des organismes des Nations Unies, a été actualisée et diffusée dans l'ensemble du système de l'ONU. Le Secrétariat de l'OACI continue d'administrer et de développer l'interface de programmation d'applications (API) de l'ICEC pour faciliter l'intégration de celui-ci dans des sites Web et des services externes.

L'OACI a continué de gérer d'autres outils liés à l'environnement associés à l'initiative du plan d'action national de l'Organisation, notamment le système de données environnementales concernant l'aviation (AES), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT), l'outil de la courbe du coût marginal de réduction et l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET).

Soutien à la mise en œuvre, programmes d'audit de l'OACI et initiatives *Aucun pays laissé de côté*

Programmes d'audit de l'OACI

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

Au cours des cinq premiers mois de 2022, dix activités ont été menées dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité – Méthode de surveillance continue (USOAP-CMA), dont six audits, une demande d'information obligatoire (MIR), deux activités de validation et une évaluation de la mise en œuvre du Programme national de sécurité (SSPIA). L'une de ces activités a validé les mesures prises par l'Autorité de l'aviation civile des Caraïbes orientales (ECCAA), une autorité régionale responsable de la supervision de la sécurité au nom des États membres de l'Organisation des États des Caraïbes orientales (OEEO), pour résoudre une préoccupation significative de sécurité (SSC). Un atelier régional a été organisé par le Bureau régional Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) au cours du premier semestre 2022.

À la sixième séance de sa 225^e session, le Conseil de l'OACI a approuvé les révisions des recommandations du Groupe consultatif ad hoc de l'USOAP-CMA (USOAP-AG) découlant de consultations, telles qu'amendées par la Commission de navigation aérienne. Le Secrétariat a élaboré un plan d'action pour mettre en œuvre les 42 recommandations, comme convenu par le Conseil, et continuera de rendre compte chaque année à celui-ci des progrès de l'évolution et du fonctionnement de l'USOAP-CMA.

Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA)

Quatre audits du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) ont été effectués au cours du premier semestre 2022, ce qui porte à 46 le nombre total d'audits USAP-CMA basés sur des documents et à 117 celui des audits USAP-CMA sur site. Au cours de cette période, un séminaire atelier régional a été organisé à Paris (France) et un cours d'auditeurs USAP-CMA a été dispensé, avec le soutien des Émirats arabes unis, pour permettre de disposer d'un nombre suffisant d'auditeurs qualifiés pour soutenir le Programme. Au 30 juin 2022, il restait 16 préoccupations significatives de sûreté (SSeC) non résolues dans huit États.

Réalisations régionales

Réalisations des bureaux régionaux

Tous les bureaux régionaux de l'OACI ont continué de collaborer avec les États dans leur réponse à l'évolution de la pandémie de COVID-19. Dans la région Asie-Pacifique, ce travail a été mené par le biais du Groupe Asie-Pacifique de planification des interventions d'urgence et de relance à la suite de la COVID-19 (ACCRPG), ses trois sous-groupes, et du Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19 (CCRIC). Les activités comprenaient un examen et des mises à jour des exemptions ciblées, des mises à jour concernant l'application des recommandations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et des mises à jour des mesures d'atténuation des risques sanitaires et des mesures du protocole de voyage. L'ACCRPG a servi de plateforme pour partager et faciliter efficacement les bonnes pratiques entre les États de la région Asie-Pacifique en ce qui concerne leurs stratégies d'ouverture des frontières.

Par ailleurs, les bureaux régionaux ont surveillé et facilité un certain nombre de trousseaux de mise en œuvre (iPack), notamment sur la facilitation, la sûreté de l'aviation, la sécurité, les aérodromes et les corridors de santé publique, pour les États bénéficiaires, et les experts en la matière (SME) concernés. Les États bénéficiaires des iPacks comprenaient les Îles Cook, la Malaisie, la Papouasie-Nouvelle-Guinée et le Samoa, et des travaux se poursuivent en coordination avec les États bénéficiaires pour la fourniture d'autres iPacks.

Par l'intermédiaire de l'OACI, les États de la région Amérique du Nord, Amérique centrale et Caraïbes (NACC) ont bénéficié de financement pour la mise en œuvre d'iPack ainsi que d'une assistance ciblée pour le renforcement des capacités. Des accords ont été conclus entre l'OACI et la Federal Aviation Administration (FAA) des États-Unis d'Amérique, l'Académie de l'aviation de Singapour et le gouvernement de la Malaisie pour collaborer à l'élaboration et à la livraison du Système de supervision de la sécurité de l'aviation, un système clés en main de supervision de la sécurité élaboré et administré par la FAA. Une telle approche est considérée comme efficace et pourrait être reproduite dans d'autres régions.

Le Bureau régional de l'OACI pour l'Amérique du Sud a lancé un projet d'appui à la mise en œuvre pour le Suriname dans le cadre de la nouvelle politique d'appui à la mise en œuvre et en coopération avec la Direction de la navigation aérienne et la Direction de la coopération technique. L'iPack de l'OACI sur la sûreté de l'aviation est mise en œuvre en Équateur, et son iPack sur les corridors de santé publique a été mise en œuvre en Colombie, au Pérou et en Uruguay.

Des efforts ont été déployés dans la région Afrique occidentale et centrale (WACAF) pour appliquer les recommandations du CART par le biais de mécanismes et d'événements régionaux. En coordination avec la Direction du transport aérien et la Direction de la coopération technique, le Bureau régional s'est aussi employé à promouvoir des iPacks et a coordonné son action avec les États pour faciliter leur mise en œuvre, compte tenu de leur importance pour soutenir la reprise du transport aérien. Dans le cadre de ces activités, des iPacks ont été livrés au Burkina Faso, au Cameroun, à la Côte d'Ivoire, à la Gambie, au Ghana, au Mali, à la Mauritanie, à la Sierra Leone et au Togo. La septième Semaine de l'aviation de la région Afrique-Océan Indien (AFI), tenue à Abuja (Nigeria), du 16 au 20 mai 2022, a été l'occasion d'appeler les États à envisager le déploiement d'iPacks.

Dans le domaine de la sécurité, des travaux ont commencé dans la région Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT) pour élaborer un mécanisme de suivi de la mise en œuvre du plan régional de sécurité de l'aviation en Europe. Dans le domaine de la sécurité des pistes, un séminaire a été organisé au bureau régional EUR/NAT du 22 au 24 mars 2022 en collaboration avec l'Agence de l'Union européenne pour la sécurité aérienne (AESA), la FAA, EUROCONTROL, EUROCAE, l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO).

Le Bureau régional de l'OACI pour le Moyen-Orient (MID) a commencé à coordonner avec les États concernés en vue de la mise en œuvre sûre, efficace et en temps voulu de la décision du Conseil de l'OACI concernant la création de la région d'information de vol (FIR)/région de recherche et de sauvetage (SRR) de Doha, en particulier la mise en œuvre de la première phase, liée aux dimensions approuvées de la FIR/SRR (voir C-DEC 225/10). Une réunion de coordination s'est tenue en ligne le 19 avril 2022 et a rassemblé des représentants de l'Arabie saoudite, de Bahreïn, des Émirats arabes unis, du Qatar et de la République islamique d'Iran. Lors du Forum de l'aviation du futur tenu à Riyad (Arabie saoudite) du 9 au 11 mai 2022, le Président du Conseil de l'OACI et le Directeur régional du Bureau régional MID ont rencontré des responsables de haut niveau de l'Arabie saoudite, de Bahreïn, des Émirats arabes unis et du Qatar pour discuter de la mise en œuvre sûre, efficace et en temps voulu de la décision du Conseil concernant la création de la FIR/SRR de Doha. Il a été convenu que le Bureau régional MID dirigerait le projet et accueillerait une réunion de coordination bilatérale entre les gouvernements de Bahreïn et du Qatar les 1^{er} et 2 juin 2022 au Caire (Égypte).

Réalisations des groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG)

Au cours du premier semestre 2022, les PIRG et les RASG ont organisé avec succès toutes les principales réunions régulières, continué à répondre soigneusement aux besoins de l'aviation régionale et coordonné leurs actions dans un certain nombre de domaines.

Mise en valeur des ressources humaines

Section de la formation mondiale en aviation

Évaluation et reconnaissance des organismes de formation

Huit évaluations du Programme TRAINAIR PLUS (TPP) ont été réalisées au cours de la période considérée. Les évaluations fournissent un aperçu clair et indépendant des activités des organismes de formation et font ressortir les domaines essentiels nécessitant des améliorations. Plus de 100 organismes de formation sont membres du TPP.

Élaboration de cours

Vingt et une trousse de formation reconnues par l'OACI ont été élaborées, remaniées ou mises à jour au cours de la période considérée.

Mallettes pédagogiques OACI (ITP)

En 2022, la Section de la formation mondiale en aviation (GAT) a lancé quatre nouvelles ITP, intitulées :

- a) Établissement de plans directeurs de l'aviation civile (CAMP) (en présentiel et en mode virtuel)
- b) Stratégie du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) (en présentiel et en mode virtuel) ;
- c) Cachets numériques visibles (VDS) comme attestations sanitaires pour les voyages (en mode virtuel) ;
- d) Aperçu de la gestion des fréquences (format en ligne).

Les trois cours en ligne suivants ont été remaniés :

- a) USOAP-CMA Phase 2 – Enquête sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) ;
- b) USOAP-CMA Phase 2 – Services de navigation aérienne (ANS) ;
- c) USOAP-CMA Phase 2 – Législation aéronautique et organisation de l'aviation civile (LEG/ORG)

Par ailleurs, un cours en mode virtuel intitulé *Gestión de los riesgos de seguridad operacional de la aviación relativos a la COVID-19 para las CAA (ASRM SP)* (gestion des risques de sécurité de l'aviation liés à la COVID-19 pour les AAC) a été mis à jour.

ITP élaborées par les membres du TPP (M-ITP)

Les quatre M-ITP suivantes ont été élaborées par les membres du TPP en collaboration avec le GAT :

- a) Gestion de la sécurité des aéroports intégrant les PANS-Aéroports (en mode virtuel) ;

- b) *Gestión de la seguridad operacional en pistas de aeródromos* (gestion de la sécurité opérationnelle des pistes d'aérodromes) ;
- c) Supervision de la formation basée sur les compétences ;
- d) *Gestión Colaborativa de la Afluencia del Tránsito Aéreo (ATFM/CDM)* (gestion collaborative des flux de trafic aérien).

Le contenu des cours a été validé par le Secrétariat pour assurer la conformité avec les dispositions pertinentes de l'OACI.

Mallettes pédagogiques normalisées (STP)

Neuf STP ont été élaborées par des membres du TPP au cours de la période considérée.

Mallettes pédagogiques en partenariat (PTP)

Les PTP suivantes ont été lancées par le GAT au cours de la période considérée :

- a) Programme des directeurs généraux de l'aviation civile sur la résilience de l'aviation, en partenariat avec l'Autorité de l'aviation civile de Singapour (CAAS) et l'Académie de l'aviation de Singapour (SAA) ;
- b) Économie et exploitation du transport aérien, en partenariat avec l'Université d'Anvers (Belgique) ;
- c) Gestion des aéroports, en partenariat avec l'Université d'Anvers ;
- d) Stratégie de tarification du transport aérien, en partenariat avec l'Université d'Anvers ;
- e) Gestion de la faune, en partenariat avec l'Université aéronautique Embry-Riddle (États-Unis d'Amérique) ;
- f) Trois modules du diplôme d'étude universitaire supérieur en gestion du transport aérien, élaborés en partenariat avec l'Institut des transports de l'Université nationale de San Martín (Argentine) :
 - i. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 1 : Políticas y Planificación del Transporte Aerocomercial* ;
 - ii. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Module 2 : Gestión y Desarrollo Económico del Transporte Aerocomercial* ;
 - iii. *Especialización en Gestión del Transporte Aerocomercial – Módulo 3 : Dirección y Gestión de los Recursos.*

Les activités et les programmes de formation ci-dessus élaborés par le GAT en partenariat avec des institutions académiques ont contribué à la mission du programme de la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI.

Lignes directrices pour la formation aéronautique

Le GAT a publié la première édition du document *Training Instructors Guide* (Doc 10097) (anglais seulement) en novembre 2021 en coordination avec la Direction de la navigation aérienne. Ce document fournit aux instructeurs d'aviation les orientations dont ils ont besoin pour atteindre les critères de performance contenus dans le modèle adapté de compétences d'instructeur de l'OACI et pour dispenser efficacement des cours de formation axés sur les compétences.

Participation des stagiaires aux cours de l'OACI

Jusqu'à fin avril 2022, 91 515 participants avaient suivi les cours de formation de l'OACI.

Évaluation post-formation

Au 30 avril 2022, 63 sessions de formation avaient été évaluées selon la méthode d'évaluation post-formation (ETP), conçue pour mesurer l'impact de la formation sur la performance au travail.

Partenariats de formation

En 2022, l'OACI a conclu un nouveau partenariat de formation avec la Fondation pour la sécurité des vols pour l'élaboration et la mise en œuvre de cours et de trousse de mise en œuvre (iPack) ayant trait à la sécurité, et pour d'autres possibilités de collaboration, telles que des projets et programmes de renforcement des capacités, dans divers domaines. Dans le cadre de ce partenariat, la Fondation pour la sécurité des vols est reconnue comme partenaire corporatif de TRAINAIR PLUS.

Projet de formation à la mobilisation de ressources

En 2022, le GAT a parachevé et validé le cours Établissement des plans directeurs de l'aviation civile (CAMP), qui sera dispensé en deux sessions régulières. Ce cours a été élaboré avec le soutien du Fonds d'assistance à la coopération Sud-Sud (SSCAF).

Autres activités de formation

Au 30 juin 2022, huit événements de formation à la sûreté de l'aviation parrainés par l'OACI étaient prévus ou organisés. Trente-cinq événements de formation parrainés par l'Organisation devraient être organisés d'ici la fin de 2022 par le biais de son réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (ASTC), qui compte actuellement 36 membres. L'OACI et l'Université Concordia de Montréal (Canada), continuent aussi de travailler en partenariat pour déployer le cours de gestion professionnelle de la sûreté de l'aviation, qui a débuté au premier semestre 2022.

Coopération et assistance techniques

Programme de coopération technique

Au 30 juin 2022, la mise en œuvre par l'OACI du Programme de coopération technique avait coûté un total de 20,8 millions USD. Dans le cadre de divers arrangements, la Direction de la coopération technique met en œuvre actuellement un total de 73 projets (64 projets de coopération technique et neuf projets d'assistance technique) et 90 trousse de mise en œuvre (iPack) dans 134 pays. On estime qu'un montant total de 75,1 millions USD sera dépensé pour la mise en œuvre du programme en 2022.

**Programme de coopération technique par région
(en millions USD)**

Région	Au 30 juin 2021	Au 30 juin 2022
Afrique	1,4	1,1
Amériques	11,4	14,1
Asie-Pacifique	0,9	1,3
Europe	0,4	0,3
Moyen-Orient	2,7	4,0
Total	16,8	20,8

Projets et révisions nouvellement approuvés

Les grands projets de coopération technique et les grandes révisions des projets en cours approuvés pendant le premier semestre 2022 comprennent :

- Argentine – Renforcement des services de navigation aérienne et mise à jour des systèmes CNS (ARG16801) ;
- Chypre – Renforcement de la Direction de l’aviation civile de Chypre (CYP17801) ;
- Mexique – Programme TRAINAIR PLUS pour Aeropuertos y Servicios Auxiliares (ASA) (MEX07801) ;
- Panama – Renforcement de l’aéroport international Tocumen de Panama (PAN03902) ;
- Projet régional – Réseau numérique communications, navigation et surveillance (CNS) – Gestion du réseau numérique d’Amérique du Sud (REDDIG) et administration du segment satellite (RLA03901).

Trousses de mise en œuvre (iPack) nouvellement approuvées

Les nouvelles trousse de mise en œuvre (iPack) élaborées au cours de la période comprennent :

- Trousse sur la mise en œuvre des cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d’espace (VDS-NC) pour les attestations sanitaires délivrées aux fins de voyage (Sûreté et facilitation)
- Trousse sur l’amélioration de la qualité des NOTAM pour assurer la sécurité des vols (Capacité et efficacité)
- Trousse sur l’appui aux entités de l’aviation civile dans l’exécution d’une analyse des besoins en formation (tous les objectifs stratégiques)
- Trousse sur l’établissement et le maintien d’un programme de sécurité du fret (Sécurité)

Fonds des donateurs

Des contributions de donateurs ont été reçues pour le projet de coopération technique suivant :

- Projet régional – Développement coopératif de la sécurité opérationnelle et de maintien de la navigabilité de la Communauté d'États indépendants (COSCAP-CEI) (RER01901) – Subvention de 100 000 USD d'Airbus.

Fonds volontaires de l'OACI

Les projets d'assistance technique qui ont reçu des contributions des fonds volontaires de l'OACI au cours de la même période comprennent :

- Sao Tomé-et-Principe – Assistance à l'Institut national de l'aviation civile (INAC) de Sao Tomé-et-Principe pour l'amélioration du système national de supervision de la sécurité de l'aviation civile (STP22801) – Contributions d'un montant de 345 500 USD du Fonds pour la sécurité de l'aviation (SAFE).

Les déploiements de trousse de mise en œuvre dans neuf États ont bénéficié de contributions de fonds volontaires de l'OACI de la part des donateurs suivants :

- Australie – 19 990 USD
- Malaisie – 50 000 USD
- États-Unis (par l'entremise du Fonds AVSEC/FAL) – 100 000 USD

Programme ordinaire de l'OACI

La direction du transport aérien (ATB) a versé 70 000 CAD au Programme ordinaire pour l'élaboration de trousse de mise en œuvre.

Vingt-neuf trousse de mise en œuvre ont été déployées dans 35 États grâce à des fonds du Programme ordinaire versés par la Direction de la navigation aérienne (ANB) pour un montant de 636 548 CAD et huit trousse ont été déployées dans huit États grâce à des contributions de 245 000 CAD de l'ATB pour un total de 881 548 CAD au premier semestre de 2022.

Recrutement d'experts

Le nombre total d'experts et de consultants internationaux des services extérieurs recrutés au 30 juin 2022 était de 256, en plus des 641 agents de projets nationaux, soit un total de 897 fonctionnaires en poste, dont 53 experts et consultants internationaux des services extérieurs qui étaient déjà en service au 1^{er} Janvier 2022 dans des projets en cours.

Formation aéronautique civile

Au cours de la période, 313 bourses ont été attribuées pour une durée totale de 56,06 mois de travail, dont 261 bourses dans le cadre de protocoles d'entente signés par l'OACI avec l'Indonésie, la République de Corée et Singapour pour l'organisation de formations qui seront financées par ces pays et administrées par l'OACI.

En outre, 1 350 agents de l'administration de l'aviation civile ont bénéficié de programmes de formation dans les pays entrepris par des instructeurs dans le cadre de projets de coopération technique. Au total, 83 agents ont bénéficié de cours dispensés par des prestataires dans le cadre de la composante achats des projets de coopération technique.

Matériel et sous-traitance

Cent dix bons de commande et contrats de sous-traitance ont été établis, et le montant total des achats destinés aux services extérieurs s'est élevé à 11,4 millions de dollars.

Budget des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC)

Au 30 juin 2022, les recettes estimées du Fonds pour les dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) s'élevaient à 2,1 millions USD et les dépenses à 4,8 millions USD, soit un excédent estimé des dépenses sur les recettes de 2,7 millions USD.

Partenariats mondiaux pour le développement durable

Mobilisation des ressources des fonds volontaires

En 2022, la mobilisation de ressources par le biais de contributions volontaires a essentiellement servi à soutenir le déploiement de trousseaux de mise en œuvre (iPacks), les efforts visant à renforcer l'égalité des sexes, l'assistance à la région Asie-Pacifique (en particulier les petits États insulaires en développement du Pacifique) et le coût des activités non financées dans le cadre du Plan d'activités 2023–2025 de l'OACI. Cela a conduit un certain nombre d'États à s'engager à verser des contributions pour appuyer la composante Plus du budget ordinaire de ce plan d'activités, l'analyse de données pour l'égalité des sexes, l'accès amélioré des femmes aux formations de l'OACI, le recrutement de l'agent de liaison pour les petits États insulaires en développement du Pacifique, ainsi que les efforts mondiaux à l'appui de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*. L'OACI a également commencé à élaborer une stratégie de mobilisation de ressources établissant une feuille de route claire sur la vision, les rôles et les responsabilités de l'Organisation dans la mobilisation de contributions volontaires conformément au Plan d'activités 2023–2025.

Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

Comme les années précédentes, l'OACI a contribué en 2022 aux examens thématiques du forum politique de haut niveau sur le développement durable (HLPF), qui se tiendra du 5 au 15 juillet 2022 sous les auspices du Conseil économique et social des Nations Unies (ECOSOC) sur le thème *Reconstruire en mieux après la pandémie de COVID-19, tout en avançant sur la voie d'une mise en œuvre intégrale du Programme de développement durable à l'horizon 2030*. Par ailleurs, elle a contribué au rapport 2022 du Secrétaire général des Nations Unies sur la mise en œuvre du Programme d'action de Vienne en faveur des pays en développement sans littoral pour la décennie 2014–2024.

En 2022, l'OACI a poursuivi ses efforts pour forger de nouvelles relations de collaboration et renforcer les partenariats existants. Dans le cadre de ces efforts, elle a signé un mémorandum d'entente avec le Réseau international pour la recherche en aviation (IFAR) pour promouvoir l'innovation dans l'aviation, et un mémorandum d'entente avec le gouvernement des Émirats arabes unis officialisant un nouveau partenariat sur le développement institutionnel et l'échange de données d'expérience.

Dans le même ordre d'idées, des réunions stratégiques avec des partenaires clés ont eu lieu, notamment la réunion annuelle entre l'OACI et le Forum économique mondial et la sixième réunion du Comité mixte Union européenne/OACI, tenue en vertu d'un mémorandum de coopération entre l'OACI et l'Union européenne. Des réunions ont également été organisées en 2022 avec un certain nombre de hauts fonctionnaires du système des Nations Unies.

Conseils et sensibilisation du public

En 2022, l'OACI a continué de mener des activités de conseils et de sensibilisation pour promouvoir l'aviation, les activités de l'Organisation ainsi que le développement durable dans le monde. À cette fin, son Secrétaire général a prononcé une allocution d'ouverture et participé à une table ronde avec des parties prenantes de l'industrie lors de la session Asie-Pacifique (APAC) pour les petits États insulaires en développement du Pacifique (PSIDS) tenue le 7 avril 2022.

Les activités clés de sensibilisation du public comprenaient également certaines campagnes thématiques menées en coopération avec diverses parties prenantes, notamment le partenariat de communication « Reconnecter le monde » avec l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) axé sur les objectifs de développement durable, et les préparatifs, avec des parties prenantes locales et internationales, précédant la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI.

Le Groupe des communications de l'OACI a fourni un soutien quotidien aux médias, aux milieux universitaires et aux autres membres du public, et l'engagement dans les médias sociaux est resté conforme aux objectifs de croissance.

Stratégies de soutien

Réponse opérationnelle à la COVID-19

Tout au long de la pandémie de COVID-19, l'OACI a toujours eu à cœur d'accorder la priorité à la sécurité et à la santé de tous les membres du personnel du Secrétariat et des délégations. À la suite de l'assouplissement des mesures sanitaires locales, le Plan de continuité des activités du siège de l'OACI a été désactivé le 19 avril 2022. Les membres du personnel sont retournés au bureau selon un horaire de travail régulier ou hybride, le télétravail étant autorisé jusqu'à trois jours civils par semaine. Les bureaux régionaux ont continué à retourner progressivement dans leurs locaux en fonction des directives locales et de l'état du plan de continuité des activités des Nations Unies applicable aux lieux d'affectation respectifs.

Le Secrétariat a continué d'appuyer les réunions du Conseil, de ses comités permanents et de la Commission de navigation aérienne, lesquelles ont bénéficié de services d'interprétation complets. Des efforts supplémentaires ont également été déployés pour tester une solution « hybride/pôle », qui a permis d'organiser des réunions hybrides sécurisées pour les 225^e et 226^e sessions du Conseil.

Performance organisationnelle et gestion des risques

Gestion des risques

Pour aider à renforcer la responsabilisation à l'OACI, un nouveau rapport d'étape annuel sur la gestion du risque institutionnel (ERM) a été présenté au Conseil en février 2022. Ce rapport, qui a fait le point sur la mise en œuvre de l'ERM à l'OACI sur la base des meilleures pratiques en matière de gestion des risques du système des Nations Unies, contient également une mise à jour sur le registre des risques institutionnels, qui présente l'état de ces risques à l'OACI.

Au premier trimestre de 2022, un nouveau questionnaire révisé sur la Déclaration d'assurance de la direction (MASD) a été élaboré sur la base du cadre de l'ERM de l'OACI, de la bibliothèque de contrôle interne et des constatations des audits internes et externes sur les risques. À l'avenir, la nouvelle MASD renforcera considérablement la responsabilisation du Secrétariat, ce qui se traduira par une amélioration générale de l'intégrité des déclarations de l'OACI sur le contrôle interne figurant dans les états financiers annuels de l'Organisation.

L'OACI est en bonne voie dans la mise en œuvre de deux approches de gestion des risques des Nations Unies pour appuyer l'élaboration de ses indicateurs de performance clés de l'ERM. Dans le cadre de la première, elle est en train d'introduire 10 repères de gestion des risques proposés par le Corps commun d'inspection des Nations Unies, à respecter d'ici la fin de 2022. Dans le cadre de la seconde, un modèle de maturité des risques à cinq niveaux approuvé par le Comité de haut niveau sur la gestion (HLCM) des Nations Unies est utilisé pour mesurer la maturité de l'ERM de l'OACI. L'Organisation se trouve actuellement au niveau 2 (« en développement ») et son objectif pour la fin de 2022 est d'atteindre le niveau 3 (« mis en place »).

L'OACI continue de travailler en étroite collaboration avec le Comité consultatif sur l'évaluation et les audits (EAAC) en vue de mettre en œuvre ces deux approches de meilleures pratiques pour gérer les risques et atteindre les objectifs de l'Organisation en matière d'ERM. La gestion des risques a également été appuyée par le registre OACI des risques organisationnels. À ce jour, l'Organisation a réduit ses risques institutionnels de 64 % (éliminant 9 risques sur 14) et clôturé deux risques. Tous les risques institutionnels continuent d'être surveillés régulièrement pour s'assurer que des mesures d'atténuation sont mises en œuvre.

En juin 2022, les risques liés à la 41^e session de l'Assemblée de l'OACI ont été surveillés et un tableau de bord d'ERM pour les rapports trimestriels a été élaboré pour engager le Groupe de la haute direction (SMG) du Secrétariat dans l'examen actif des risques et la mise en œuvre de mesures d'atténuation régulières. De juin au troisième trimestre de 2022, l'ERM a été intégrée aux processus et aux activités opérationnels de l'OACI, notamment par l'établissement d'un programme de formation sur la gestion des risques à l'intention des membres du personnel. L'OACI entend s'appuyer sur ce programme pour établir une culture de gestion des risques et accorder la priorité à l'ERM dans ses activités.

Planification des activités

Le Conseil a examiné le projet de Plan d'activités 2023-2025 et un rapport oral de la Commission de navigation aérienne à ce sujet, ainsi qu'un rapport oral présenté conjointement par le Comité des finances et le Comité de la gouvernance. À la suite de ces examens, le Conseil :

- a) a noté avec satisfaction les travaux entrepris par le Secrétariat pour élaborer le projet de plan d'activités de l'OACI pour la période triennale suivante, tel que présenté dans la note C-WP/15287, en reconnaissant que ce document devrait être un document évolutif et serait un important outil de gestion et de responsabilisation ;
- b) s'est félicité des efforts de la Commission de navigation aérienne concernant l'exercice de hiérarchisation entrepris et, à cet égard, a recommandé que le Secrétariat poursuive un exercice similaire pour s'assurer, dans la mesure du possible, que toutes les activités proposées sont menées à bien selon des priorités clairement établies et convenues ;
- c) a accepté les recommandations et les conclusions de la Commission de navigation aérienne, du Comité des finances et du Comité de la gouvernance telles qu'elles figurent dans chacun de leurs rapports oraux et, à cet égard, a demandé au Secrétariat de continuer à mettre à jour le projet de plan d'activités pour la période triennale suivante, en tenant compte des observations faites et des modifications demandés par la Commission et les comités, en vue de présenter cette prochaine version du projet de plan d'activités au Conseil à sa 226^e session.

Après que le Conseil a formulé ses recommandations lors de sa 225^e session, le Secrétariat a actualisé le plan d'activités (tel que présenté dans la note C-WP/15412) pour refléter l'impact du scénario de budget ordinaire CNZ-1 proposé. Il a été invité à approuver la section « descriptif stratégique » du plan d'activités et à approuver les indicateurs de résultat du cadre de suivi des performances. Le Plan d'activités de l'OACI pour 2023-2025 est le tout premier plan d'activités de l'Organisation élaboré conformément à une approche de gestion basée sur les résultats, qui fournira une base plus solide pour la responsabilisation.

Services juridiques et relations extérieures

Faits marquants concernant les traités

Intérêts suscités au plan international par les équipements mobiles (équipements aéronautiques)

La neuvième édition du document *Règlement et Règles de procédure du Registre international* (Doc 9864) a été publiée en janvier 2022 et est entrée en vigueur le 1^{er} juin 2022. Elle contient les amendements approuvés par le Conseil lors de la septième séance de sa 223^e session (juin 2021), en sa qualité d'autorité de surveillance du Registre international. Au 1^{er} juin 2022, il y avait 81 Parties à la Convention relative aux garanties internationales portant sur des matériels d'équipement mobiles et le Protocole portant sur les questions spécifiques aux matériels d'équipement aéronautique.

Programme général de travail du Comité juridique

Trente-huitième session du Comité juridique

La 38^e session du Comité juridique, présidée par Mme Siew Huay Tan (Singapour), s'est tenue en mode virtuel du 22 au 25 mars 2022 de 08h00 à 11h00, heure de Montréal. Elle a rassemblé 286 participants de 91 États membres et six organisations internationales.

Le Comité a souligné son 75^e anniversaire et les importantes réalisations dans l'élaboration et la codification du droit aérien international en contribuant à l'adoption de 24 instruments de droit aérien international dans les domaines de la sécurité et de la sûreté de l'aviation, de la responsabilité des transporteurs aériens et du financement des aéronefs.

Le Comité a élu M. Mohammed Mansoor Ali Hamed Al-Ruqaishi (Oman) et Mme Alice Serpa Braga Della Nina (Brésil) troisième et quatrième vice-présidents. Ces élections s'étaient avérées nécessaires parce que les postes de premier et quatrième vice-présidents [M. Norberto Luongo (Argentine) et M. Bader AL Mubarak (Koweït)] étaient devenus vacants, à la suite de quoi les deuxième et troisième vice-présidents (Mme Susanna Metsälampi (Finlande) et Mme Ellen Manga (Gambie), conformément à l'article 6, alinéa b) du Règlement intérieur, sont automatiquement devenues respectivement première et deuxième vice-présidentes. M. Al Ruqaishi et Mme Serpa Braga ont été élus par acclamation.

À la suite de ses discussions et des décisions prises, le Comité a approuvé à l'unanimité le programme de travail suivant :

- a) examen des règles de l'OACI pour la solution des différends ;
- b) aspects juridiques internationaux de l'exploitation d'aéronefs non habités (sans pilote) et de leur intégration dans l'aviation civile ;
- c) processus et procédures permettant aux États de remplir leurs obligations en vertu de l'article 12 de la Convention de Chicago ;
- d) actes ou délits qui inquiètent la communauté aéronautique internationale, y compris les cybermenaces, qui pourraient ne pas être adéquatement couverts par les instruments de droit aérien existants ;
- e) promotion de la ratification des instruments de droit aérien international ;

- f) étude des questions juridiques internationales relatives aux systèmes et services satellitaires mondiaux prenant en charge les services de navigation aérienne internationale ;
- g) prise en compte des orientations sur les conflits d'intérêts ;
- h) mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago.

Examen du Règlement de l'OACI pour la solution des différends

Lors de la 38^e session du Comité juridique, le président du Groupe de travail sur l'examen du Règlement pour la solution des différends (WG-RRSD) a présenté un rapport d'étape sur les travaux menés par le groupe de travail, rapport qui a mis en évidence deux catégories de domaines pour la révision de ce règlement, à savoir ceux pour lesquels il y a un niveau élevé d'accord de principe au sein du Groupe et ceux nécessitant un examen plus approfondi. Sur la base de la situation des domaines susmentionnés examinés par le WG-RRSD, le rapport d'étape propose également un ensemble de projets de révisions du Règlement, qui avait été élaboré par le rapporteur du Groupe et le Secrétariat. Le Président du Comité a conclu que les délégations avaient appuyé la poursuite des travaux du Groupe dans leurs interventions.

Aspects juridiques des aéronefs sans pilote

La 38^e session du Comité juridique a été informée de l'état d'avancement des travaux du Groupe d'étude du Secrétariat sur les aspects juridiques des vols d'aéronefs sans pilote (SSG-LIPA) en mars 2022. Le Comité a exprimé son soutien aux travaux entrepris par le SSG-LIPA et à la nécessité d'un cadre juridique commun pour l'exploitation des aéronefs non habités (sans pilote) entre les États.

Processus et procédures permettant aux États de s'acquitter de leurs obligations au titre de l'article 12

Un rapport sur l'état d'avancement des activités du groupe de travail du Secrétariat créé pour étudier la mise en application de l'article 12 par les États membres et déterminer les moyens et mécanismes permettant aux États de soutenir et d'améliorer leur mise en œuvre a été présenté à la 38^e session du Comité juridique.

Cybermenaces contre l'aviation civile

Le Secrétariat a présenté un rapport sur les travaux du Sous-groupe de recherche sur les aspects juridiques (RSGLEG) du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) à la 38^e session du Comité juridique. Celui-ci a été informé que le SSGC et ses groupes de travail, y compris le RSGLEG, seront dissous après la création d'un groupe d'experts de la cybersécurité (CYSECP). Le rapport a décrit la discussion et les résultats du projet d'étude sur l'examen des instruments de droit aérien international et leur applicabilité aux cybermenaces contre l'aviation civile entre les experts du RSGLEG et du SSGC.

Le Comité a noté l'excellent travail effectué par le RSGLEG entre novembre 2018 et janvier 2022 et exprimé sa satisfaction pour la participation d'experts de tous les domaines, ce qui souligne le caractère transversal de ce sujet. Un large soutien est exprimé pour le maintien de celui-ci au programme de travail du Comité juridique et la poursuite des travaux d'examen de l'adéquation des instruments de droit aérien existants pour faire face aux cybermenaces contre l'aviation civile. Le Comité a en outre noté les améliorations apportées par la Convention et le Protocole de Beijing de 2010 à la poursuite des cyberattaques et souligné la nécessité de continuer à promouvoir leur ratification par tous les États.

Promotion de la ratification des instruments de droit aérien international

Une mise à jour a été présentée à la 38^e session du Comité juridique sur l'état des ratifications des instruments de droit aérien international adoptés sous les auspices de l'OACI et les efforts en cours pour accélérer ces ratifications. Le Comité est en outre informé de l'organisation et du succès de la première Cérémonie des traités de l'OACI lors de la 40^e session de l'Assemblée, le deuxième événement de ce type étant prévu pour la 41^e session en septembre 2022. Une lettre a été envoyée aux États le 11 mai 2022 pour inviter les États membres à participer à cet événement qui aura lieu les 27 et 28 septembre (SL LE 4/75.1-22/53).

Mise en œuvre de l'article 21 de la Convention de Chicago

À sa 37^e session, le Comité juridique a approuvé, en principe, le résultat des travaux du Groupe de travail sur l'article 21, c'est-à-dire la recommandation d'inclure un modèle de certificat de radiation des aéronefs à l'Annexe 7 de la Convention de Chicago. Le Conseil a, à la huitième séance de sa 225^e session, le 7 mars 2022, adopté l'amendement 7 à l'Annexe 7 incorporant un certificat de radiation et les dispositions correspondantes.

Solution des différends

Brésil et États-Unis d'Amérique (2016)

Le Conseil a été saisi d'un rapport sur l'état d'avancement des négociations entre les Parties au cours de sa 225^e session. Il a été informé que celles-ci avaient continué à progresser vers le règlement du différend, un processus temporairement bloqué par la crise sanitaire internationale. Au vu de la création du groupe de travail relatif aux obligations au titre de l'article 12 de la Convention de Chicago, les parties ont exprimé leur volonté de poursuivre leurs discussions pour conclure les négociations dans les meilleurs délais.

Requête A : Qatar et Bahreïn, Égypte, Arabie saoudite et Émirats arabes unis (2017)

Requête B : Qatar et Bahreïn, Égypte et Émirats arabes unis (2017)

À la suite d'une demande formulée par le Requérant le 4 janvier 2022, et d'une décision du Conseil du 9 mars 2022 (C-DEC 225/9), le Conseil a enregistré le désistement de l'instance à l'encontre du Royaume d'Arabie saoudite dans la Requête (A) conformément à l'article 17, alinéa 2, du Règlement pour la solution des différends.

Australie et Royaume des Pays-Bas et Fédération de Russie (2022)

Par note verbale en date du 14 mars 2022, envoyée le même jour, la délégation de l'Australie auprès de l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) et la délégation du Royaume des Pays-Bas auprès de l'OACI ont présenté à l'Organisation une requête conjointe accompagnée du mémoire correspondant en vue du règlement d'un désaccord. Cette requête a été soumise en vertu de « l'article 84 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ('Convention de Chicago'), des annexes connexes et du *Règlement pour la solution des différends* (Doc 7782/2) ('le Règlement') », et désigne la Fédération de Russie comme partie défenderesse. Cette requête et son mémoire correspondant portent sur « l'interprétation et l'application de la Convention de Chicago » à la suite de « la destruction, le 17 juillet 2014, du vol MH17 par un missile sol-air Buk-TELAR au-dessus de l'est de l'Ukraine », destruction que les demandeurs estiment « juridiquement imputable à la Fédération de Russie et constitue une violation de l'article 3bis de la Convention de Chicago ». En vertu de l'article 28 (3) du Règlement, le Président du Conseil a décidé le 21 mars 2022 d'accorder un délai maximum de 12 semaines pour le dépôt d'un contre-mémoire par la partie défenderesse (soit jusqu'au 13 juin 2022). À la demande de celle-ci, le Conseil (C-DEC 226/5) est convenu le 1^{er} juin 2022 de lui accorder jusqu'au 2 août 2022 pour déposer son contre-mémoire, soit 12 semaines à compter du 10 mai 2022, date à laquelle les versions en langue russe de la requête et du mémoire ont été communiquées à la Fédération de Russie.

Méthodes de travail du Conseil et des comités permanents

En vue de la mise en œuvre de la Résolution A40-20 de l'Assemblée : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacité de l'OACI, le Conseil a amendé le *Règlement intérieur du Conseil* (Doc 7559), le *Règlement intérieur des comités permanents du Conseil* (Doc 8146), les *Instructions pour les groupes d'experts du Comité du transport aérien et du Comité de l'intervention illicite* (Doc 9482/2) et l'Annexe IV du *Code du personnel de l'OACI* (Doc 7350) (C-DEC 223/3, 223/12 et 224/1) à sa 223^e et à sa 224^e sessions. Les changements introduits comprenaient la version reconstituée de la structure du Comité ainsi que les modifications nécessaires pour garantir un langage non sexiste.

Au 1^{er} juin 2022, de nouvelles éditions du Doc 7559 (onzième édition), du Doc 8146 (septième édition) et du Doc 9482 (troisième édition) avaient été publiées dans toutes les langues de travail de l'OACI.

Consultations concernant le bureau régional EUR/NAT

À la suite de consultations, la France a indiqué qu'elle était prête à financer la rénovation du bâtiment abritant le bureau régional Europe et Atlantique Nord (EUR/NAT), dont elle est copropriétaire avec l'Organisation. À cet égard, des réunions en présentiel ont eu lieu entre l'OACI et la France à Paris les 17 et 18 février ainsi que le 7 avril 2022. Les Parties ont convenu de se rencontrer en mode virtuel pour élaborer une note de programme couvrant les aspects fonctionnels et techniques, ainsi que l'enveloppe budgétaire, en vue des travaux de rénovations de ces locaux.

Coordination avec Ottawa et Québec concernant les informations sur la COVID-19

Au cours des premiers mois de 2022, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) a continué à diffuser dûment les informations reçues sur la COVID-19 des autorités de l'État hôte, y compris les circulaires officielles et les mises à jour fournies par le Bureau du protocole, Affaires mondiales Canada, et le Bureau du protocole du Québec.

Changements relatifs au système d'administration de la justice

Conformément à un changement de jurisprudence du Tribunal d'appel des Nations Unies, l'OACI a créé une nouvelle Commission de recours, pour remplacer l'ancienne Commission paritaire consultative de recours. En plus de la préparation par la LEB des amendements nécessaires du Code du personnel et des Règles administratives de l'OACI et de la contribution à la rédaction du Règlement intérieur de ce nouvel organe en consultation avec l'Association du personnel et les présidents des commissions de recours, divers membres du personnel de la LEB ont aussi représenté le Secrétaire général dans les travaux en cours à la Commission mixte consultative d'appel et au Tribunal d'appel des Nations Unies et ont exercé la fonction de greffier (administration) pour la Commission. Celle-ci a tenu sa première audience d'appel en janvier 2022 et a supervisé les discussions sur la solution extrajudiciaire des différends dans deux autres cas.

Séminaire juridique de l'OACI à Séoul (République de Corée)

Le Séminaire juridique 2022 de l'OACI organisé par la LEB et le ministère des ressources foncières, des infrastructures et des transports de la République de Corée s'est tenu avec succès à Séoul (République de Corée), du 12 au 14 avril 2022. Organisé en format hybride, il a permis à plus de 900 participants de 114 États d'échanger des connaissances et des données d'expérience sur des questions nouvelles et émergentes touchant l'aviation civile. Ce séminaire a en outre encouragé les États à maintenir l'impulsion en faveur de la ratification et de la mise en œuvre des instruments de droit aérien international connexes. Les sujets abordés comprenaient la reprise de l'aviation civile internationale après la pandémie de COVID-19, l'application de mesures sanitaires à bord des aéronefs en ce qui concerne la gestion des comportements indisciplinés et perturbateurs, les aéronefs sans pilote, les cyberattaques contre l'aviation civile, le changement climatique, le soutien aux familles des victimes d'accidents d'aviation et le règlement des différends entre États en vertu de

la Convention de Chicago. Des manifestations commémorant le 70^e anniversaire de l'adhésion de la République de Corée à cette convention et le 75^e anniversaire de la création du Comité juridique de l'OACI en 1947 par la première session de l'Assemblée de l'Organisation ont été organisées en marge du séminaire.

Gestion des ressources humaines et équité entre les sexes

Fin mai 2022, il y avait 604 postes établis au sein de l'OACI, dont 323 dans les catégories des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur et 281 dans la catégorie des services généraux. Le taux de représentation globale des femmes au Secrétariat dans les catégories des administrateurs et des fonctionnaires de rang supérieur était de 34 %.

L'OACI a continué de concentrer ses efforts sur le soutien des possibilités de perfectionnement et d'épanouissement professionnels du personnel. Les activités d'apprentissage en ligne ont été élargies, donnant accès aux formations offertes par l'École des cadres du système des Nations Unies et un organisateur de cours en ligne, entre autres. Le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) a aussi fourni aux membres du personnel de l'OACI un accès gratuit aux maquettes pédagogiques de l'Organisation en formats en ligne et en présentiel.

Le Conseil de l'OACI a approuvé des amendements à la Politique relative aux détachements de l'Organisation au cours de sa 226^e session. Cette politique a été examinée afin d'offrir une certaine souplesse dans la résolution des difficultés rencontrées pour attirer des candidatures des États membres tout en tenant compte des pratiques applicables ailleurs dans le système des Nations Unies.

La Directrice adjointe chargée des ressources humaines à la Direction de l'administration et des services (BAD), Mme Tolulope Agiri, a pris ses fonctions le 15 mars 2022, ce qui tombait à point nommé compte tenu des nombreuses réformes et initiatives dans le domaine des ressources humaines.

Équité entre les sexes

L'OACI a célébré la Journée internationale de la femme dans le cadre du thème annuel d'ONU-Femmes choisi pour 2022, *L'égalité des sexes aujourd'hui pour un avenir durable*. Ce thème vise à reconnaître les efforts des femmes et des filles du monde entier, qui mènent la charge en ce qui concerne l'adaptation, l'atténuation et la réponse au changement climatique, pour construire un avenir plus durable pour tous. L'OACI a continué de placer le changement climatique et la durabilité de l'aviation au premier plan de ses activités, lesquelles continueront d'avoir un impact sur le monde de l'aviation et de promouvoir la réalisation de l'Objectif de développement durable 5 (Assurer l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles). Dans le cadre de ses activités de commémoration de la Journée internationale de la femme, elle a montré comment elle ouvre la voie vers la durabilité dans le secteur tout en encourageant les femmes et les filles à être des dirigeantes efficaces et influentes et des actrices du changement pour les futures initiatives de durabilité de l'aviation.

Le Secrétariat et le Groupe restreint chargé des questions de genre (SGG) du Conseil ont continué à travailler ensemble sur une mise à jour de la Résolution A39-30 de l'Assemblée pour adoption à la 41^e session de l'Assemblée en 2022, ainsi que sur les opportunités potentielles de détermination d'initiatives sur des objectifs spécifiques liés au genre ou un objectif pour l'ensemble du secteur de l'aviation. Ces activités visent à améliorer la représentation des femmes et des filles au sein du personnel de l'industrie aéronautique, y compris leur participation aux postes de direction et de prise de décision.

Déontologie

Lors de la troisième séance de sa 225^e session, le Conseil a accepté une proposition du responsable de la déontologie qui demande que le Rapport annuel du Responsable de la déontologie pour 2021 et les rapports ultérieurs, sous réserve des observations et de l'avis du Secrétaire général, soient publiés sur le site Web public de l'OACI comme moyen de promouvoir la sensibilisation et de renforcer la transparence organisationnelle ainsi que la confiance du public (voir C-DEC 225/3). Cette mesure a été prise promptement et, conformément au principe du multilinguisme à l'OACI, ce rapport est désormais disponible en anglais, arabe, chinois, espagnol, français et russe tant sur le site Web public que sur le site intranet de l'OACI.

À la suite de l'approbation par le Conseil de la version révisée du Code du personnel de l'OACI le 17 juin 2020, l'OACI a examiné et aligné l'appendice de l'article 101.1 du Règlement du personnel (Normes de conduite) sur la dernière version des *Normes de conduite requises des fonctionnaires internationaux* adoptées par la *Commission de la fonction publique internationale (CFPI)* en 2013. Les *Normes de conduite requises des fonctionnaires internationaux* de la CFPI, qui sont utilisées dans diverses entités des Nations Unies, établissent un ensemble de normes de conduite pour les fonctionnaires internationaux, dont les principes directeurs sont l'intégrité, la loyauté, l'indépendance, l'impartialité, la tolérance, la compréhension, la non-discrimination, l'égalité des sexes, la dignité ainsi que la sûreté et la sécurité du personnel. L'appendice révisé à la Règle administrative 101.1 comprend, entre autres, des dispositions sur les points suivants : a) la responsabilité des membres du personnel pour toutes les actions menées, ainsi que pour les décisions et les engagements pris dans l'exercice de leurs fonctions ; b) l'interdiction de l'abus de l'autorité ou de l'utilisation de leur pouvoir ou de leur position pour offenser, humilier, embarrasser ou intimider une autre personne ; c) la responsabilité de l'utilisation des ressources de l'Organisation ; et d) les restrictions postérieures à l'emploi. Le nouveau texte modifie également les dispositions ayant trait aux conflits d'intérêts, à la divulgation d'informations et à la gestion du personnel.

Un ombudsman suppléant a été nommé pour la première fois à l'OACI en février 2022. Cela devrait permettre d'améliorer le système de règlement informel des différends existant afin de prévenir ou de réduire les conflits sur le lieu de travail en les examinant rapidement et à la source, pour éviter, dans la mesure du possible, le recours à la procédure officielle de solution des différends de l'Organisation.

Les appendices G, H et I du *Règlement intérieur du Conseil* (Doc 7559) ont été publiés le 3 mars 2022. Ils ont été approuvés par le Conseil afin d'établir les règles et procédures pour l'examen des allégations d'inconduite ou de représailles visant le Président du Conseil (Annexe H) et le Secrétaire général (Annexe G) ainsi qu'un code de conduite pour le Président du Conseil et le Secrétaire général (Annexe I).

Comme l'exige le Cadre révisé de déontologie de l'OACI, l'Organisation a conclu un accord avec un organe d'enquête du système des Nations Unies. À la suite de consultations avec le groupe restreint du Conseil sur la déontologie, elle a signé en janvier 2022 un accord avec le Bureau des services de contrôle interne des Nations Unies (BSCI) pour établir un mécanisme de signalement et de traitement de tous les cas d'inconduite. Par ailleurs, l'Organisation est au stade final de ses négociations en vue d'un accord avec le Bureau de la déontologie de l'ONU pour établir un mécanisme de réception et de traitement directs des plaintes pour représailles que le Responsable de la déontologie n'est pas en position d'examiner.

Transparence

Des efforts supplémentaires ont été déployés pour améliorer l'accès aux informations du Conseil sur le site Web public de l'OACI. Quinze réunions et séances d'information informelles du Conseil, totalisant 45 heures de discussion, ont été diffusées en continu sur la télévision de l'OACI de janvier à mai 2022. Il s'agit notamment des réunions du Conseil suivantes :

- a) la première séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (2 février 2022)

- b) la deuxième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (7 mars 2022)
- c) la troisième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (14 mars 2022)
- d) la quatrième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (14 mars 2022)
- e) la cinquième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (24 mars 2022)
- f) la sixième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (24 mars 2022)
- g) la septième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (28 mars 2022)
- h) la huitième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (28 mars 2022)
- i) la neuvième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (7 avril 2022)
- j) la dixième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (7 avril 2022)
- k) la onzième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (7 avril 2022)
- l) la douzième séance de la 225^e session du Conseil de l'OACI (8 avril 2022)

et des séances d'information informelles suivantes :

- a) la séance d'information informelle sur les résultats de la douzième réunion du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) (24 février 2022) ;
- b) la séance d'information informelle sur une étude de faisabilité par le CAEP (22 février 2022)
- c) la séance d'information informelle sur les rapports annuels des bureaux régionaux de l'OACI (21 février 2022).

Services linguistiques et multilinguisme

Le Conseil a approuvé la Stratégie de promotion du multilinguisme à l'OACI, qui vise à favoriser une nouvelle approche du multilinguisme, non seulement en termes de services linguistiques, mais aussi en s'appuyant sur le plein potentiel de l'Organisation pour tirer le meilleur parti de sa diversité. Cette stratégie couvre les services linguistiques, les ressources humaines, la communication stratégique, la mobilisation des parties prenantes et la mise en œuvre des responsabilités organisationnelles grâce à la coordination entre le Secrétariat, le Conseil et les États membres. Un projet de note de travail de l'Assemblée sur cette stratégie a été approuvé par le Conseil en vue de sa soumission à la 41^e session de l'Assemblée.

Le Secrétariat a terminé le processus d'acquisition pour le projet de système de gestion des services linguistiques (LSMS), un projet phare dans le cadre de l'initiative de transformation numérique. Un arrangement contractuel a été conclu entre le Secrétariat de l'ONU et l'OACI pour la mise en œuvre des outils linguistiques de l'ONU par l'Organisation. Les anciens systèmes resteront opérationnels à l'OACI afin de garantir la continuité du soutien pour la 41^e session de l'Assemblée.

En plus de fournir des services linguistiques au Conseil, à ses Comités permanents et à la Commission de navigation aérienne, le Secrétariat administre activement les besoins en matière de services linguistiques pour la 41^e Assemblée, notamment en ce qui concerne la documentation, le recrutement de linguistes indépendants, les technologies de l'information et l'appui opérationnel.

Sécurité de l'information et gestion des TIC

Des progrès notables ont été accomplis en ce qui concerne la stratégie d'information et de communication (TIC) de l'OACI. Le Secrétariat a présenté un exposé informel sur cette stratégie au Conseil à sa 223^e session, et des mises à jour concernant la stratégie ont également été fournies au Conseil dans plusieurs autres exposés et rapports oraux. La dernière stratégie TIC, qui est le fruit d'un travail intensif mené par le Secrétariat en collaboration avec le Centre international de calcul des Nations Unies (CIC) et Deloitte, le partenaire consultant du CIC, tient compte de divers rapports d'audit et examens, y compris des recommandations formulées par le vérificateur externe (Contrôle fédéral des finances) et le Comité consultatif d'évaluation et d'audit (EAAC), ainsi que des risques institutionnels pertinents de l'OACI.

La transformation numérique a été identifiée comme un élément crucial de la stratégie TIC, qui devrait placer l'OACI sur une voie durable, moderne et innovante pour la numérisation de toutes ses opérations et de tous ses services. Des projets phares connexes ont été présentés pour demander des financements additionnels dans le prochain budget triennal. Les projets mis en œuvre comprennent : la migration du système de messagerie électronique de l'OACI vers Microsoft Office 365 ; la mise en œuvre de divers modules d'Inspira dans le cadre du projet de gestion du capital humain ; le projet de gestion de la reprise après sinistre ; la séparation des systèmes de courriel des délégations et des membres du personnel du Secrétariat ; et le système de gestion des services linguistiques (LSMS). Le système de courriel de l'OACI a été migré vers l'application basée sur le Cloud Microsoft Office 365 pour accroître la fiabilité, la sûreté et la capacité du courriel pour le personnel de l'OACI.

Hormis les développements des TIC décrits ci-dessus, l'Organisation a atteint un niveau de maturité global de 2.0 en matière de sûreté de l'information. Elle reste sur la bonne voie pour atteindre le niveau cible de 2.5 lorsque sa feuille de route triennale sur la sûreté de l'information 2020-2022 sera pleinement mise en œuvre. Ce niveau est basé sur la norme ISO 27001 : 2013 du secteur et le modèle de maturité CMMI (Capability Maturity Model Integration). Le Secrétariat a déployé sa campagne sur formation dans le domaine de la sensibilisation à la sûreté pour 2022 et a lancé sa campagne sur l'ameçonnage, à mettre en œuvre tous les trois mois.

Questions financières

Activités génératrices de revenus

La plateforme de la bibliothèque en ligne de l'OACI a accueilli plus de 113 000 visiteurs du 1^{er} janvier au 31 mai 2022. Quelque 12 880 utilisateurs de toutes les régions de l'OACI s'y sont inscrits au cours de la même période. Conçue pour offrir un accès Web public gratuit aux publications de l'OACI, cette bibliothèque a à ce jour donné accès à plus de 466 publications.

EXAMEN DES MESURES PRISES JUSQU'AU 30 JUIN 2022 CONCERNANT LES RÉOLUTIONS DE LA 40^e SESSION DE L'ASSEMBLÉE

A40-1 : Planification mondiale de l'OACI en matière de sécurité et de navigation aérienne

L'Assemblée de l'OACI a convenu, à sa 39^e session, d'élargir le cycle de vie du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) par des mises à jour mineures de trois ans et des mises à jour majeures de six ans, selon le cas, afin d'assurer la stabilité nécessaire. Alors que la sixième édition du GANP, qu'elle a approuvée à sa 40^e session, comportait des mises à jour majeures, il est proposé qu'elle approuve une septième édition, contenant des mises à jour mineures, à sa 41^e session. Dans le cadre des mises à jour attendues, des améliorations aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) et des ajouts au cadre de performance dans le domaine de performance clé de la sécurité sont proposés, tout comme la cartographie entre les blocs constitutifs de base et les questions de protocole dans le cadre du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité (USOAP).

A40-2 : Protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents

Les dispositions relatives à la protection des éléments d'enquête sur les accidents et les incidents sont régulièrement examinés par le Groupe d'experts des enquêtes sur les accidents, mais aucune autre modification de ces dispositions n'est proposée. Certaines dispositions sur la disponibilité des informations sur les accidents et les incidents ont été adoptées, et d'autres modifications connexes à l'Annexe 13 — *Enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation* sont proposés pour examen par la Commission de navigation aérienne pendant la session en cours.

A40-3 : Protection des données de sécurité et des informations de sécurité collectées dans le but de préserver ou d'améliorer la sécurité, et protection des enregistrements des enregistreurs de bord en exploitation normale

Le Secrétariat, en collaboration avec le Groupe de mise en œuvre de la protection de l'information de sécurité (SIP IG), s'emploie actuellement à résoudre les problèmes soulevés par les États concernant la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs* sur la protection des enregistrements ou des transcriptions des enregistreurs de bord en exploitation normale. L'examen préliminaire de l'amendement proposé à cette annexe est prévu pour la Commission de navigation aérienne lors de la session d'automne de 2022.

A40-4 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne

L'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI et des règles pratiques relevant spécifiquement du domaine de la navigation aérienne est examiné périodiquement. Actuellement, aucune modification de la déclaration n'est requise.

A40-5 : Mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre

Les mécanismes régionaux de soutien de la mise en œuvre spécifiquement liés aux groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et aux groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG) sont examinés périodiquement. Le Secrétariat continue de soutenir les processus de planification régionale et de rendre compte régulièrement des résultats des réunions de planification régionale à la Commission de navigation aérienne et au Conseil.

A40-6 : Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables

Le Conseil de l'OACI a approuvé le Système mondial de supervision de la sécurité de l'aviation (GASOS) à sa 217^e session. Par la suite, l'Assemblée a, à sa 40^e session, adopté la Résolution A40-6 — *Coopération régionale et assistance pour résoudre les carences en matière de sécurité en fixant des priorités et des cibles mesurables*. Le Secrétariat continue de soutenir les organismes de coopération régionale par le biais des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO), des plateformes coopératives des organismes régionaux d'enquête sur les accidents et incidents (RAIO) et du programme GASOS.

A40-7: Nouveaux acteurs

Des discussions préliminaires ont commencé entre la Commission de navigation aérienne et le Secrétariat sur la mobilité aérienne avancée afin de déterminer les travaux qui pourraient être entrepris.

A40-8 : Dispositions de portée mondiale pour la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes

Lors de la quatrième réunion du Groupe d'experts de la conception et de l'exploitation technique des aérodromes (ADOP/4) (15-24 février 2022), les intervenants ont convenu à l'unanimité de l'élaboration d'une fiche de tâches pour la conception, la certification et l'exploitation des hydroaérodromes, y compris une approche graduée proposée par le membre du Groupe nommé par le Canada. Dans l'espoir que cette fiche de tâches sera approuvée par la Commission de navigation aérienne (voir C-MIN 223/5), les travaux préparatoires ont commencé et aboutiront, dans une première phase, à l'élaboration d'une circulaire de l'OACI, qui sera suivie par les normes et pratiques recommandées (SARP) de haut niveau de l'Annexe 14 — *Aérodromes* sur le sujet. Au total, neuf États et deux organisations internationales ont manifesté leur intérêt pour cette fiche de tâches.

A40-9 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine du transport aérien

APPENDICE A – Réglementation économique du transport aérien international

L'OACI a continué à promouvoir ses principes de base pour la protection des consommateurs et à mettre à jour son recueil résumant les différentes règles adoptées par les États dans ce domaine et, en particulier, les droits des passagers aériens. Ce recueil est disponible sur son site Web² et présente actuellement des informations sur 189 États membres et quatre organisations régionales. Les États et les parties prenantes concernées sont encouragés à communiquer à l'OACI leurs observations sur la base de données et leur expérience dans l'application des principes de base de l'Organisation.

Conformément à la Résolution A40-9, l'OACI a conduit une enquête en décembre 2019 auprès des États membres sur l'assistance aux passagers en cas de perturbations majeures touchant les aéroports ou les compagnies aériennes, et sur l'application de ses principes de base pour la protection des consommateurs. De nombreux États ont confirmé qu'ils trouvaient que ces principes sont utiles, servent à les guider et à les inspirer dans leurs pratiques dans les domaines de l'élaboration de politiques, de la réglementation et de l'exploitation, en particulier l'élaboration de nouvelles politiques nationales de protection des consommateurs ou l'examen et la modification de politiques existantes. Le rapport complet de l'enquête³ a été rendu public sur le site Web de l'OACI.

² Recueil de l'OACI sur la protection des consommateurs : <https://www.icao.int/sustainability/Pages/ConsumerProtectionRules.aspx>

³ Enquête sur l'assistance aux passagers et les principes de base de l'OACI pour la protection des consommateurs : https://www.icao.int/sustainability/Documents/ConsumerProtection/Report_Survey-on-Assistance-to-pax.pdf

L'OACI a continué de promouvoir et de surveiller la mise en œuvre de sa vision à long terme pour la libéralisation du transport aérien adoptée lors de la sixième Conférence mondiale de transport aérien (ATConf/6). Les participants à la seizième réunion du Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP/16), tenue en avril 2022, ont examiné les progrès accomplis dans l'élaboration d'une convention sur les investissements étrangers dans les compagnies aériennes, entreprise dans le cadre de deux séances d'information informelles des groupes d'experts ainsi que de groupes de travail restreints. Les travaux futurs dans ce domaine seront menés par l'intermédiaire d'un groupe de travail créé par le Groupe d'experts pour résoudre les problèmes restants, en vue de faire progresser davantage cette tâche.

Le Groupe d'experts a également reconnu le rôle essentiel des services tout-cargo pendant la pandémie de COVID-19 et le fait que la demande de services de fret aérien continuera d'augmenter compte tenu de l'expansion croissante des activités de cybercommerce. Il a établi un groupe de travail pour examiner s'il y avait suffisamment de raisons de recommander au Comité du transport aérien l'élaboration d'un accord international spécifique pour faciliter une libéralisation accrue des services de fret aérien. Le groupe d'experts a également créé un groupe de travail similaire pour effectuer une évaluation approfondie de l'opportunité d'élaborer des orientations sur la réglementation économique des opérations internationales des systèmes d'aéronef non habité, compte tenu de l'augmentation des opérations transfrontières.

Des ateliers et des symposiums régionaux ont été organisés dans les régions Afrique et Moyen-Orient en mars 2020 et août 2021 pour promouvoir les politiques et les orientations de l'OACI ayant trait à la réglementation économique du transport aérien international et renforcer le dialogue et l'échange d'informations avec les États membres et l'industrie à l'appui du développement et de la relance de l'aviation après la pandémie de COVID-19.

À la lumière de l'impact sans précédent de cette pandémie et conformément à la [Recommandation 11 du rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation \(CART\)](#), l'OACI a élaboré un recueil dédié sur les meilleures pratiques des États en matière de planification des interventions pour les situations d'urgence et d'exception en cas de perturbations du système aéronautique. Ce recueil est disponible sur le [site Web de l'OACI](#). Celle-ci pourra, à travers cette plateforme, partager les informations et les meilleures pratiques des États en cas de perturbations du système de l'aviation civile.

Conformément à la Résolution A40-9 de l'Assemblée demandant au Conseil de renforcer la coopération, le dialogue et l'échange d'informations sur la concurrence équitable, l'OACI a élargi la portée du recueil sur les politiques et pratiques de concurrence pour y inclure des informations générales sur les comportements anticoncurrentiels tels qu'énoncés dans ses politiques et dans les lois générales sur la concurrence. Dans l'objectif de promouvoir des approches réglementaires compatibles, le recueil aborde également diverses formes de coopération dans le domaine de la concurrence, y compris certains cas de coopération bilatérale et des cadres régionaux plus étendus. Il couvre désormais 189 États, soit 98 % des membres de l'OACI.

L'OACI aide les États à établir (et à rétablir) la connectivité aérienne dans le cadre de ses conférences sur les négociations relatives aux services aériens (ICAN), qui offrent une plateforme pour améliorer l'efficacité des négociations et des consultations relatives à ces services. Avant la pandémie, une de ces conférences a eu lieu à Aqaba (Jordanie), en décembre 2019. Il a fallu reporter la suivante de décembre 2020 à décembre 2021 où elle s'est tenue en format hybride et a connu un vif succès, avec plus de 70 États participants, atteignant ainsi les niveaux d'avant la pandémie.

APPENDICE B – Imposition

L'OACI a continué de suivre l'évolution de la situation et de promouvoir l'utilisation de ses politiques en matière d'imposition contenues dans sa publication *Politique de l'OACI en matière d'imposition dans le domaine du transport aérien international* (Doc 8632) en se concertant avec les États membres et en organisant des conférences. Une troisième édition mise à jour du Supplément au Doc 8632 a été publiée en août 2021. Elle

contient une synthèse des réponses des États membres concernant l'état de mise en œuvre des résolutions récapitulatives sur l'imposition.

Des ateliers de renforcement des capacités en matière de supervision économique et de réglementation pour assurer le développement durable du transport aérien en Afrique, axés sur la prolifération des impôts, ont été organisés en mars 2021 en collaboration avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), et des événements similaires se tiendront pour d'autres régions.

APPENDICE C – Économie des aéroports et des services de navigation aérienne

Des efforts continus sont déployés pour mettre à jour les politiques et les éléments indicatifs de l'OACI sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, en vue de contribuer à accroître l'efficacité et à améliorer la rentabilité de la fourniture et de services de navigation aérienne. En particulier, le *Manuel sur l'économie des aéroports* (Doc 9562) a été révisé et publié en 2020, et un examen exhaustif du *Manuel sur l'économie des services de navigation aérienne* (Doc 9161) est en cours.

Une enquête en ligne a été menée en 2020 pour évaluer l'état de la mise en œuvre par les États des politiques de l'OACI en matière de redevances. Les résultats de cette enquête, qui ont été publiés sur le site Web de l'Organisation, ont porté essentiellement sur quatre domaines : la connaissance des politiques de l'OACI, les règles et législations nationales sur les redevances d'aéroport et de services de navigation aérienne, la mise en œuvre des politiques de l'OACI et les formes de supervision économique adoptées par les États. Des travaux de suivi sont effectués en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI afin d'élaborer des stratégies d'amélioration possibles basées sur les principales constatations ayant trait à la situation régionale.

Par ailleurs, des efforts continus sont déployés pour mieux sensibiliser aux politiques de l'OACI en matière de redevances et améliorer leur mise en œuvre par les États grâce à des ateliers et des webinaires conjoints organisés avec des organisations internationales et régionales. Des ateliers de renforcement des capacités en matière de supervision économique et de réglementation pour assurer le développement durable du transport aérien en Afrique ont été organisés en mars 2021 en collaboration avec la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), et des événements similaires se tiendront pour d'autres régions.

En ce qui concerne la gestion et le financement des infrastructures dans le domaine de l'aviation, l'élaboration d'autres orientations et outils est en cours, notamment l'achèvement du projet d'orientations indépendantes sur les études de rentabilité et coûts-avantages, les analyses coût-efficacité et d'impact économique, en plus des travaux en cours sur l'élaboration de mécanismes de recouvrement des coûts pour la fourniture de services météorologiques, de services d'information de météorologie de l'espace, et la prise en compte de l'impact économique des systèmes d'aéronef non habité (UAS) et des mécanismes d'imposition potentiels pour la prestation de services à ces systèmes.

APPENDICE D – Données et statistiques sur l'aviation

Les participants à la troisième réunion du Groupe d'experts des données sur l'aviation et de l'analyse (ADAP/3), tenue en juin 2021, ont examiné l'état du Programme statistique de l'OACI et, en particulier, les sujets liés à la qualité et à la communication des données, à la couverture, aux mégadonnées et aux principes du cadre d'assurance qualité appliqué par l'OACI à ses activités statistiques à la suite des recommandations des Nations Unies. Le Groupe d'experts a également planché sur des sujets liés aux prévisions de trafic post-COVID-19, à celles du personnel de l'aviation titulaire de licence et à l'indice mondial de compétitivité. Les experts se sont assurés que le programme statistique de l'OACI était conforme aux besoins de l'Organisation et aidait à répondre à ses objectifs stratégiques.

Des progrès ont été accomplis dans les projets relatifs aux mégadonnées exécutés en coopération avec l'Organisation des Nations Unies, des organismes internationaux et des universités. Ces projets comprennent : a) l'analyse de la connectivité aérienne, du réseau de transport aérien et de la concurrence des compagnies

aériennes grâce à l'utilisation du transfert de données de renseignements sur le marché (MIDT) ; b) l'intégration des données de surveillance dépendante automatique en mode diffusion (ADS-B) dans la surveillance en temps réel des changements de capacité, des redevances de navigation aérienne, des calculateurs de l'efficacité énergétique et de la mise en œuvre de l'ASBU ; c) les mesures du commerce électronique d'entreprise à consommateur (B2C).

En étroite coopération avec l'Organisation des Nations Unies, ses institutions et d'autres organisations internationales, l'OACI a contribué aux trois volumes du rapport⁴ du Comité de coordination des activités de statistique des Nations Unies (CCSA), *Comment le COVID-19 change le monde : une perspective statistique*.

Une collaboration étroite a été établie avec l'Union postale universelle (UPU) pour tirer parti des sources de mégadonnées en vue d'un suivi et d'une analyse efficaces des contraintes logistiques internationales pour le commerce électronique.

L'OACI a continué de fournir des données et des mesures sur le transport aérien à l'Organisation des Nations Unies pour soutenir ses Objectifs de développement durable, notamment des indicateurs de transport pour suivre les progrès vers l'objectif de développement durable 9, cible 9.1 (Mettre en place une infrastructure résiliente, durable, fiable et de qualité en mettant l'accent sur un accès universel, à un coût abordable et dans des conditions d'équité). En tant qu'agence responsable de l'indicateur 9.1.2 des Objectifs de développement durable (Nombre de passagers et volume de fret, par mode de transport)⁵, l'OACI a fourni des données et des indicateurs actualisés à l'Organisation des Nations Unies en mars 2020, 2021 et 2022.

Des sessions pratiques d'enseignement individualisé et des séminaires sur les données et l'analyse du secteur de l'aviation ont été organisés en République dominicaine en novembre 2019, en Côte d'Ivoire en février 2020 et dans un format en ligne avec les États du Bureau régional pour le Moyen-Orient (MID) en septembre 2021.

Les tableaux de bord COVID-19 du trafic aérien de l'OACI ont été publiés en mai 2020 pour fournir des outils interactifs d'information sur les données permettant de surveiller quatre aspects de l'incidence de la COVID-19 sur l'aviation civile : l'impact opérationnel, l'impact économique, l'utilisation des aéronefs et le trafic des paires de pays. En outre, des scénarios de prévisions post-COVID-19 ont été élaborés pour mettre à jour les prévisions à long terme (LTF) concernant les passagers afin de tenir compte à la fois de l'incidence à court terme de la pandémie de COVID-19 et de la reprise ultérieure à long terme. Cela a nécessité une combinaison de données macroéconomiques actualisées et d'estimations récentes du choc de la demande (mesuré en variations des valeurs des passagers-kilomètres payants (PKP)) dans l'industrie aéronautique

APPENDICE E – Prévisions, planification et analyses économiques

À la onzième session de la Division des statistiques (STA/11), les activités de l'OACI ont été examinées dans les domaines des prévisions et de la planification du trafic aérien conformément à la Résolution A40-9 de l'Assemblée, dans laquelle le Conseil est appelé à actualiser le seul ensemble de prévisions de trafic à long terme (LTF) à partir desquelles on pourrait élaborer des prévisions spécifiques et/ou plus détaillées. Les prévisions de LTF ont été mises à jour avec la référence de 2018, et des scénarios de prévision post-COVID-19 ont été élaborés par le Groupe de travail multidisciplinaire sur les prévisions de trafic à long terme (MDWG-LTF). Elles ont été mises à la disposition des États membres sur le site Web de l'OACI⁶, et des prévisions plus détaillées sont disponibles sur la plateforme de solutions de données sur l'aviation civile (iCADS)⁷ pour les besoins de planification et de mise en œuvre post-pandémie des États.

⁴ <https://unstats.un.org/unsd/ccsa/documents/covid19-report-ccsa.pdf>

⁵ <https://sdgs.un.org/goals/goal9>

⁶ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Post-Covid-Forecasts-Scenarios.aspx>

⁷ <https://data.icao.int/iCADS>

La STA/11 a également examiné les progrès accomplis dans l'élaboration du cadre méthodologique⁸ du compte satellite de l'aviation (ASA) pour mesurer la contribution économique de l'aviation aux économies nationales. Ce cadre sera utilisé par les États comme cadre normalisé pour mesurer l'impact économique et social des activités de l'aviation civile et pour garantir le financement et les investissements dans le secteur du transport aérien.

Des études ont été effectuées sur les différences régionales dans l'économie d'exploitation des compagnies aériennes internationales pour les années 2013, 2014, 2015, 2016, 2017, 2018 et 2019, et une étude pour l'année 2020 est en cours. Les résultats sont publiés dans des circulaires tous les deux ans. Sur la base des résultats de ces études, les valeurs des pondérations mondiales et régionales ont été fournies annuellement au Service de péréquation à de l'Association du transport aérien international (IATA) afin d'établir des facteurs de péréquation pour les recettes des services passagers pour les voyages intercompagnies.

Le Secrétariat a élaboré une application d'analyse coûts-avantages⁹ pour permettre aux utilisateurs d'évaluer et de comparer les coûts et avantages de différentes options d'investissement pour un projet d'infrastructure aéronautique défini. Plusieurs analyses sont préchargées sur l'application, telles que la valeur actualisée nette (VAN), le taux de rendement interne (IRR) et le rapport coûts-avantages. Une application en ligne appelée Aero Tariffs,¹⁰ a été élaborée pour convertir les *Tarifs d'aéroports et de services de navigation* (Doc 7100) qui sont en format papier en un outil Web fournissant une plateforme d'analyse en vue de la formulation et de la comparaison des politiques de tarification des aéroports et de navigation aérienne.

L'OACI surveille activement les conséquences économiques¹¹ de la pandémie de COVID-19 sur l'aviation civile. Des rapports détaillés et des prévisions ajustées ont été régulièrement mis à disposition sur son site Web public depuis le 21 février 2020.

Les données et les analyses financières annuelles relatives au trafic aérien à utiliser pour le calcul du taux de base d'acheminement du courrier aérien ont été fournies à l'Union postale internationale conformément à l'article 53 de la Convention postale universelle.

A40-10 : Cybersécurité dans l'aviation civile

À sa 40^e session, l'Assemblée de l'OACI a réaffirmé l'importance et l'urgence d'un engagement mondial en faveur d'une action de toutes les parties prenantes pour aborder en collaboration le problème de la cybersécurité dans l'aviation civile, et a adopté la Stratégie pour la cybersécurité de l'aviation. Elle a également demandé à l'OACI d'élaborer un plan d'action pour soutenir la mise en œuvre de cette stratégie et de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité soient prises en compte et coordonnées de manière transversale. L'Assemblée a en outre noté certaines lacunes dans la structure d'étude de la cybersécurité à l'OACI et examiné un ensemble de critères qui pourraient renforcer une structure révisée de la cybersécurité.

Plan d'action pour la cybersécurité

Conformément à la Résolution A40-10, l'OACI a élaboré et publié en novembre 2020, le Plan d'action pour la cybersécurité, afin d'aider les États et les parties prenantes à mettre en œuvre la Stratégie pour la cybersécurité de l'aviation. Le Plan d'action pour la cybersécurité jette les bases de la collaboration entre l'OACI, les États et les parties prenantes, et propose une série de principes, de mesures et d'actions pour atteindre les objectifs des sept piliers de la Stratégie.

⁸ <https://www.icao.int/sustainability/Satellite/Pages/default.aspx>

⁹ <https://data.icao.int/CBA/>

¹⁰ <https://data.icao.int/aerotariffs>

¹¹ <https://www.icao.int/sustainability/Pages/Economic-Impacts-of-COVID-19.aspx>

Tenant compte de l'évolution des priorités des États membres en raison de la crise actuelle de la COVID-19 et de l'expérience des États et des parties prenantes dans la mise en œuvre d'initiatives de cybersécurité de l'aviation dans leurs États et organisations, l'OACI a révisé le Plan d'action pour la cybersécurité et publié sa deuxième édition en janvier 2022. Cette révision comprenait la rationalisation du langage utilisé dans le document pour le rendre plus clair et plus concis. Elle comprenait également un examen exhaustif des tâches, lesquelles ont été clarifiées en ce qui concerne les actions, les indicateurs et le moment de leur lancement.

Étude de faisabilité sur le mécanisme de gestion de la cybersécurité à l'OACI

À sa 40^e session, l'Assemblée de l'OACI a noté la multitude d'organes intervenant dans la gestion de la cybersécurité à l'OACI et s'est dite préoccupée par les risques potentiels de lacunes, de doubles emplois, d'incohérences et en matière de transparence. Pour répondre à ces préoccupations, elle a appelé l'OACI à placer les travaux des entités concernées sous l'égide d'une structure globale, et a examiné un ensemble de critères qui pourraient renforcer une structure révisée de gouvernance de la cybersécurité.

À sa 218^e session, le Conseil a approuvé la méthodologie pour l'Étude de faisabilité et l'analyse des écarts d'un mécanisme pour aborder les questions de la cybersécurité. Les résultats des deux premières phases de cette étude ont été présentés à la 219^e session du Conseil. Celui-ci a demandé au Secrétariat d'examiner plus avant et de mettre à jour cette étude, et a délégué au Président du Conseil le pouvoir d'envisager la création d'un groupe de travail restreint composé de représentants du Conseil et de membres de la Commission de navigation aérienne (ANC) pour élaborer la phase 3 de l'étude avec l'aide du Secrétariat. Le groupe de travail restreint s'est réuni à maintes reprises entre novembre 2020 et janvier 2021, a examiné plusieurs options de gouvernance et a recommandé une solution approuvée à la 222^e session. Les caractéristiques de la nouvelle structure de gouvernance de la cybersécurité comprennent :

- a) la restructuration du Groupe d'étude du Secrétariat sur la cybersécurité (SSGC) en un groupe d'experts sur la cybersécurité relevant du Comité de la sûreté de l'aviation ;
- b) l'intégration du Groupe d'étude sur le cadre de confiance à la structure du groupe d'experts de l'ANC ;
- c) la création du comité ad hoc de coordination de la cybersécurité (AHCCC) sous l'égide du Conseil. Ce comité se compose d'un membre du Comité du transport aérien, du Comité de la sûreté de l'aviation, de la Commission de navigation aérienne et de chaque groupe d'experts de l'OACI et de chaque groupe d'experts ayant des éléments de cybersécurité dans son programme de travail. Il devrait offrir au Conseil et à tous ceux qui interviennent dans les activités liées à la cybersécurité à l'OACI, un point central unique pour toutes les activités de l'OACI liées à la cybersécurité, et améliorer ainsi la responsabilité, la transparence, l'efficacité et la coordination des travaux de l'Organisation sur ces sujets. Le Conseil a approuvé le mandat de l'AHCCC à sa 224^e session.

À la suite de la décision du Conseil concernant la nouvelle structure de gouvernance, le Groupe d'experts sur la cybersécurité a été créé à la 225^e session du Conseil et a tenu sa première réunion en mai 2022. L'ANC a approuvé la transformation du Groupe d'étude sur le cadre de confiance en groupe d'experts de l'ANC à sa 219^e session.

Efficacité des instruments de droit aérien international dans la lutte contre les cyberattaques visant l'aviation civile

La stratégie de cybersécurité de l'aviation appelle à analyser les instruments juridiques internationaux pertinents afin d'identifier les principales dispositions juridiques existantes ou manquantes pour la prévention et la poursuite des cyberincidents, et pour une réaction rapide face à ces cyberincidents. Cette tâche a ainsi été prise en compte dans le Plan d'action pour la cybersécurité en tant que tâche pour l'OACI. À cet effet, le SSGC a créé le Sous-groupe de recherche sur les aspects juridiques (RSGLEG). Celui-ci est composé d'experts juridiques et de cybersécurité pour s'assurer que toutes les compétences nécessaires pour atteindre ses objectifs sont disponibles. Lors de sa dernière réunion tenue en janvier 2022, le RSGLEG ne s'est pas prononcé sur la mise au point définitive de l'étude, mais a plutôt convenu que le document servirait de base à de nouvelles discussions à la 38^e session du Comité juridique tenue en mars 2022, en vue de son examen.

Éléments indicatifs

Conformément au Plan d'action pour la cybersécurité, l'OACI a élaboré des éléments indicatifs pour aider les États et les parties prenantes à examiner la cybersécurité dans l'aviation civile, y compris des orientations sur le *Traffic light protocol (TLP)*, la politique de cybersécurité et la culture de cybersécurité dans l'aviation civile.

Activités de renforcement d'audience et de sensibilisation

Sensibiliser les États et les parties prenantes à l'importance de l'examen de la question de la cybersécurité dans l'aviation civile a été une activité essentielle de l'OACI. Celle-ci a été et continue d'être fortement impliquée dans l'organisation et la participation à des conférences, réunions et webinaires nationaux, régionaux et internationaux pour : promouvoir la coopération entre toutes les parties prenantes dans les domaines de la cybersécurité et de la cyberrésilience ; renforcer la mise en œuvre de la stratégie de cybersécurité de l'aviation et du Plan d'action pour la cybersécurité ; et promouvoir, parmi les États membres, l'importance de l'adoption et de la ratification de la Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale (Convention de Beijing) et du Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs (Protocole de Beijing) de 2010 pour appuyer la dissuasion des cybermenaces et la répression des cyberattaques dirigées contre l'aviation civile.

A40-11 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation

APPENDICE A – Politique générale

Ces dernières années, des enseignements utiles ont été tirés de la mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) et cette expérience est prise en compte lors de l'amélioration de ce plan pour s'assurer qu'il conduit à l'amélioration continue de la sûreté de l'aviation.

Dans ce contexte, le Bureau du contrôle interne (OIO) de l'OACI a évalué le GASeP entre avril et novembre 2021, avec comme objectif d'effectuer une analyse de haut niveau de sa pertinence, de sa cohérence, de son efficacité, de son efficience et de sa durabilité dans le renforcement de la sûreté de l'aviation mondiale et d'avancer des recommandations pour améliorer l'obtention de résultats et la gestion de ce plan. Il ressort de cette évaluation que celui-ci a été un cadre utile et pertinent pour faire progresser la sûreté de l'aviation, et a contribué à mieux faire connaître la sûreté de l'aviation au niveau politique.

Toutefois, l'objectif ambitieux du GASeP pour 2020, à savoir que 80 % des États aient un taux de mise en œuvre effective (EI) supérieur à 65 %, n'a pas été atteint. Son objectif ambitieux suivant est que 90 % des États aient un taux d'EI supérieur à 80 % d'ici la fin de 2023. Tous les bureaux régionaux de l'OACI détiennent des données d'audit relatives aux États relevant de leur ressort, de même que le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA), et travaillent avec ces États pour identifier des opportunités d'assistance et de renforcement des capacités. La réalisation des objectifs ambitieux pour 2023 et 2030 ne sera déterminée que par la volonté politique et les décisions de politique de chaque État membre.

À cet égard, des activités étendues ont été entreprises pour faciliter et promouvoir la mise en œuvre du GASeP par toutes les parties prenantes, avec diverses initiatives du siège de l'OACI et un soutien majeur des bureaux régionaux. De nombreuses initiatives de renforcement des capacités ont été conçues et déployées à l'appui des actions du GASeP. En outre, les symposiums de l'OACI jouent un rôle important en favorisant le partage des connaissances en matière de sûreté de l'aviation, l'apprentissage réciproque et l'examen par des pairs dans toutes les régions de l'OACI. En 2019, celle-ci a organisé son symposium annuel sur la sûreté de l'aviation dans le monde sur les innovations actuelles et futures dans les technologies et les processus de sûreté de l'aviation. Ce symposium s'est tenu une semaine avant la 40^e session de l'Assemblée de l'OACI. En 2020, le symposium avait pour thème *Renforcer la culture de la sûreté en faisant des rapprochements*, et en 2021, *AVSEC : Plus comme avant*. Le symposium de 2021 comprenait des sessions spéciales sur la commémoration du 20^e anniversaire des attentats du 11 septembre 2001. Chaque symposium a vu la

participation de nombreux représentants des États et de l'industrie. Grâce à cet engagement mondial fort, le GASeP est resté une pierre angulaire des priorités des États dans le domaine de la sûreté de l'aviation.

Le Secrétariat a continué de mettre à la disposition des États et des autres parties prenantes, chaque trimestre, des données ayant trait à la mise en œuvre du GASeP sur le portail sécurisé du Plan. En outre, il a participé à plusieurs webinaires et événements organisés par différentes organisations régionales et aéronautiques pour diffuser les travaux effectués à cet égard.

Après avoir examiné les résultats de l'évaluation du GASeP effectuée par l'OIO, le Conseil de l'OACI a approuvé les trois recommandations de ce bureau ainsi que le Plan d'action de la direction de l'OACI, en notant que leur mise en œuvre aurait des incidences en matière de ressources. Il a en outre convenu que le rapport d'évaluation de l'OIO pourrait servir de point de départ pour améliorer la mise en œuvre du GASeP et l'actualiser sur la base de l'expérience acquise au cours de la période 2017-2022. Le Conseil a également noté que l'Équipe spéciale sur le GASeP devait être réactivé comme recommandé dans le rapport d'évaluation.

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

L'importance de devenir partie aux conventions sur la sûreté de l'aviation continue d'être soulignée par des séances d'information et des réunions de haut niveau.

APPENDICE C – Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

L'importance d'une solide culture de la sûreté dans l'aviation a été soulignée dans la Résolution A40-11. L'Assemblée a recommandé que l'OACI continue de travailler sur l'élaboration d'outils pour renforcer la sensibilisation à la sûreté et à la culture de la sûreté, en faisant de celle-ci une priorité et en désignant 2020 comme l'Année de la culture de la sûreté. La pandémie de COVID-19 ayant eu de graves répercussions sur l'aviation en 2020, le Conseil de l'OACI a décidé de reporter cette initiative à 2021 (voir C-MIN 220/7).

Le Secrétaire général de l'OACI a, dans la lettre aux États AS8/23 – 20/125 (datée du 13 novembre 2020), encouragé les États, en collaboration avec l'industrie et d'autres organisations, à soutenir les activités de culture de la sûreté. Il a également demandé que toutes les entités organisent des événements et des initiatives pratiques sur la culture de la sûreté tout au long de l'année 2021 et au-delà, pour contribuer à promouvoir une culture de la sûreté solide et efficace dans l'aviation. Le bulletin électronique de l'OACI EB 2021/018 (daté du 18 mai 2021) contenait également des informations sur l'Année de la culture de la sûreté ainsi que des suggestions à l'appui de cette initiative.

L'OACI a mis en œuvre une série d'initiatives et d'activités sur l'Année de la culture de la sûreté et a conçu divers outils ainsi que des ressources sur la culture de la sûreté tout au long de 2021. Ceux-ci ont été administrés par une équipe de projet dédiée du Secrétariat de l'OACI au siège de l'Organisation, en coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI et les centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA).

La page Web de l'OACI sur la culture de la sûreté¹² a été créée et sera maintenue en tant que ressource permanente. Elle présente les meilleures pratiques de l'OACI, des États, de l'industrie et d'autres organisations dans le domaine de la culture de la sûreté, et propose des éléments indicatifs, des vidéos, des dépliants, des boîtes à outils, du matériel pédagogique, des jeux de questions et réponses, des listes de contrôle, des foires aux questions et des articles offrant des conseils et des pratiques optimales sur la culture de la sûreté. Le site Web présente également une série de questions d'auto-évaluation pour aider les organisations à mesurer et à améliorer la culture de la sûreté à leur niveau, ainsi qu'une série de bulletins d'information de l'Année de la culture de la sûreté mettant l'accent sur l'évolution et les ressources dans ce domaine.

¹² www.icao.int/Security/Security-Culture/Pages/default.aspx

L'OACI a organisé de nombreux événements mondiaux à l'appui de l'Année de la culture de la sûreté, y compris son Symposium annuel sur la sûreté de l'aviation, tenu en septembre 2021. Ce symposium s'est appuyé sur le succès de son édition 2020, au cours de laquelle cette initiative a été officiellement lancée par le Secrétaire général de l'OACI. Des conférenciers influents des États et de l'industrie ont partagé des conseils et de bonnes pratiques sur la culture de la sûreté lors de ces événements. En février 2022, l'OACI a également organisé un webinaire en ligne sur la culture de la sûreté, au cours duquel l'Année a été officiellement clôturée par le Secrétaire général. Ce webinaire a mis en lumière les réalisations de la culture de la sûreté dans le monde en 2021 et a donné aux conférenciers l'occasion de partager leurs données d'expérience dans le cadre de cette initiative. Il a également mis en évidence les divers outils, ressources et orientations disponibles pour aider toutes les parties prenantes à accorder une attention permanente à la culture de la sûreté dans l'aviation, offrant aux intervenants une plateforme pour partager des informations sur la sûreté et les meilleures pratiques.

La communauté de l'aviation civile internationale a soutenu les efforts visant à sensibiliser à la sûreté et à promouvoir une culture de la sûreté solide et efficace dans les opérations aériennes à travers le monde tout au long de l'année 2021. Un document récapitulatif en anglais consacré aux réalisations de l'Année de la culture de la sûreté dans le monde est disponible sur la page Web de l'OACI sur la culture de la sûreté.¹³ Ce document met en lumière diverses manifestations, campagnes et initiatives en matière de culture de la sûreté, ainsi que les meilleures pratiques pertinentes et des éléments indicatifs élaborés sur ce sujet et partagés par la communauté aéronautique.

L'OACI continue de déployer un certain nombre de produits visant à aider à promouvoir la culture de la sûreté, notamment : une trousse interactive d'apprentissage en ligne sur ce sujet ; un court métrage sur la culture de la sûreté ; des cartes de discussion sur ce sujet à utiliser dans la formation, les séances d'information et d'autres activités d'assistance ; ainsi que des ressources adaptables (modèles) pour soutenir les campagnes locales dans le domaine de la culture de la sûreté.

L'OACI a pris des mesures pour adopter sans délai des normes visant à renforcer la réponse aux menaces internes. L'amendement 17 de l'Annexe 17 — *Sûreté*, adopté par le Conseil en novembre 2019, est entré en vigueur le 30 mars 2020. Il découle des propositions avancées à la trentième réunion du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP/30), tenue du 13 au 17 mai 2019, visant à faire en sorte que les mesures de l'Annexe 17 soient proportionnées au niveau de menace interne pour l'aviation civile. Cet amendement comprenait, notamment, des définitions révisées sur les vérifications des antécédents et des dispositions nouvelles et révisées sur les évaluations de vulnérabilité, les programmes de formation et les systèmes de certification, le contrôle d'accès et le contrôle du personnel.

Le Secrétariat a mis à jour ses éléments indicatifs pertinents dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 – Diffusion restreinte) pour tenir compte de la nécessité de contrôler tout le personnel avant qu'il n'entre dans les zones de sûreté à accès réglementé des aéroports, comme l'exige la norme 4.2.5 de l'Annexe 17.

En outre, un examen exhaustif des éléments indicatifs existants ayant trait aux menaces internes, et plus précisément du contrôle des véhicules, a été effectué et des ajustements ont été apportés en conséquence.

Par ailleurs, pour permettre la mise en œuvre de la norme 4.2.6, de nouveaux éléments indicatifs ont été élaborés sur l'utilisation de la technologie de détection capable de déceler la présence d'explosifs.

APPENDICE D – Le Programme universel OACI d'audits de sûreté

Afin de donner suite à la Résolution A40-11 de l'Assemblée, Appendice D, sur le Programme universel d'audits de sûreté (USAP) de l'OACI, le Secrétariat a apporté des améliorations à l'USAP pour assurer une

¹³ [Summary Doc YOSC Achievements.pdf \(icao.int\)](https://www.icao.int/yosc/achievements.pdf)

interprétation cohérente des normes de l'Annexe 17 et mettre plus l'accent sur le volet opérationnel de ce programme, remédier à de graves lacunes en temps opportun et appliquer une approche fondée sur les risques pour l'établissement des priorités d'audit. Ces améliorations, qui permettront l'établissement de rapports efficaces sur le respect par les États Membres des objectifs de sûreté pertinents, fondés sur les risques et axés sur les résultats, ont été mises en œuvre en réponse aux recommandations formulées par le Groupe d'étude du Secrétariat sur le Programme universel d'audits de sûreté. Voici certains des points saillants de ces améliorations :

- a) identifier les questions de protocole (QP) du Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) qui évaluent la conformité pour chaque norme audité, permettant ainsi de tracer un graphique de conformité révisé pour mieux refléter la conformité opérationnelle aux normes de l'Annexe 17 ;
- b) effectuer un examen exhaustif des QP de l'USAP-CMA afin de refléter l'amendement 17 de l'Annexe 17 et l'amendement 28 de l'Annexe 9 – *Facilitation* ;
- c) préparer un bulletin d'information semestriel pour les auditeurs de l'USAP-CMA afin de renforcer davantage les efforts de formation périodique ;
- d) afficher la liste des coordonnateurs nationaux et leurs coordonnées sur le portail sécurisé de l'USAP ;
- e) mettre à jour le *Manuel du Programme universel d'audits de sûreté – Surveillance continue* (Doc 9807) afin de clarifier la méthodologie d'audit et d'expliquer clairement l'approche actualisée fondée sur les risques pour la hiérarchisation des activités d'USAP-CMA ;
- f) réviser le modèle de plan d'actions correctives pour améliorer le suivi de la mise en œuvre des recommandations d'audit par les États ;
- g) modifier les bulletins électroniques semestriels publiés par le Secrétariat en ce qui concerne la mise en œuvre de l'USAP afin d'identifier les États qui reportent les audits ;
- h) ajuster le calendrier des audits sur site pour donner plus de temps de préparation pour l'examen de la documentation.

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

Conformément à la Résolution A40-11 de l'Assemblée, confirmée par les objectifs prioritaires du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP), l'un des objectifs de l'OACI est de mettre en œuvre une assistance ciblée pour remédier aux carences identifiées dans les États membres. L'objectif principal de l'assistance à la sûreté de l'aviation et à la facilitation est d'aider les États membres à résoudre les préoccupations significatives de sûreté (SSeC) recensées dans le cadre du Programme d'audits de sûreté de l'aviation (USAP) de l'OACI et d'aider les États à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et de l'Annexe 17 — *Sûreté — Protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite*.

Les plans d'amélioration de la sûreté de l'aviation (ASIP) sont conçus spécifiquement pour chaque État sur la base des résultats des évaluations des besoins et des exigences d'assistance de cet État, et peuvent être lancés à la suite d'un audit USAP ou à la demande de l'État. Chaque phase d'un ASIP comporte des indicateurs de performance, des conditions et des mesures d'assurance de la qualité qui doivent être respectés avant le lancement de la phase suivante. Par conséquent, la capacité d'un État à achever un ASIP dépend de plusieurs facteurs, y compris la capacité de l'OACI à fournir une assistance à l'État et la capacité de celui-ci à remplir les conditions de l'ASIP pour assurer la mise en œuvre efficace de mesures de sûreté améliorées. Au cours de la période triennale 2020-2022, treize ASIP étaient actifs, trois autres ont été achevés et cinq autres ont été demandés.

Le programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation administre l'organisation de six cours et de huit ateliers sur la sûreté de l'aviation. Afin de dispenser une formation à la sûreté de l'aviation à tous les États membres dans le cadre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, ce programme administre également le réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'Organisation. Le réseau de CFSA compte actuellement 36 centres opérant dans toutes les sept régions de l'OACI. Un nouveau CFSA approuvé par l'Organisation en est devenu membre au cours de la période triennale 2020-2022. En 2020 et 2021, un total de 47 cours et ateliers ont été organisés sur la sûreté de l'aviation et parrainés par l'OACI par l'intermédiaire du réseau de CFSA. Ces événements ont rassemblé 576 spécialistes de la sûreté de l'aviation de 92 États membres.

En outre, le Secrétariat reconnaît la nécessité non seulement de continuer à mettre à jour la formation existante pour l'aligner sur la version actuelle de l'Annexe 17, les SARP relatives à la sûreté de l'Annexe 9 et le *Manuel de sûreté de l'aviation de l'OACI* (Doc 8973 – Diffusion restreinte), mais aussi d'élaborer de nouveaux modules de formation à la sûreté de l'aviation et à la facilitation sur les lacunes du portefeuille actuel et les menaces nouvelles et émergentes.

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

Les résolutions du Conseil de sécurité des Nations Unies adoptées avant la Résolution A40-11, telles que les résolutions 2341 (2017), 2368 (2017), 2396 (2017) et 2482 (2019) ayant trait aux contrôles aux frontières, à la sûreté de l'aviation, aux infrastructures essentielles et à la lutte contre le terrorisme, continuent de façonner la coopération entre l'OACI et les autres organismes des Nations Unies dans le cadre du Contrat global de coordination dans la lutte contre le terrorisme. Cette collaboration est un pilier important du travail de l'OACI dans la lutte contre les menaces pesant sur l'aviation civile, car elle permet de relever les défis grâce à des activités complémentaires tirant parti des compétences et des capacités de chaque partie dans les domaines de la sûreté de l'aviation, de la facilitation et des contrôles aux frontières.

L'OACI a été associée à cette initiative en 2020 et participe désormais à la mise en œuvre du programme des Nations Unies sur les modèles d'évaluation des menaces (programme TAM), dirigé par le Bureau des Nations Unies contre le terrorisme (BLT). Ce programme est extrêmement utile pour contrer les menaces internes et externes à l'aviation civile car il se concentre sur le soutien aux États membres dans l'élaboration de processus de coordination interinstitutions efficaces pour établir une approche commune des évaluations des menaces nationales dans le contexte de la sûreté de l'aviation. Il s'appuie sur l'appel lancé dans sa Résolution 2309 par le Conseil de sécurité qui demande aux États membres d'approfondir le dialogue et la coopération sur les questions relatives à la sûreté de l'aviation, y compris l'échange d'informations relatives aux menaces entre toutes les autorités compétentes. Le programme TAM complète également les éléments indicatifs contenus dans le document *État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108 - Diffusion restreinte) dans la réalisation d'évaluations des risques éclairées par les autorités de l'aviation civile, qui permettent la mise en œuvre des mesures d'atténuation les plus appropriées.

En tant que partenaire du programme des Nations Unies de lutte contre les déplacements des terroristes, l'OACI, en collaboration avec le BLT, la Direction exécutive du Comité contre le terrorisme (DECT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC), aide les États à renforcer leurs capacités de prévention, de détection, d'enquête et de poursuites en ce qui concerne les infractions terroristes et d'autres crimes graves. Dans le cadre de ce programme, l'OACI s'attache en particulier à garantir la collecte et l'analyse appropriées des renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et des données des dossiers passagers (PNR), en tant qu'éléments importants des efforts de lutte contre les voyages des terroristes. Cinquante et un États ont participé à ce programme depuis son lancement en 2019. L'OACI travaille étroitement avec le BLT sur ses autres projets consacrés aux systèmes d'aéronefs non habités (UAS), aux questions cybernétiques et à la protection des infrastructures essentielles et des cibles vulnérables.

L'OACI continue également de travailler étroitement avec la DECT, notamment en participant à des visites sur site dans les pays pour évaluer la mise en œuvre par les États membres des Nations Unies des résolutions relatives à la lutte contre le terrorisme dans l'aviation civile, déterminer l'efficacité des statuts, règlements et politiques des États dans le domaine de l'aviation, et avancer des recommandations pour améliorer le renforcement des capacités, en particulier en ce qui concerne la sûreté de l'aviation et les dispositions de RPCV et de PNR. L'OACI a participé à sept visites DECT (sur site) en 2019 et à huit missions, dans un format en ligne, en 2021.

A40-12 : Déclaration sur la sûreté de l'aviation — Affirmer l'engagement mondial en faveur du renforcement de la mise en œuvre

Pour aider les États à mieux sensibiliser aux menaces et aux risques dans le domaine de l'aviation civile, l'OACI a continué d'appuyer et de coordonner les activités du Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR) du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation (AVSECP), qui examine les menaces et les risques en matière de sûreté l'aviation civile internationale dans une perspective mondiale. À cet égard, la deuxième édition de son document *État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108) a été publiée en 2019, et une nouvelle édition est prévue en 2022. Entre-temps, le WGTR a actualisé en septembre 2020 son évaluation des menaces et des risques émergents et changeants de sûreté de l'aviation dus au terrorisme, qui comprenait également des conseils relatifs à l'impact de la COVID-19 sur la sûreté de l'aviation. Cette évaluation a été publiée dans un document autonome intitulé «Vue d'ensemble actualisée des menaces et des risques pour l'aviation civile».

En outre, pour favoriser l'échange d'informations entre les États, le Secrétariat s'appuie sur son réseau de points de contact pour partager en temps voulu des informations de sûreté qui peuvent avoir un impact sur les évaluations nationales, régionales ou internationales des menaces et des risques effectuées par les autorités compétentes.

Par ailleurs, le Secrétariat examine continuellement l'innovation dans le domaine de la sûreté de l'aviation, par exemple par le développement et la maintenance de la plateforme AVSECPaedia, l'organisation d'événements axés sur l'innovation tels que le Symposium sur la sûreté de l'aviation dans le monde, la participation à des instances centrées sur l'industrie et la publication d'éléments indicatifs sur l'utilisation des technologies de contrôle.

Afin d'encourager une coordination et une coopération efficaces entre la sûreté de l'aviation et d'autres disciplines, telles que la sécurité et la facilitation, le Secrétariat a mis en œuvre une approche coordonnée sur certains sujets spécifiques, mais reconnaît qu'il faudra élargir la coordination dans certains cas entre plusieurs parties prenantes et groupes d'experts.

Il y a une coordination efficace dans des domaines comme la sécurité et la sûreté du fret aérien. Pour mettre en œuvre une approche holistique de la sûreté du transport des marchandises, différents services du Secrétariat soutiennent activement le Groupe de travail spécifique sur la sécurité du transport de marchandises du Groupe d'experts des opérations aériennes, qui est un groupe multidisciplinaire qui intègre les compétences de ce groupe d'experts dans d'autres disciplines telles que la sûreté du fret (y compris les marchandises dangereuses), la navigabilité, la sûreté et la gestion des risques, la sûreté et la facilitation.

Les efforts de sûreté et de sécurité sont également coordonnés à travers l'élaboration d'annexes, y compris l'établissement de dispositions internationales ayant trait à l'exploitation des systèmes d'aéronefs télépilotés. À cet égard, le Secrétariat a pris des mesures pour s'assurer que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation a participé à l'élaboration des exigences et des mesures de sûreté de l'aviation dans la prochaine Partie IV — *Opérations internationales — Systèmes d'aéronefs télépilotés* de l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*.

Pour faire face à la menace croissante due aux systèmes d'aéronef non habité (UAS), le Secrétariat a également élaboré des éléments indicatifs visant à protéger l'infrastructure de l'aviation contre ce type d'aéronef et à mettre à disposition les meilleures pratiques en matière de prévention, de coordination, de préparation et d'intervention. Compte tenu de la nature multidisciplinaire de ce sujet, il y a eu coordination entre les différents acteurs (autorités compétentes, prestataires de services de navigation aérienne (ANSP), exploitants d'aéroports, etc.) pour réaliser des synergies et une harmonisation dans la réponse à cette menace.

Des travaux de collaboration similaires sont en cours sur d'autres annexes, y compris l'Annexe 10 — *Télécommunications aéronautiques*, Volume IV — *Systèmes de surveillance et anticollision*, le *Manuel de planification d'aéroport* (Doc 9184) et d'autres documents.

A40-13 : Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Méthode de surveillance continue (USOAP CMA)

A la sixième séance de sa 225^e session, le Conseil a approuvé les révisions des recommandations du Groupe consultatif ad hoc de l'USOAP CMA résultant de la consultation des États, telles qu'amendées par la Commission de navigation aérienne. Ces recommandations appuieront l'évolution de l'USOAP CMA vers un programme davantage fondé sur des données factuelles, tenant compte des risques et axé sur les résultats en améliorant les données disponibles pour le programme, et favoriseront la coordination et la coopération entre l'OACI et les partenaires concernés. Le Secrétariat continue d'accorder la priorité aux États pour les activités de l'USOAP en utilisant une méthode d'évaluation des risques appliquée universellement, et a établi des processus pour garantir l'indépendance, la normalisation et la transparence.

A40-14 : Atténuation de la propagation des maladies, notamment par la désinsectisation des aéronefs et la lutte antivectorielle, et importance du CAPSCA [Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA)] pour la mise en œuvre

La Résolution A40-14 a demandé au Conseil de continuer à collaborer avec l'Organisation mondiale de la santé (OMS) pour élaborer des critères, des recommandations et des orientations basés sur les performances sur un modèle d'évaluation des risques scientifiquement fondé en ce qui concerne les mesures de lutte antivectorielle, y compris la désinsectisation des aéronefs.

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 (CAPSCA), un modèle de mesures de lutte antivectorielle a été élaboré et sera élargi pour inclure les maladies non vectorielles transmissibles et les mesures de désinfection, intégrant ainsi les enseignements tirés pendant la pandémie et les conséquences potentielles du changement climatique sur les vecteurs et la santé publique à l'avenir.

Un document de l'Assemblée portant sur cette résolution et d'autres propositions relatives à l'atténuation de la propagation des maladies devrait être présenté à la 41^e session de l'Assemblée.

A40-15 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes

Le Groupe de travail sur la traite des personnes du Groupe d'experts de la facilitation a élaboré la Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur aéronautique pour fournir aux États, aux autorités et aux organisations de l'aviation civile, ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs et aux aéroports des orientations et des recommandations visant à éclairer leurs activités d'élaboration de stratégies exhaustives de lutte contre la traite. Cette stratégie a été convenue lors de la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/12) et approuvée par le Comité du transport aérien du Conseil en septembre 2021.

A40-16 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation

APPENDICE A – Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

Le 1^{er} juin 2021, l'OACI a envoyé la lettre EC 6/3 - 21/25 aux États membres pour leur demander de répondre à une enquête en ligne sur la promotion de l'accessibilité dans l'aviation. Cette enquête visait à recueillir des informations sur leurs réglementations, statuts et politiques ayant trait à l'accessibilité dans l'aviation, faciliter l'élaboration d'un recueil de ces réglementations, statuts et politiques par le Groupe de travail sur la promotion de l'accessibilité en aviation du Groupe d'experts de la facilitation, et aider les États membres à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la facilitation du transport des personnes handicapées.

Les participants aux travaux du volet facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) ont discuté de l'amélioration de l'accessibilité de l'aviation et formulé quatre recommandations adressées aux États, notamment de reconnaître l'importance des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9 et d'augmenter leur niveau de mise en œuvre des dispositions pertinentes, en tenant dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*. Ces recommandations ont été approuvées par la réunion plénière ministérielle de la Conférence et par le Conseil de l'OACI à sa 225^e session en mars 2022.

Le 23 juin 2020, le Conseil de l'OACI a adopté l'amendement 28 de l'Annexe 9, qui est entré en vigueur le 30 octobre 2020 et est applicable le 28 février 2021. Cet amendement incorporait des dispositions nouvelles et révisées concernant, entre autres, les données des dossiers passagers (PNR) (conformément à la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations Unies), le répertoire de clés publiques (RPC) de l'OACI et les passagers indisciplinés.

Dans le cadre de l'amendement 29 de l'Annexe 9, adopté par le Conseil le 9 mars 2022, cinq pratiques recommandées portant sur la facilitation du transport des personnes handicapées ont été élevées au rang de normes, renforçant ainsi le cadre réglementaire international dans ce domaine. L'amendement de l'annexe entrera en vigueur le 18 juillet 2022 et sera applicable le 18 novembre 2022. Les États membres seront tenus de veiller, entre autres, non seulement à ce que les personnes handicapées, lors de leurs déplacements, bénéficient d'une assistance spéciale leur permettant d'avoir les mêmes services que ceux habituellement fournis au grand public, mais aussi à ce que cette assistance soit fournie dans le respect de la dignité de la personne. Des mesures permettant aux voyageurs malentendants et malvoyants d'obtenir des informations sur les services des vols dans des formats accessibles seront obligatoires. Les États devront également prendre des mesures pour fournir un stationnement adéquat aux personnes à mobilité réduite, désigner des points de prise en charge et de débarquement des personnes handicapées dans les aéroports et, pour faciliter les déplacements dans les aéroports, veiller à ce que les voies d'accès soient libres d'obstacles et accessibles. L'amendement 29 de l'Annexe 9 contient des définitions et des SARP nouvelles et révisées sur les urgences de santé publique, la sûreté des documents de voyage et des attestations sanitaires, les vols de secours et de rapatriement, la facilitation du transport aérien des personnes handicapées, l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, la traite des personnes, le trafic d'espèces sauvages et les données des dossiers passagers (PNR).

Le Doc 9957, *Manuel de la facilitation*, est en train d'être mis à jour par le Groupe de travail sur les éléments indicatifs (WGGM) du Groupe d'experts de la facilitation afin d'inclure des éléments indicatifs pour les SARP nouvelles et révisées en vue des amendements 28 et 29 de l'Annexe 9, compte tenu des meilleures pratiques internationales nouvelles et révisées, notamment les orientations de l'Organisation mondiale de la santé (OMS).

Un groupe de travail spécialisé a été créé sur l'Annexe 9 à la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation pour veiller à ce que les mesures contenues dans l'Annexe 9 soient proportionnées à l'environnement actuel et prévisible pour la facilitation de l'aviation mondiale dans l'aviation civile. Le Comité du transport aérien a approuvé le rapport du Groupe d'experts de la facilitation en septembre 2021.

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

La feuille de route révisée pour la mise en œuvre du Programme d'identification des voyageurs (TRIP) de l'OACI a été publiée sur le site Web public de l'Organisation. Elle intègre les SARP nouvelles et révisées de l'Annexe 9 ayant trait à la Stratégie TRIP de l'OACI pour guider les États membres dans la mise en œuvre de cette stratégie et leur permettre de se conformer aux SARP de l'Annexe 9 connexes et aux spécifications internationales pour les documents de voyage lisibles à la machine (MRTD) contenues dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*.

La huitième édition du Doc 9303, qui est composée de 13 parties, a été publiée en 2021 sur le site Web public de l'OACI dans toutes les langues de l'Organisation. La partie 13 nouvellement ajoutée contient des spécifications sur les cachets numériques visibles pour garantir l'authenticité et l'intégrité des documents non électroniques de manière relativement peu chère, mais hautement sécurisée. Les informations des documents non électroniques sont signées selon un procédé cryptographique et la signature est cryptée sous forme de code à barres bidimensionnel et imprimée sur le document lui-même.

L'aspect le plus stratégique pour faciliter des procédures harmonieuses et sans contact est l'introduction d'un document de voyage numérisé tel que l'authentifiant de voyage numériques (DTC), dont les spécifications s'appuient sur la technologie déjà utilisée pour la délivrance et l'inspection des documents de voyage électroniques lisibles par machine (DVLM électroniques). Le DTC peut faciliter l'utilisation de la reconnaissance faciale, en particulier lorsque le contenu du DVLM électronique numérisé est validé avant son inscription dans les programmes de facilitation du flux des passagers. En réponse aux défis posés par la pandémie de COVID-19 pour les voyages, et à la suite des recommandations formulées par l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), le Secrétariat de l'OACI a, avec l'aide d'experts de l'Organisation internationale de normalisation (ISO) et du Groupe de travail des technologies nouvelles (NTWG) du Groupe consultatif technique sur le Programme d'identification des voyageurs (TAG/TRIP), élaboré les spécifications techniques des cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC), qui fournit un cadre interopérable à l'échelle mondiale pour la validation des certificats de vaccination, de test et de rétablissement. L'utilisation de VDS-NC a été considérée comme la solution la plus appropriée pour présenter des preuves sanitaires fiables et sécurisées sur la COVID-19 aux passages frontaliers.

Des symposiums, des séminaires et des ateliers virtuels et en ligne ont été organisés de 2020 à 2022 pour aider les États et soutenir la mise en œuvre de la Stratégie TRIP de l'OACI. Le seizième symposium TRIP (Programme d'identification des voyageurs) (TRIP 2021) de l'OACI s'est tenu les 25 et 26 mai 2021 sur le thème *Technologies révolutionnaires pour une gestion transparente des frontières*, et a été suivi du premier forum conjoint OACI/Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) sur l'échange de données sur les passagers les 27 et 28 mai 2021. Des éléments indicatifs nouveaux et actualisés du programme TRIP de l'OACI sont disponibles à l'adresse <https://www.icao.int/Security/FAL/TRIP/Pages/Publications.aspx>.

Pour aider les États par le renforcement des capacités et améliorer la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9, l'OACI a élaboré trois cours intitulés Annexe 9 — Facilitation, Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, à dispenser en formats en ligne et en présentiel.

Le Groupe de travail sur la traite des personnes du Groupe d'experts de la facilitation a élaboré une stratégie exhaustive de lutte contre la traite des personnes dans le secteur de l'aviation pour fournir aux États, aux autorités et aux organisations de l'aviation civile, ainsi qu'aux exploitants d'aéronefs et aux aéroports des orientations et des recommandations visant à éclairer leurs activités d'élaboration de stratégies exhaustives de lutte contre la traite. Cette stratégie a été convenue lors de la douzième réunion du Groupe d'experts de la facilitation (FALP/12) et approuvée par le Comité du transport aérien en septembre 2021.

APPENDICE C – Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

L'amendement 29 de l'Annexe 9, adopté par le Conseil de l'OACI le 9 mars 2022, contient une nouvelle pratique recommandée en vertu de laquelle les exploitants d'aéronefs et d'aéroports doivent élaborer des plans appropriés pour fournir en temps voulu une assistance efficace aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Dans le cadre de cet amendement, la pratique recommandée 8.46 sera également élevée au rang de norme, faisant obligation aux États d'établir une législation, des réglementations et/ou des politiques visant à soutenir les victimes d'accidents d'aviation et leurs familles. Cet amendement entrera en vigueur le 18 juillet 2022 et sera applicable le 18 novembre 2022.

L'OACI continue le partenariat au sein du programme des Nations Unies de lutte contre les voyages des terroristes dirigé par le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) des Nations Unies, conformément à un protocole d'accord signé le 31 août 2020. Ce programme adopte une approche à l'échelle du système des Nations Unies pour aider les États membres à renforcer leurs capacités de prévention, de détection, d'enquête et de poursuite en ce qui concerne les infractions terroristes et d'autres infractions graves, notamment les déplacements connexes des terroristes, en collectant et en analysant les données des passagers, y compris les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et les PNR, conformément à la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité, aux SAPP de l'Annexe 9 et aux autres obligations de droit international. L'OACI continue de fournir un administrateur technique dédié à ce programme, apportant toute la gamme de compétences de l'OACI dans le domaine des systèmes d'échange de données passagers à tous les aspects de la mise en œuvre du programme, à savoir ses aspects juridiques et opérationnels, ainsi que ceux liés à l'engagement de l'industrie, et ses aspects techniques.

APPENDICE D – Systèmes d'échange de données sur les passagers

Conformément à la Résolution 2396 (2017) du Conseil de sécurité des Nations unies, l'OACI a créé un groupe de travail ad hoc sur les PNR chargé d'examiner les SARP existantes, et d'en élaborer de nouvelles, pour la collecte, l'utilisation, le traitement et la protection des PNR. Le 23 juin 2020, le Conseil de l'OACI a adopté l'amendement 28 de l'Annexe 9, qui est entré en vigueur le 30 octobre 2020 et est applicable le 28 février 2021. Cet amendement a introduit une série de nouvelles SARP pour les PNR permettant aux États comme à l'industrie d'avoir la certitude de la mise en œuvre des exigences concernant les PNR dans le monde entier.

A40-17 : 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

À sa 40^e session, l'Assemblée a approuvé les tendances environnementales devant servir de base à la prise de décision sur les questions environnementales et demandé à ce qu'une mise à jour lui soit présentée à ce sujet à sa 41^e session. En réponse à cette demande, et à l'appui d'un processus de prise de décision fondé sur les données, un vaste exercice de modélisation et d'analyse a été mené au cours de la période triennale pour fournir un ensemble actualisé de données de tendances environnementales, y compris le bruit, les émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale (QAL), et les émissions qui influent sur le climat mondial.

Par rapport à l'évaluation des tendances précédente, les tendances actualisées montrent que les projections à long terme de la consommation de carburant, du bruit et des émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale (QAL) sont plus faibles que celles présentées à la dernière Assemblée, dont la plupart sont attribuées aux différences dans les prévisions centrales de la demande de trafic, qui ont été considérablement influencées par les données de la pandémie de COVID-19. Les prévisions précédentes de 2015 ont été élaborées pendant une période de croissance économique mondiale continue, avec comme hypothèse que cette expansion se poursuivrait et un taux d'augmentation du produit intérieur brut (PIB) mondial de 2,8 % par an sur la période de 10 ans allant de 2015 à 2025, et de 2,6 % sur la période de 30 ans allant de 2015 à 2045.

Par contraste, les prévisions actuelles tiennent compte de l'effet de la pandémie de COVID-19 à la fois sur la trajectoire de reprise économique à partir de 2020 et les perspectives à long terme, et d'un taux de croissance annuel du PIB mondial plus faible de 2,4 % sur 10 ans pour la période 2018-2028 et de 2,5 % pour la période

de 32 ans allant de 2018 à 2050. Ces scénarios actualisés de prévisions de trafic ont été conçus pour refléter les trajectoires possibles de l'industrie aéronautique au sortir du ralentissement actuel dû à la pandémie, et ont servi de base à l'évaluation des tendances environnementales actuelles, à l'étude de faisabilité de l'objectif ambitieux à long terme (LTAG) mondial et aux analyses du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA).

Le Conseil a examiné les recommandations du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) d'amender l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume I — *Bruit des aéronefs*, et le *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume I — *Procédures de certification acoustique des aéronefs*, y compris pour assurer que les normes et pratiques recommandées (SARP) pour l'environnement restent à jour et pertinentes. L'OACI suit les éventuels problèmes de bruit liés aux aéronefs à technologie émergente (y compris les concepts de mobilité aérienne urbaine et les aéronefs télépilotés) et les expériences des États membres de l'OACI à cet égard.

Le Conseil a examiné les recommandations du CAEP d'amender l'Annexe 16, Volume II — *Émissions des moteurs d'aéronefs*, et le Doc 9501, Volume II — *Procédures de certification des émissions des moteurs d'aéronefs*, y compris leur restructuration complète en vue de les aligner sur les lignes directrices de la Commission de navigation aérienne concernant l'élaboration des SARP et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS), les améliorations de la définition de la procédure équivalente, les modifications liées aux documents référencés et les changements visant à assurer la cohérence du libellé de l'applicabilité.

Le Doc 9889, *Manuel sur la qualité de l'air aux aéroports*, a également fait l'objet de mises à jour, y compris des informations sur les émissions de particules non volatiles (nvPM) des aéronefs, la dernière méthode de calcul recommandée et la modélisation de la dispersion (voir C-WP/15309, paragraphes 1.1 à 2.3, 3.1, 4.1 et 4.2).

A40-18 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques

En réponse à une demande formulée par l'Assemblée dans la Résolution A40-18, l'OACI, ses États membres et d'autres parties prenantes ont déployé des efforts considérables pour étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) mondial pour l'aviation internationale.

Dans le cadre de ces travaux, et pour promouvoir la collecte de données et le partage d'informations sur les réductions des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation, les éditions 2020 et 2021 de l'État des lieux de l'OACI sur la réduction des émissions de CO₂ dans le secteur de l'aviation ont été organisées en septembre 2020 et septembre 2021. Au cours de ces événements, les États, les dirigeants de l'industrie, les chercheurs et les innovateurs ont partagé leurs plans, solutions et politiques ambitieux pour la réduction des émissions de carbone de l'aviation internationale, notamment en ce qui concerne la technologie, les opérations et les carburants. L'État des lieux de 2021 comprenait également six webinaires de préparation, qui ont eu lieu de mars à août 2021 sur divers sujets spécifiques concernant les technologies vertes et les innovations.

En outre, l'OACI a créé le site Web des outils de suivi, qui contient toutes les informations les plus récentes, actualisées sur les initiatives visant à réduire à zéro les émissions nettes de l'aviation et les initiatives de réduction des émissions de CO₂ de l'aviation relevant des trois volets technologie, opérations et carburants. Des informations sont également fournies sur les projets de partenaires au sein de la Coalition mondiale de l'OACI pour une aviation durable. Cette coalition est un forum de parties prenantes visant à faciliter l'élaboration de nouvelles idées et à accélérer la mise en œuvre de solutions innovantes pour réduire davantage les émissions de gaz à effet de serre à la source, au sol ou dans les airs.

Le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) a entrepris ses travaux techniques sur l'étude de faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) mondial depuis le début de 2020, qui ont débouché sur sa 12^e réunion en février 2022. Lors de cette réunion, il a adopté à l'unanimité son rapport technique sur la faisabilité d'un LTAG, y compris des scénarios, soulignant le potentiel de réductions substantielles de CO₂ grâce à des mesures internes dans le secteur de l'aviation, notamment des

technologies, des opérations et des carburants innovants pour les aéronefs. Reconnaisant les contributions inestimables du CAEP à la réalisation d'un travail de haut niveau et de qualité, le Conseil est convenu que le rapport servirait de base à d'autres considérations par les États et les parties prenantes.

Dans le cadre du processus de consultations entre les États et les autres parties prenantes sur le LTAG, l'OACI a organisé les Dialogues LTAG sur l'aviation mondiale (GLAD) sous la forme d'une série de cinq événements régionaux en mai 2021 et en mars-avril 2022, pour partager des informations et sensibiliser davantage en ce qui concerne le processus et les analyses techniques du LTAG, ainsi que pour permettre un échange de vues en vue de faciliter la poursuite des travaux et la prise de décision concernant le LTAG lors de la Réunion de haut niveau sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme concernant la réduction des émissions de CO₂ de l'aviation internationale (HLM-LTAG) (20 au 22 juillet 2022) et de la 41^e session de l'Assemblée qui s'en est suivie.

L'OACI a également continué de travailler avec les États membres afin de soutenir l'élaboration et la mise à jour des plans d'action des États. Cette initiative est devenue un élément clé de la stratégie de renforcement des capacités et d'assistance de l'Organisation pour aider les États membres à mettre en œuvre un large éventail de mesures d'atténuation des émissions de CO₂ sélectionnées dans le panier de mesures de l'OACI. Jusqu'en juin 2022, 128 États membres, représentant environ 98 % du trafic aérien international, avaient volontairement soumis des plans d'action à l'OACI. Ces bons résultats montrent le niveau élevé de l'intérêt et de l'engagement que suscite cette initiative auprès des États membres, ainsi que l'impact positif des activités d'assistance et de renforcement des capacités de l'Organisation.

L'Assemblée a encouragé les États qui avaient déjà soumis des plans d'action à partager les informations qu'ils contiennent et à établir des partenariats avec d'autres États afin de soutenir ceux qui n'avaient pas préparé de plan d'action. À cet égard, l'OACI facilite l'établissement de partenariats de parrainage entre États, y compris l'élaboration d'un projet d'accord de coopération visant à établir un modèle de cadre permettant à des États d'en aider d'autres. À ce jour, neuf partenariats ont été établis dans le cadre du Programme de parrainage OACI pour les plans d'action.

L'OACI a continué de coopérer avec d'autres organismes des Nations Unies et d'autres organisations internationales participant à l'élaboration de politiques sur les changements climatiques dans le cadre du processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC). Bien que les émissions des secteurs de l'aviation et des transports maritimes internationaux ne soient pas incluses dans les contributions déterminées au niveau national (NDC) en vertu de l'Accord de Paris de la CCNUCC, celles-ci sont examinées séparément par l'OACI et l'Organisation maritime internationale (OMI) pour compléter les objectifs de cet accord. À cet égard, l'OACI a régulièrement fait des déclarations et publié des communications écrites, organisé et participé à des réunions et événements parallèles pertinents pendant les conférences des Parties à la CCNUCC dans le but de maintenir son rôle de chef de file dans toutes les questions liées à l'aviation internationale et au changement climatique.

L'OACI a également continué de se tenir informée de l'évolution dans d'autres organes des Nations Unies, dont l'OMI, le Groupe d'experts intergouvernemental sur l'évolution du climat (GIEC), l'Organisation météorologique mondiale (OMM), le Programme des Nations Unies pour l'environnement (PNUE), l'Organisation mondiale de la santé (OMS) et le Groupe pour la gestion de l'environnement des Nations Unies (EMG). Grâce à son calculateur d'émissions de carbone, le Secrétariat de l'OACI a joué un rôle clé en aidant d'autres organismes des Nations Unies à estimer la part des inventaires de gaz à effet de serre liée au transport aérien, dans le cadre de la stratégie de gestion de la durabilité dans toutes les organisations du système des Nations Unies (voir C-WP/15391, paragraphes 1.1 à 3.3).

A40-19 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)

Comme demandé par l'Assemblée dans la Résolution A40-19, le Conseil de l'OACI a supervisé la mise en œuvre du CORSIA avec le soutien de son Comité du climat et de l'environnement (anciennement le Groupe consultatif sur le CORSIA (AGC)), de son Organe consultatif technique (TAB) et de son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

Avant le lancement de la phase pilote du CORSIA le 1^{er} janvier 2021, le Conseil a élaboré avec succès tous les éléments essentiels de l'ensemble de mise en œuvre du CORSIA, à savoir : les Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* ; les orientations du Doc 9501, *Manuel technique environnemental*, Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)* ; et cinq éléments de mise en œuvre du CORSIA.

La première édition de l'Annexe 16, Volume IV, est devenue applicable le 1^{er} janvier 2019, date de début de la procédure de suivi, déclaration et vérification (MRV) des émissions de CO₂ dans le cadre du CORSIA. Des amendements de l'Annexe 16, Volume IV, sont actuellement examinés par le Conseil sur la base des recommandations techniques présentées à la 12^e réunion du CAEP tenue en février 2022. En outre, des mises à jour du *Manuel technique environnemental*, Volume IV, qui rassemble des orientations techniques pour soutenir la mise en œuvre des SARP, seront effectuées en tenant compte de la prochaine édition de l'Annexe 16, Volume IV.

Les cinq éléments relatifs à la mise en œuvre du CORSIA, tels qu'ils figurent dans divers documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, Volume IV, renvoie directement, contiennent des éléments essentiels à la mise en œuvre du CORSIA. Ils ont été élaborés par le Conseil et approuvés pour publication sur la page Web du CORSIA, www.icao.int/corsia (voir C-WP/15393, paragraphes 1.1 à 1.4).

A40-20 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI

Sous la direction du Conseil et du Secrétaire général, l'OACI a concentré ses efforts sur l'amélioration de son efficacité et de son efficacité. Conformément aux directives du Conseil, le Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI a été élaboré grâce à un processus de planification systématique et une solide approche de gestion axée sur les résultats pour: mieux définir les résultats et les cibles prévus ; obtenir des résultats cohérents à l'échelle de l'Organisation (dans le cadre de l'approche Unité d'action de l'OACI) et suivre les performances ; améliorer l'efficacité, la transparence et la responsabilité ; aligner les résultats sur les ressources ; et piloter l'élaboration du budget ordinaire. Le Plan d'activités sera également mis à la disposition des États membres et sa version actualisée sera présentée à chaque session ordinaire de l'Assemblée au cours du triennat concerné. Entre autres caractéristiques essentielles, le Plan d'activités 2023-2025 :

- a) a été conçu pour s'adapter aux changements de priorités au cours de la période triennale dus à des circonstances imprévues (telles que des crises et des décisions prises lors de conférences de haut niveau), ainsi qu'à d'autres changements pertinents de l'environnement extérieur, et pour apporter des améliorations sur une base continue ;
- b) contient un nouvel objectif de transformation tenant compte des principales activités de modernisation visant à rendre l'Organisation plus efficace et mieux adaptée à l'exécution des mandats futurs ;
- c) repose sur un cadre logique clair comprenant des résultats, des produits et des activités ;
- d) facilite l'approche Unité d'action de l'OACI en intégrant les activités et en tirant parti des synergies dans toutes les directions et tous les bureaux régionaux, pour permettre d'obtenir chacun des résultats du Plan.

Des mesures concrètes supplémentaires ont été prises pour : accroître la transparence ; améliorer l'environnement de travail ; actualiser les tableaux de bord avec des données opérationnelles en temps réel ; créer de nouveaux partenariats innovants avec des parties prenantes externes ; accroître l'efficacité organisationnelle et veiller à ce que les résultats fondés sur le consensus demeurent une valeur et un objectif fondamentaux de l'OACI et de ses organes d'experts en la matière ; et mobiliser des ressources supplémentaires pour améliorer la réalisation des objectifs, notamment :

- a) jouer un rôle de premier plan dans la clarification des domaines de responsabilité de l'Organisation vis-à-vis de l'Assemblée, y compris par l'élaboration du dispositif d'application du principe de responsabilité à l'OACI ;
- b) mettre en œuvre et intégrer la gestion des risques et les contrôles internes dans les programmes et activités de l'Organisation en vue d'une efficacité et d'une efficacité opérationnelles accrues ;
- c) introduire des réformes dans la gestion de la nouvelle stratégie des ressources humaines de l'OACI pour l'aligner sur les meilleures pratiques pertinentes déterminées dans l'ensemble du système des Nations Unies ;
- d) réviser la stratégie des technologies de l'information et des communications (TIC), qui comprend une initiative de transformation numérique couvrant tous les domaines des TIC modernes pour optimiser et améliorer les processus dans l'ensemble de l'Organisation, y compris les exigences fonctionnelles pour le suivi des performances sur la base du cadre de suivi des performances du Plan d'activités ;
- e) adopter une résolution appelant à répondre de manière exhaustive et en temps voulu aux lettres aux États ainsi qu'à communiquer des rapports périodiques de performance sur ces réponses à l'Assemblée, conformément à une décision prise par le Conseil à sa 203^e session.

L'OACI a également introduit des réformes dans les domaines des procédures, de la gestion et de l'administration pour rationaliser les méthodes de travail et les procédures de l'Assemblée, en vue d'une responsabilisation, d'une transparence et d'une efficacité accrues. En particulier, des efforts ont été déployés pour mettre en place un mécanisme de contrôle efficace et une procédure indépendante de rapport au Conseil. Les procédures d'établissement de rapports ont été rationalisées pour éliminer la nécessité de comptes rendus pour les réunions des organes subsidiaires. D'autres options seront également prévues pour la présentation des déclarations générales des États membres (telles que des messages vidéo préenregistrés) pour réduire la pression sur les plages horaires disponibles. Enfin, des procédures de vote plus modernes et plus efficaces, par exemple des systèmes de vote électronique pour l'élection des membres du Conseil, ont été introduites depuis la 37^e session de l'Assemblée ; toutefois, des options supplémentaires seront encore explorées pour accroître l'efficacité, en particulier en ce qui concerne le processus de diffusion du dispositif de vote.

A40-21 : Contribution de l'aviation au programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030

À sa 40^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la résolution A40-21 : Contribution de l'aviation au programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030. Au cours de la période triennale, l'OACI s'est encore pleinement employée à collaborer étroitement avec les États et les autres parties prenantes pour soutenir la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030, principalement par le biais des initiatives résumées ci-dessous.

Étant donné le rôle de l'OACI en tant qu'observateur officiel au sein du Groupe d'experts des Nations Unies et de l'extérieur chargé des indicateurs relatifs aux objectifs de développement durable et l'agence responsable de l'indicateur 9.1.2 des objectifs de développement durable (Nombre de passagers et volume de fret transportés, par mode de transport) dans le cadre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, l'OACI a continué de fournir à l'Organisation des Nations Unies des données et des analyses, qui sont reflétées non seulement dans le rapport annuel sur les objectifs de développement durable dans le monde, mais aussi sur la plateforme en ligne des Nations Unies pour le suivi des progrès accomplis vers la réalisation de ces objectifs.

En 2020, l'OACI a réuni ses 193 États membres avec des parties prenantes du secteur de l'aviation pour une collaboration intersectorielle internationale, ce qui a conduit à l'élaboration d'une série de rapports par l'Équipe spéciale du Conseil sur la relance de l'aviation (CART) et des orientations connexes, qui ont joué un rôle important en contribuant à remettre le monde sur la bonne voie pour réaliser le Programme de développement durable à l'horizon 2030.

Compte tenu de l'importance de l'aviation dans les efforts déployés dans le monde pour sortir de la pandémie de COVID-19, l'OACI a été invitée aux réunions du Comité exécutif et du Comité des plénipotentiaires des Nations Unies tenues en juin et juillet 2020. Au cours de ces réunions, elle a proposé un certain nombre de recommandations, qui ont conduit à l'inclusion d'une perspective de l'aviation civile dans la note de synthèse du Secrétaire général des Nations Unies sur la COVID-19 et la transformation du tourisme, publiée en août 2020.

La participation active de l'OACI à diverses instances et à la préparation de publications et de rapports dirigés par l'Organisation des Nations Unies a fourni des opportunités pour plaider plus énergiquement en faveur des objectifs de développement durable et inspirer des actions accélérées dans l'industrie aéronautique. En octobre 2021, l'OACI a assisté à la deuxième Conférence mondiale des Nations Unies sur le transport durable qui s'est tenue à Beijing (Chine), et a participé activement aux préparatifs de fond de cette conférence. En outre, depuis l'adoption de la Résolution A40-21, elle a continué de fournir ses contributions annuelles aux examens thématiques du Forum politique de haut niveau sur le développement durable (HLPF), organisé chaque année sous les auspices du Conseil économique et social de l'Organisation des Nations Unies.

Les partenariats sont de puissants catalyseurs pour promouvoir les Objectifs stratégiques de l'OACI et les contributions au Programme de développement durable à l'horizon 2030 et aux Objectifs de développement durable. Des progrès importants ont été accomplis principalement grâce à l'élaboration et à la publication des Éléments indicatifs sur le cadre de partenariat de l'OACI et des Directives révisées du Secrétariat général sur les accords, les protocoles d'accord et les dispositifs similaires (GSI). Ces deux documents d'orientation, qui complètent la *Politique de l'OACI sur les interactions avec des parties externes*, fournissent des directives internes au personnel du Secrétariat sur les politiques, processus et procédures liés aux activités de partenariat. En outre, la plateforme de partenariats de l'OACI a été lancée en 2021.

Dans le cadre des activités en cours de l'OACI liées aux partenariats et aux collaborations à l'appui de la mission principale de l'Organisation, de nouveaux partenariats ont été facilités entre l'OACI et les principales entités, y compris la Banque interaméricaine de développement (BID), l'Organisation internationale du travail (OIT), l'Organisation des Nations Unies pour l'enfance (UNICEF), le Programme alimentaire mondial (PAM), l'Organisation mondiale du tourisme (OMT) et le Forum économique mondial (WEF). De nombreuses activités de partenariat de l'OACI menées au cours de cette période ont porté sur la COVID-19 et visaient à accroître les capacités de l'Organisation à atteindre ses objectifs, à promouvoir le renforcement d'audience et la sensibilisation et à créer des possibilités de financement.

Le Secrétariat de l'OACI a pris part aux discussions avec le Bureau de la coordination des activités de développement ainsi qu'avec certains de ses membres sur l'évaluation d'une invitation adressée par le Secrétaire général adjoint des Nations Unies à l'OACI à rejoindre le Groupe des Nations Unies pour le développement durable (UNSDG).

En ce qui concerne le renforcement des capacités pour le développement durable de l'aviation, un nouveau cours de l'OACI sur l'établissement des plans directeurs de l'aviation civile (CAMP) a été élaboré sur la base d'orientations ayant trait aux cadres nationaux de planification de l'aviation. En outre, les orientations elles-mêmes sont en train d'être actualisées pour intégrer des plans de résilience et de préparation. Dans le même ordre d'idées, une feuille de route de mise en œuvre a été élaborée sur la base des recommandations d'une analyse des besoins en aviation des petits États insulaires en développement du Pacifique, et diverses actions de la feuille de route continuent d'être mises en œuvre.

A40-22 : Mobilisation des ressources

À sa 40^e session, l'Assemblée de l'OACI a adopté la Résolution A40-22 : Mobilisation des ressources. Cette résolution trace la voie à la diversification de la base de donateurs de l'OACI en encourageant les activités de mobilisation de ressources ciblant les institutions financières internationales et les banques multilatérales de développement.

La mobilisation des ressources des fonds volontaires à l'OACI a été extrêmement difficile de 2019 à 2021. Au cours de cette période, les contributions cumulées aux fonds volontaires de l'OACI étaient de 26,1 millions CAD, ce qui représente une baisse de 43 % par rapport à 2016-2018, la période triennale précédente (45,6 millions CAD) et une augmentation de 80 % par rapport à la période triennale 2013-2015 (14,5 millions CAD). Au cours de la période 2019-2021, 22,0 millions CAD (84 %) ont été versés par les États et 4,1 millions CAD (16 %) par d'autres contributeurs. Les principaux contributeurs financiers aux fonds volontaires pour 2019-2021 étaient les États-Unis d'Amérique (6,9 millions CAD), la Chine (6,4 millions CAD), la Commission européenne (2,2 millions CAD), la République de Corée (1,5 million CAD) et l'Arabie saoudite (1,4 million CAD).

En ce qui concerne les contributions en nature, les États membres ont soutenu l'OACI par le déploiement de personnel à titre gracieux, y compris des fonctionnaires détachés à court et à long terme, et l'organisation de conférences, d'événements, de sommets, de réunions et d'ateliers. Les cinq principaux États qui ont fourni du personnel à titre gracieux¹⁴ au cours de la période 2019-2021 étaient la Chine (6,0 millions CAD), la France (2,8 millions CAD), les États-Unis d'Amérique (2,6 millions CAD), Singapour (2,6 millions CAD) et la Turquie (1,4 million CAD).

Le Secrétariat de l'OACI est en train d'élaborer une stratégie de mobilisation de ressources pour inverser la tendance à la baisse des contributions financières volontaires et améliorer la mobilisation en temps opportun de ressources modulables, pluriannuelles et de qualité auprès des donateurs publics et privés en vue de répondre aux besoins concernant les activités non financées inscrites dans le Plan d'activités de l'OACI 2023–2025.

A40-23 : Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation de l'aviation en Afrique

La mise en œuvre du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) est ancrée dans un programme de travail en trois phases (à court, à moyen et à long terme) approuvé par le Comité directeur de ce plan. Ce comité a jusqu'à présent organisé 11 réunions depuis sa création en 2015, dont la plus récente s'est tenue au Nigeria en mai 2022. L'achèvement de la phase à moyen terme du Plan le 31 décembre 2020 a eu un impact positif sur la mise en œuvre efficace des systèmes nationaux de supervision de la sûreté de l'aviation et la conformité avec les Normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 — *Sûreté* et les dispositions appuyant les objectifs de gestion des frontières et de sûreté de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Au cours de la phase à moyen terme, les activités et les objectifs prévus dans le cadre du Plan ont été largement réalisés malgré l'impact de la pandémie de COVID-19, ce qui a fourni une bonne base pour la mise en œuvre de la phase à long terme (2021-2023). Le programme de travail du Plan AFI SECFAL, la Déclaration de Windhoek et ses cibles, et la Feuille de route pour la sûreté de l'aviation en Afrique et au Moyen-Orient ont tous été alignés sur le Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) pour permettre d'avoir une approche harmonisée en vue de la réalisation des Objectifs stratégiques de l'OACI.

A40-24 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI

Conformément à l'objectif d'une efficacité accrue, la période considérée a vu l'élaboration et l'approbation par le Conseil de la nouvelle stratégie et du nouveau modèle d'exploitation pour la Direction de la coopération technique (TCB) qui visent non seulement à améliorer les services fournis par la TCB en coordination et en partenariat avec d'autres directions et les bureaux régionaux de l'OACI, mais aussi à fournir des produits de

¹⁴ Équivalent en CAD des contributions à titre gracieux.

plus grande valeur aux États membres de l'Organisation. Cette nouvelle stratégie et ce nouveau modèle d'exploitation comprennent : un certain nombre de changements structurels, tels que le transfert de la Section des acquisitions de la TCB à la Direction de l'administration et des services ; l'élaboration d'un nouveau code des acquisitions de l'OACI conforme aux meilleures pratiques des Nations Unies ; l'introduction d'une méthodologie normalisée pour la gestion de bout en bout des projets basée sur une approche « One-Single Process » (OSP) pleinement collaborative ; et le lancement de la transformation numérique de la TCB avec l'élaboration d'un système intégré de gestion des performances et d'établissement de rapports pour faciliter la collecte systématique d'informations à des fins de suivi, d'établissement de rapports, d'apprentissage et de planification stratégique.

S'appuyant sur l'approche Unité d'action de l'OACI et en vue de réaligner les activités d'assistance et de coopération techniques de l'Organisation sur le nouveau modèle opérationnel, la nouvelle politique d'appui de l'OACI à la mise en œuvre élaborée pour les États et approuvée par le Conseil en mars 2022 répond à la requête de l'Assemblée demandant au Secrétariat de renforcer et d'harmoniser la coordination et la gestion des programmes, des projets, des services et des activités de coopération et d'assistance techniques en délimitant clairement le mandat de chaque direction afin d'éviter les doubles emplois et les redondances.

Afin d'aider les États à mettre en œuvre efficacement les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, la TCB a lancé en 2020 l'initiative des trousseaux de mise en œuvre (iPacks) dans le cadre des efforts coordonnés de l'Organisation pour aider les États membres à se relever des effets de la pandémie de COVID-19, conformément à sa stratégie de diversification des revenus pour la période triennale. Par ailleurs, un exercice conjoint de planification de projets a été mené. En s'appuyant sur les activités de sensibilisation des bureaux régionaux et une connaissance approfondie des besoins régionaux de ces bureaux, cet exercice a permis de déterminer un certain nombre d'États ayant besoin de l'appui de l'OACI dans toutes les régions ainsi que leurs besoins spécifiques qui pourraient être satisfaits grâce à la mise en œuvre de projets liés à l'aviation civile.

A40-25 : Mise en œuvre de stratégies de formation et de renforcement des capacités en aéronautique

Les cours axés sur les compétences aident les États à renforcer les capacités en ressources humaines dont ils ont besoin pour atteindre les Objectifs stratégiques de l'OACI. Les directions et les bureaux régionaux de l'Organisation, les membres du programme TRAINAIR PLUS (TPP), l'industrie et les établissements universitaires ont travaillé avec le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) pour élaborer de nouveaux cours ou faire examiner et reconnaître les cours existants par l'OACI. Au cours de la période triennale 2019-2021, 22 mallettes pédagogiques OACI ont été élaborées, 13 ont été traduites et 32 sont passées du format de cours en présentiel à celui de cours en ligne. En outre, 18 mallettes pédagogiques de membres (M-ITP) et 57 modules de formation normalisés (STP) ont été élaborés par des membres du TPP et reconnus par l'OACI, tandis que 25 mallettes pédagogiques de partenariat (PTP) ont été acceptées par l'Organisation. Huit ITP, cinq M-ITP, six PTP et 39 STP sont actuellement en cours d'élaboration.

Le catalogue de cours de l'OACI est composé de plus de 300 cours. Depuis 2019, 1 344 cours reconnus par l'Organisation ont été dispensés dans le monde à environ 29 225 stagiaires. Au total, 195 instructeurs, 33 validateurs de la conception de systèmes pédagogiques (ISD) et cinq évaluateurs sont qualifiés et disponibles dans le registre du système électronique de gestion de TRAINAIR PLUS (TPeMS). Le portefeuille actuel de formations en ligne de l'OACI comprend 38 cours, et quelque 12 878 stagiaires ont suivi les cours en ligne de l'Organisation.

Depuis 2019, le GAT a effectué plus de 90 évaluations, y compris des évaluations initiales et des réévaluations, d'organismes de formation pour valider d'abord leur acceptation en tant que membres du TPP, puis pour maintenir la validité de leur qualité de membre. À l'heure actuelle, le GAT évalue en moyenne 30 organismes de formation chaque année pour analyser et déterminer la capacité des membres du TPP à élaborer et à dispenser des programmes de formation harmonisés par l'OACI.

La collaboration avec les établissements universitaires aide à attirer, former et retenir des professionnels actuels et futurs de l'aviation. Depuis 2019, le GAT a établi 10 partenariats avec le monde universitaire sur 14 PTP couvrant des cours en ligne, des certificats académiques, des diplômes et des masters en anglais, français, espagnol et russe.

Le GAT a élaboré une méthodologie d'évaluation post-formation (PTE) qui mesure l'impact des cours conçus selon les lignes directrices du *Guide de conception de cours — Méthode de formation fondée sur les compétences* (Doc 9941). Les cours reconnus par l'OACI doivent être révisés au moins une fois tous les trois ans pour s'assurer de leur validité continue et de leur qualité, en tenant compte des observations reçues par l'intermédiaire de la PTE sur les aspects quantitatifs et qualitatifs. À cet égard, le GAT collabore avec les directions sur les mises à jour des cours pour s'assurer que les formations de l'OACI sont conformes aux dispositions les plus récentes de l'Organisation, et donc soutenir les États membres dans le renforcement des capacités et la mise en valeur des ressources humaines.

Dans sa Résolution A40-25, l'Assemblée de l'OACI exhorte les États non seulement à partager leurs plans stratégiques sur l'apprentissage et le développement en aéronautique, y compris l'application concrète de la feuille de route pour la formation aéronautique et le renforcement des capacités de l'OACI, mais aussi à s'aider mutuellement à optimiser l'accès de leurs professionnels de l'aviation aux activités pédagogiques. Un modèle complet pour la fourniture de services conseils pour l'élaboration de la feuille de route a été élaboré par le GAT, de même qu'un modèle pour la mise en œuvre des solutions proposées. Un tel modèle peut être, et a été, adapté et inclus dans les propositions de projet de la TCB.

Afin d'avoir une approche structurée et globale pour faire face à la pénurie de professionnels de l'aviation en Afrique, le Comité directeur du Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL) a demandé à l'Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) d'évaluer les besoins de formation aéronautique en Afrique, avec l'appui du GAT. L'AATO a ensuite décrit ces besoins dans la feuille de route pour la formation aéronautique en Afrique, laquelle a été approuvée par le Comité directeur du plan AFI SECFAL en Ouganda en mai 2019. Le GAT soutient actuellement la mise en œuvre de cette feuille de route dans la région Afrique-Océan Indien.

Le GAT a présenté des informations financières et techniques exhaustives, y compris des indicateurs de performance clés et sa mission, l'énoncé de sa vision et sa proposition de valeur dans son plan opérationnel (voir C-WP/15230) et son plan d'activités (voir C-WP/15088).

Afin de mieux aider les États membres à déterminer les besoins dans le domaine de la formation, le GAT a élaboré un nouveau cours en ligne sur les éléments fondamentaux de l'analyse des besoins en matière de formation (TNA), lequel a été lancé fin 2021. Grâce à ce cours, le personnel des autorités de l'aviation civile et des centres de formation de l'aviation civile responsables de la formation peut acquérir les connaissances nécessaires pour déterminer si une TNA s'avère nécessaire pour combler une lacune en matière de performance et connaître les étapes associées à la conduite de cette TNA, conformément aux dispositions pertinentes de l'OACI. Ce cours est également destiné à être intégré dans une trousse de mise en œuvre (iPack) afin de fournir aux États les éléments indicatifs, les outils et le soutien d'experts pertinents pour mener la TNA.

A40-26 : Transport spatial commercial (CST)

Le Bureau des affaires spatiales de l'Organisation des Nations Unies et l'OACI ont signé un protocole d'accord en décembre 2019 pour collaborer étroitement dans le domaine du CST. L'OACI a également continué de participer en tant qu'observateur au Comité des utilisations pacifiques de l'espace extra-atmosphérique de l'Organisation des Nations Unies. Elle continue de discuter avec les États et les parties prenantes dans ce domaine, même si la pandémie a obligé à reporter certaines questions.

A40-27 : Innovation en aviation

Sous la direction du Conseil, l'OACI a identifié quatre dimensions de l'innovation, qui structurent et rationalisent la mise en œuvre de la Résolution A40-27. Ce sont :

- a) **Les interactions avec les innovateurs** (Résolution A40-27, paragraphes 1, 4 et 5 du dispositif). Cette dimension concerne les interactions avec diverses parties prenantes, y compris l'industrie, les organismes de recherche et les établissements publics, et le partage des enseignements tirés par les autorités de l'aviation civile ayant une expérience dans la facilitation de l'intégration de nouveaux acteurs et l'adoption de l'innovation dans l'aviation civile internationale ;
- b) **L'intégration de l'innovation dans les normes mondiales de l'OACI en temps opportun** (Résolution A40-27, paragraphes 2 et 3 du dispositif). Cette dimension comprend l'exploration d'options en vue de proposer à l'OACI de nouvelles normes pour examen et adoption accélérée ;
- c) **L'examen des procédures d'élaboration de normes de l'OACI** (Résolution A40-27, paragraphes 2 et 3 du dispositif). Un élément crucial de l'intégration de l'innovation dans les travaux de l'OACI et de la réalisation de ses Objectifs stratégiques est l'optimisation des processus et procédures de longue date de l'OACI. Ces efforts comprenaient un examen des procédures de la Commission de navigation aérienne, des méthodes de travail des groupes d'experts de l'OACI et d'autres groupes d'experts et, le cas échéant, des processus délibératifs du Conseil et des comités pertinents ;
- d) **L'organisation du Secrétariat de l'OACI pour qu'il s'ouvre aux technologies et adapte ses processus internes** (Résolution A40-27 dispositifs 2, 3 et 4).

Les activités mises en œuvre par le Secrétariat et présentées dans la section innovation du Rapport annuel du Conseil visent à appliquer les dispositions de cette résolution, conformément aux quatre dimensions susmentionnées.

A40-28 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI dans le domaine juridique

APPENDICE C – Ratification des instruments internationaux de l'OACI

Le Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs, adopté à Montréal le 4 avril 2014 (Protocole de Montréal de 2014), est entré en vigueur le 1^{er} janvier 2020.

Une lettre aux États (SL-LE 3/1.20, LE 3/1.21 - 21/38) du 21 mai 2021 a rappelé aux États qui ne l'avaient pas encore fait de ratifier les Protocoles de 2016 portant modification des articles 50 (a) et 56 de la Convention relative à l'aviation civile internationale adoptée par la 39^e session de l'Assemblée de l'OACI. Au 1^{er} mai 2022, chaque protocole comptait 70 ratifications. Cent vingt-huit ratifications sont nécessaires pour l'entrée en vigueur de chaque protocole.

Malgré la fermeture temporaire du siège de l'OACI en pleine pandémie de COVID-19, la Direction des affaires juridiques et des relations extérieures (LEB) a continué à s'acquitter des fonctions de dépositaire incombant à l'Organisation grâce à la mise en place de mesures d'urgence. Elle a également continué à fournir un appui aux États membres et aux autres organisations internationales en ce qui concerne les questions de ratification et à promouvoir la ratification des instruments de droit aérien international par des mesures administratives ainsi que lors de séminaires juridiques virtuels. Le Président du Conseil et le Secrétaire général se sont employés à promouvoir la ratification de ces instruments lors de réunions avec de hauts responsables gouvernementaux des États membres.

APPENDICE D – Enseignement du droit aérien

La LEB a facilité et participé à plusieurs événements visant, entre autres, à promouvoir la ratification des traités de droit aérien international. Elle a dispensé un cours à Lisbonne du 13 au 15 janvier 2020 à l'invitation de l'Autorité de l'aviation civile du Portugal. La LEB a par ailleurs organisé à Banjul (Gambie) un séminaire juridique les 24 et 25 février 2020 et a participé, le 29 septembre 2020, à un atelier en ligne organisé par l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) sur les menaces émergentes et la protection des infrastructures essentielles. Elle a aidé le Bureau de la formation mondiale en aviation (GAT) à élaborer et à dispenser le cours sur le droit aérien international de l'OACI, qui vise à promouvoir, entre autres, la ratification des instruments de droit aérien international. Ce cours, qui a été dispensé à plus de 700 participants depuis 2018, a été organisé en présentiel au siège de l'OACI et dans les régions ainsi qu'en mode virtuel. En collaboration avec la LEB, un séminaire juridique de l'OACI organisé par la République de Corée en mode hybride sur les menaces nouvelles et émergentes contre l'aviation civile et les instruments de droit aérien, du 12 au 14 avril 2022 à Séoul, a rassemblé plus de 900 participants de 114 États.

APPENDICE E – Adoption d'une législation nationale sur certaines infractions commises à bord d'aéronefs (passagers indisciplinés et perturbateurs)

Le Secrétariat a contribué aux travaux de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) en examinant le *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) en ce qui concerne son application à la mise en œuvre et au respect des mesures liées à la COVID-19 à bord des aéronefs. À la suite de cette contribution, le rapport du CART (diffusé aux États membres dans la lettre aux États EC 2/76-20/67 du 8 juin 2020 et mis à jour dans la lettre aux États EC 2/76-21/64 du 5 octobre 2021) a souligné les mesures que les États membres pourraient prendre pour gérer les comportements indisciplinés et perturbateurs. Celles-ci comprennent la formation, la sensibilisation du public et la révision de la législation nationale pour garantir que les comportements indisciplinés et perturbateurs liés aux mesures COVID-19 soient correctement pris en compte.

Le Secrétariat suit les événements et répond aux demandes de renseignements ayant trait au Protocole de Montréal de 2014 et au Doc 10117 concernant leur application à la mise en œuvre et au respect des mesures de santé et de sécurité publiques liées à la COVID-19 à bord des aéronefs. À cet égard, plus de 10 États membres sont devenus parties au Protocole de Montréal de 2014 depuis l'apparition de la COVID-19 et l'introduction de mesures de santé et de sécurité publiques. Le Secrétariat a par ailleurs présenté, à la conférence de l'IATA sur la sécurité des opérations en cabine, le 7 décembre 2021, un exposé décrivant l'approche et les outils disponibles auprès de l'OACI dont les États pourraient se servir pour faire face à la question des passagers indisciplinés et perturbateurs, y compris aux fins de l'application des mesures de santé et de sécurité publiques dans le contexte de la COVID-19. La tendance des comportements indisciplinés et perturbateurs à bord des aéronefs résultant de l'application de mesures de santé publique, y compris le port de masque, était l'un des nouveaux problèmes de l'aviation civile abordés lors du séminaire juridique de 2022 de l'OACI tenu à Séoul (République de Corée), avec la promotion de la ratification du Protocole de Montréal de 2014.

APPENDICE G – Renforcement de la capacité et de l'efficacité des États pour la mise en œuvre des traités de droit aérien et l'actualisation des lois et règlements nationaux

Le Secrétariat a organisé le premier Forum des conseillers juridiques en aviation civile (CALAF) en mai 2019 à Singapour. Plus de 80 conseillers juridiques de 40 États membres et une organisation régionale ont participé à ce forum, qui sert de plateforme d'échanges entre conseillers juridiques, notamment pour la promotion de la ratification des traités de droit aérien international. Le CALAF a été remplacé en 2020 et 2021 par la plateforme du Groupe d'échange des conseillers juridiques en aviation civile (CALEx), une plateforme virtuelle permettant des partages et des échanges entre conseillers juridiques sur les questions juridiques actuelles et émergentes.

A40-29 : Confirmation des décisions du Conseil portant fixation des contributions au Fonds général et des avances au Fonds de roulement des États qui ont adhéré à la Convention

Aucune autre mesure n'est requise.

A40-30 : Contributions au Fonds général pour 2020, 2021 et 2022

Le Secrétaire général a notifié aux États membres leurs contributions pour 2020 dans les lettres aux États A1/8-19/86, A 1/8-20/54 et A 1/8-20/92 ; pour 2021, dans les lettres A 1/8-20/104, A 1/8-21/39 et A 1/8-21/59 ; et pour 2022, dans la lettre A 1/8-21/77.

A40-31 : Fonds de roulement

Aucune autre mesure n'est requise.

A40-32 : Approbation des comptes de l'Organisation pour les exercices financiers 2016, 2017 et 2018 et examen des rapports de vérification correspondants

Aucune autre mesure n'est requise.

A40-33 : Nomination du Commissaire aux comptes

Aucune autre mesure n'est requise.

A40-34 : Budgets pour 2020, 2021 et 2022

Section A : aucune mesure n'est requise.

Section B : aucune mesure n'est requise.

Section C : aucune mesure n'est requise.

— FIN —