



OACI

Doc 10183, A41-EX

ASSEMBLÉE  
QUARANTE-ET-UNIÈME SESSION

Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2022

COMITÉ  
EXÉCUTIF

RAPPORT

*Approuvé par le Comité exécutif de l'Assemblée  
et publié sous l'autorité du Secrétaire général*





OACI

Doc 10183, A41-EX

ASSEMBLÉE  
QUARANTE-ET-UNIÈME SESSION

Montréal, 27 septembre – 7 octobre 2022

COMITÉ  
EXÉCUTIF

RAPPORT

*Approuvé par le Comité exécutif de l'Assemblée  
et publié sous l'autorité du Secrétaire général*

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

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

*Quarante-et-unième session, 2022*

**Doc 10183, Rapport du Comité exécutif**

Commande n° : 10183  
ISBN 978-92-9275-044-2

© OACI 2023

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

**COMITÉ EXÉCUTIF**  
**RAPPORT**  
**TABLE DES MATIÈRES**

<b>Rapport</b>		<b>Page</b>
Rapport du Comité exécutif.....		1
Généralités .....		1
Délégations des États et des observateurs représentées .....		1
Ordre du jour.....		4
Point 10 : Arriérés de contributions.....		5
	<i>(Sujet traité dans le rapport verbal à la Plénière ; aucun compte rendu écrit)</i>	
Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021 .....		5
Point 12 : Résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19.....		5
Point 13 : Programmes de facilitation .....		14
Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique.....		39
Point 15 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue .....		68
Point 16 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale .....		71
Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques .....		90
Point 18 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA).....		123
Point 19 : Multilinguisme à l'OACI.....		144
Point 20 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI .....		146
Point 21 : Programme des Nations Unies à l'horizon 2030 — Objectifs de développement durable (ODD) .....		151

	<i>Page</i>
Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires.....	155
Point 23 : Innovation en aviation .....	156
Point 24 : Programme d'assistance technique .....	159
Point 25 : Coopération technique — Politique et activités.....	163
Point 26 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile.....	174
Point 27 : Mesures en faveur de l'égalité des sexes à l'OACI et dans le secteur mondial de l'aviation d'ici à 2030 .....	179
Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif .....	185
Appendice — Liste des notes de travail examinées par le Comité exécutif .....	196

**CALENDRIER DES DÉBATS DU COMITÉ EXÉCUTIF**

		DATE ET NUMÉRO DES SÉANCES									
		SEPTEMBRE			OCTOBRE						
POINT DE L'ORDRE DU JOUR		28 AM 2,3	29 PM 4,5	30 PM	1 AM/PM 6,7	2	3 AM/PM 8,9,10	4 PM 11	5 AM/PM 12,13,14	6 AM/PM 15,16,17	7 AM 18
10.	Arriérés de contributions	X									
11.	Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021						X		X		
12.	Résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19				X				X		
13.	Programmes de facilitation				X					X	
14.	Sûreté de l'aviation — Politique						X			X	
15.	Programmes d'audits – Méthode de surveillance continue						X			X	
16.	Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale	X							X		
17.	Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques	X	X							X	
18.	Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)	X	X							X	
19.	Multilinguisme à l'OACI						X		X		
20.	Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI						X		X		
21.	Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)						X			X	
22.	Mobilisation des ressources et fonds volontaires						X			X	
23.	Innovation en aviation						X			X	
24.	Programme d'assistance technique								X	X	
25.	Coopération technique — Politique et activités								X	X	
26.	Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile								X		X
27.	Mesures en faveur de l'égalité des sexes à l'OACI et dans le secteur mondial de l'aviation d'ici à 2030						X	X		X	
28.	Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif							X	X		X



## **RAPPORT DU COMITÉ EXÉCUTIF À L'ASSEMBÉE**

### **Généralités**

1. Le Comité exécutif de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée a tenu 17 séances du 27 septembre au 7 octobre 2022. Les séances ont été convoquées par la Présidente de l'Assemblée, Mme Poppy Khoza (Afrique du sud).

### **Délégations des États et des observateurs représentés**

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

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

Mauritanie	République de Corée	Soudan du Sud
Mexique	République démocratique	Sri Lanka
Monaco	du Congo	Suède
Mongolie	République populaire	Suisse
Monténégro	démocratique de Corée	Suriname
Mozambique	République démocratique	Tadjikistan
Namibie	populaire lao	Tchad
Nauru	République de Moldova	Tchéquie
Népal	République dominicaine	Thaïlande
Nicaragua	République-Unie de	Timor-Leste
Niger	Tanzanie	Togo
Nigéria	Roumanie	Tonga
Norvège	Royaume-Uni	Trinité-et-Tobago
Nouvelle-Zélande	Rwanda	Tunisie
Oman	Saint-Kitts-et-Nevis	Turkménistan
Ouganda	Sainte-Lucie	Turkiye
Ouzbékistan	Saint-Marin	Tuvalu
Pakistan	Saint-Vincent-et-les	Ukraine
Palaos	Grenadines	Uruguay
Panama	Samoa	Vanuatu
Papouasie-Nouvelle-Guinée	Sénégal	Venezuela (République
Paraguay	Serbie	bolivarienne du)
Pays-Bas	Seychelles	Viet Nam
Pérou	Sierra Leone	Yémen
Philippines	Singapour	Zambie
Pologne	Slovaquie	Zimbabwe
Portugal	Slovénie	
Qatar	Somalie	
République arabe syrienne	Soudan	

3. Étaient également inscrits à une ou plusieurs séances les observateurs et observatrices des 60 organisations internationales ci-après :

Académie de l'air et de l'espace (AAE)  
Agence de supervision de la sécurité aérienne en Afrique Centrale (ASSA-AC)  
Agence de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation civile (CASSOA)  
Agence européenne de la sécurité aérienne (EASA)  
Agence pour la sécurité de la navigation aérienne en Afrique et à Madagascar (ASECNA)  
Association de droit international (ILA)  
Association latino-américaine et caribéenne du Transport aérien (ALTA)  
Association des organisations africaines de formation aéronautique (AATO)  
Association du transport aérien international (IATA)  
Association internationale de l'industrie pétrolière pour la conservation de l'environnement (IPIECA)  
Association internationale du fret aérien (TIACA)  
Association latino-américaine de droit aérien et spatial (ALADA)  
Autorités Africaines et Malgaches de l'Aviation Civile (AAMAC)  
Banque africaine de développement (BAD)  
Bureau de formation des Autorités conjointes de l'aviation (JAA-TO)  
Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO)

Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO)  
Comité aéronautique inter-États (CAI)  
Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC)  
Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)  
Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)  
Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA)  
Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC)  
Conseil international des aéroports (ACI)  
Conseil mondial du voyage et du tourisme (CMVT)  
Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)  
Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA)  
Fédération internationale des associations de dispatchers (IFALDA)  
Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA)  
Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF)  
Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (FIVA AF)  
Flight Safety Foundation (FSF)  
Forum international des transports  
Global Express Association (GEA)  
Groupe d'action du transport aérien (ATAG)  
Groupe de la Banque mondiale  
Hermes – Organisation du transport aérien (HERMES)  
International Coalition for Sustainable Aviation (ICSA)  
International Federation of Air Traffic Safety Electronics Associations (IFATSEA)  
Latin American and Caribbean Air Transport Association (ALTA)  
Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC)  
Organisation arabe du transport aérien (AACO)  
Organisation du Groupe de Banjul pour la supervision de la sécurité de l'aviation (BAGASOO)  
Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL)  
Organisation européenne pour l'équipement de l'aviation civile (EUROCAE)  
Organisation internationale du Travail (OIT)  
Organisation météorologique mondiale (OMM)  
Organisation pour la sécurité de l'aviation de la Communauté de développement de l'Afrique australe (SADC)  
Organisation des Nations Unies (ONU)  
Organisation du Traité de l'Atlantique Nord (OTAN)  
Pacific Island Forum  
Partenaires internationaux pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation (iPADIS)  
Programme International Cospas-Sarsat (COSPAS SARSAT)  
Réseau international pour la recherche en aviation (IFAR)  
Royal Aeronautical Society (RAeS)  
Sustainable Aviation Youth Forum (SAYF)  
Système de supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les Caraïbes (CASSOS)  
Union africaine (UA)  
Union économique et monétaire Ouest Africaine (UEMOA)

Union européenne (UE)  
Union postale universelle (UPU)

4. Le Président du Conseil, M. S. Sciacchitano, et le Secrétaire général, M. Juan Carlos Salazar, ont aussi assisté à toutes les séances du Comité. M. M. Gill, Directeur des Affaires juridiques et des relations extérieures, était Secrétaire du Comité. M. C. Ding a rempli les fonctions de Secrétaire adjoint. Mme T. Agiri, M. S. P. Creamer, M. C. Dalton, Mme T. De Bodt, M. A. Detchou, M. F. Frot, M. D. Guindon, Mme J. Hupe, M. E. Lassoij, M. S. Lefoyer, M. M. Marin, M. D. Martinez, M. A. Mishra, M. M. Rahma et M. J. Vargas étaient Secrétaires adjoints.

### **Ordre du jour**

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

- Point 10 : Arriérés de contributions
- Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021
- Point 12 : Résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19
- Point 13 : Programme de facilitation
- Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique
- Point 15 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue
- Point 16 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale
- Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques
- Point 18 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)
- Point 19 : Multilinguisme à l'OACI Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI
- Point 20 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI
- Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies – Objectifs de développement durable (ODD)
- Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires
- Point 23 : Innovation en aviation
- Point 24 : Programme d'assistance technique
- Point 25 : Coopération technique — Politique et activités
- Point 26 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile
- Point 27 : Mesures en faveur de l'égalité des sexes à l'OACI et dans le secteur mondial de l'aviation d'ici à 2030
- Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif

6. Tous les documents et notes de travail examinés par le Comité sont classés par point de l'ordre du jour sur le site web de l'Assemblée de l'OACI <https://www.icao.int/Meetings/A41/Pages/wp.aspx>.

-----

**Point 10 : Arriérés de contributions**  
*(Sujet traité dans le rapport verbal à la Plénière ; aucun compte rendu écrit)*

**Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021**

11.1 À la huitième séance du Comité exécutif, le Président du Conseil a présenté un aperçu général des rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021, ainsi que le rapport supplémentaire couvrant les six premiers mois de 2022.

11.2 Au cours de la présentation de l'aperçu par le Président du Conseil, le Comité exécutif a été informé que, durant la période à l'étude, le Conseil avait été particulièrement actif dans la consolidation des changements transformationnels et des réalisations de l'Organisation durant le triennat, pour ce qui est de tous les objectifs stratégiques et de toutes les stratégies de soutien de l'OACI, ainsi que dans le positionnement de l'OACI pour faire face de façon positive aux défis futurs. À cet égard, le Comité exécutif a noté les progrès réalisés par le Conseil de l'OACI en vue d'accroître la transparence dans ses travaux et d'apporter plus de souplesse et d'efficacité à ses méthodes de travail.

11.3 Le Comité exécutif a compris que les parties pertinentes du rapport annuel avaient fait l'objet de diverses notes de travail présentées par le Conseil à l'Assemblée. Il a aussi noté que le rapport annuel avait été diffusé à tous les États membres et qu'il pouvait aussi être consulté sur le site web public de l'OACI.

**Point 12 : Résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19**

12.1 À sa cinquième séance, le Comité exécutif a examiné le sujet des résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 en se fondant sur le rapport du Conseil intitulé Résultats de la plénière ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (WP/26), sur les résultats du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (WP/20), ainsi que sur la mise en œuvre des résolutions A37-13, A39-24, A40-14, du programme CAPSCA de l'OACI et des dispositions médicales pendant les événements de santé publique (WP/57 révision n° 1). Le Comité a aussi examiné une proposition du Conseil relative à une nouvelle résolution de l'Assemblée (*Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir*), une résolution de l'Assemblée modifiée (*Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens*), destinée à remplacer la résolution A37-13 : *Prévention de la propagation des maladies transmissibles par les voyages aériens*, et une modification proposée de la résolution A39-24 de l'Assemblée : *Stratégie en matière de réduction des risques de catastrophe aérienne et de mécanismes d'intervention*. De plus, sept notes ont été présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes WP/213, 201, 321, 363, 102 révision n° 1, 63 et 203. Les notes d'information suivantes ont également été présentées : 570, 546, 521, 583 et 590.

12.2 Dans la note WP/26, le Conseil a rendu compte des résultats des trois séances plénières ministérielles de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC) tenue en octobre 2021, notamment un résumé des débats, la Déclaration ministérielle adoptée à la Conférence et les mesures de suivi demandant à l'OACI de fournir un soutien et de l'aide aux États. Durant l'examen du rapport du Conseil, le Comité a souligné qu'il était important que les États mettent en œuvre la Déclaration ministérielle de la HLCC afin de soutenir la relance, la résilience et la durabilité de l'aviation. Tout en reconnaissant que les suites à donner par l'OACI nécessiteraient une combinaison de ressources budgétaires existantes et de

contributions extrabudgétaires supplémentaires, le Comité a encouragé l'Organisation à apporter une assistance aux États pour faciliter la mise en œuvre de la Déclaration.

12.3 Dans la note WP/20, le Conseil a rendu compte des résultats du volet Facilitation (FAL) de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC), qui comprenaient 79 recommandations entérinées par la Plénière ministérielle de la Conférence. À l'issue des délibérations, le Comité a constaté l'importance de la mise en œuvre des recommandations du volet FAL de la Conférence HLCC, et noté que la mise en œuvre par l'OACI et le soutien des tâches non budgétisées nécessiteraient un travail et des ressources extrabudgétaires considérables. Le Comité a prié instamment les États de donner suite aux recommandations du volet FAL de la Conférence HLCC 2021 et de soutenir l'OACI en fournissant des contributions extrabudgétaires pour la mise en œuvre. Le Comité est convenu de soumettre la résolution 12/1 pour adoption.

**Résolution 12/1 : Déclaration sur la facilitation du transport aérien affirmant la détermination de la communauté internationale à permettre une relance sûre et efficace de l'aviation après la pandémie de COVID-19 et à rendre l'aviation plus résiliente à l'avenir**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la facilitation est la gestion efficace des processus de contrôle aux frontières pour accélérer le congé des aéronefs, des passagers, des membres d'équipage, des bagages et du fret ;

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

*Consciente* de l'importance d'un cadre efficace d'intervention en cas de crise pour de futures crises de santé publique, qui s'appuie sur les orientations, les meilleures pratiques, les approches de gestion intégrée des risques et les enseignements tirés de la pandémie de COVID-19 pour permettre à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise de santé publique et d'accroître la résilience face à de semblables épidémies dans le futur ;

*Consciente également* de la nécessité d'une reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires entre les États pour les voyages transfrontières et de solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques ;

*Reconnaissant* les difficultés que rencontrent les États et le secteur du transport aérien dans son ensemble pour maintenir la sécurité et l'efficacité des opérations face à la pandémie de COVID-19 et protéger la santé et la sécurité des voyageurs et du personnel aéronautique confrontés aux effets persistants de la COVID-19, notamment l'insuffisance de coordination et de collaboration entre les autorités de l'aviation civile, les autorités de santé publique, d'autres instances gouvernementales et les acteurs de la filière, dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

*Rappelant* la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021) tenue du 12 au 22 octobre 2021, et les résultats du volet Facilitation approuvés par la Plénière ministérielle,

1. *Prie instamment* les États membres d'envisager l'harmonisation des différentes mesures pour permettre la reconnaissance réciproque et la fiabilité des informations partagées concernant la situation des

voyageurs au regard de la COVID-19 entre les États, compte tenu des exigences de protection des données en vigueur dans les États ;

2. *Prie instamment* les États membres de communiquer en temps utile aux voyageurs et à toutes les parties prenantes de la communauté aéronautique leurs conditions d'entrée liées à la santé publique, d'évaluer régulièrement la possibilité de menaces imminentes pour la santé publique et d'appliquer rapidement leurs mesures d'urgence ;

3. *Demande* aux États membres de s'employer à intégrer dans leurs systèmes d'inspection, dans la mesure du possible, la vérification des attestations sanitaires numériques et non numériques pour le passage des frontières afin de faciliter la validation des certificats sanitaires déployés, en notant que pour certains États, la vérification des attestations sanitaires ne s'effectue pas toujours aux postes de contrôle frontalier ;

4. *Prie instamment* les États membres d'adopter une politique de reconnaissance mutuelle des attestations sanitaires et un cadre réglementaire approprié qui tienne compte de toutes les exigences en matière de protection des données et de la vie privée pour l'utilisation des attestations sanitaires aux fins de voyage et qui intègre des garanties appropriées ;

5. *Demande* aux États membres de promouvoir l'interopérabilité au niveau mondial dans toutes les opérations de traitement des passagers, qu'il s'agisse de processus manuels ou automatisés ou d'une combinaison des deux ;

6. *Demande* aux États membres d'appuyer l'élaboration et la mise en œuvre de technologies et d'équipements technologiques sans contact innovants qui peuvent à la fois faciliter les voyages par voie aérienne et atténuer la propagation de maladies transmissibles ;

7. *Demande* aux États membres d'apporter leur appui à la délivrance de certificats de vaccination conformes aux recommandations de l'OMS et de veiller à ce que ces certificats, lorsqu'ils sont au format numérique, soient interopérables, compte tenu des spécifications du Rapport technique de l'OACI sur les cachets numériques visibles pour supports sans contraintes d'espace (VDS-NC) et d'autres formats interopérables émanant d'organismes intergouvernementaux régionaux ou mondiaux, ou d'organisations internationalement reconnues ;

8. *Demande* aux États membres qui exigent des renseignements touchant à la santé ou les coordonnées de personnes à contacter d'envisager de mettre en place des plateformes sanitaires numériques prenant en compte les options non numériques qui permettent aux passagers de communiquer toutes les informations pertinentes et de demander que leur soit notifiée l'approbation de voyage par les États de destination et de transit ;

9. *Prie instamment* les États membres d'effectuer des évaluations complètes de risques tenant compte de leurs facteurs contextuels, de leur tolérance au risque et de l'application concrète, dans le domaine de l'aviation, des dispositions de l'Annexe 9 qui touchent à la santé publique ;

10. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des actions de communication, de coordination et de collaboration multisectorielles entre toutes les parties prenantes, notamment le secteur de l'aviation, pour l'élaboration d'un plan national pour l'aviation en prévision d'une épidémie de maladie transmissible constituant un risque pour la santé publique, et de veiller à la coordination et à l'harmonisation entre les différents acteurs étatiques responsables de la gestion des urgences en matière de santé publique ;

11. *Prie instamment* les États membres de veiller à la coordination entre les autorités de l'aviation civile et les autorités sanitaires afin de favoriser une mise en œuvre fluide des dispositions relatives à la

santé pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, en tenant compte d'une approche à niveaux multiples fondée sur le risque pour mettre en place leurs mesures sanitaires ;

12. *Demande* à l'OACI de collaborer avec les organisations internationales concernées et le secteur afin d'élaborer un cadre d'intervention en cas de crise pour gérer de futures crises sanitaires, qui s'appuie sur les recommandations et les orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART), les orientations de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les meilleures pratiques du secteur, les approches de gestion intégrée des risques, les réponses des États et les enseignements tirés de la COVID-19, qui permettraient à la communauté aéronautique internationale de réagir rapidement à une crise sanitaire ;

13. *Demande* à l'OACI de poursuivre ses travaux afin de trouver des solutions interopérables à long terme qui utilisent les documents de voyage et les preuves de santé numériques établis par les États, qui prennent en considération les solutions existantes et les limites à l'échelle mondiale ;

14. *Demande* à l'OACI de continuer à suivre les faits nouveaux et à collaborer avec les parties prenantes concernées pour poursuivre l'élaboration d'éléments indicatifs à l'appui de la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 relatives à la santé de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

-----

12.4 Dans la note WP/213, l'Australie a rendu compte de la nécessité pour l'OACI et les États membres de conserver l'élan créé par les recommandations et les orientations de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) tendant à la réalisation d'un cadre de facilitation mondial plus solide, qui permettrait aux États et au secteur de l'aviation de prendre des mesures plus cohérentes à l'échelle du globe en cas de nouvelle crise sanitaire mondiale, et de la nécessité aussi d'améliorer la compréhension et l'application des obligations de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Le Comité a prié instamment le Conseil de collaborer et d'assurer une coordination avec les États, les organisations internationales et l'Organisation mondiale de la santé (OMS) aux fins de l'élaboration d'un cadre pour la préparation et la réponse aux futures urgences de santé publique, de produire des éléments indicatifs appropriés et d'aider à la mise en œuvre.

12.5 Dans la note WP/201, la République de Corée a examiné la nécessité d'établir un mécanisme formel pour réduire au minimum la confusion des voyageurs aériens. À l'issue des délibérations, le Comité a noté les difficultés auxquelles les voyageurs aériens, les équipages d'aéronef et le personnel des entreprises de transport aérien étaient confrontés en lien avec les différentes conditions d'entrée et la disponibilité d'informations pertinentes sur une plateforme commune. Il a rappelé que l'OACI avait créé le Centre de mise en œuvre des mesures d'intervention et de relance dans le contexte de la COVID-19, tout en soulignant que l'Organisation pouvait améliorer davantage cette plateforme en procédant notamment à des mises à jour plus fréquentes. Le Comité a prié instamment les États de s'efforcer davantage à utiliser les ressources et les outils de l'OACI mis à leur disposition et de renforcer la collaboration et la coordination en ce qui avait trait à l'application des mesures visant à prévenir la propagation des maladies transmissibles par le transport aérien.

12.6 Dans la note WP/57 révision n° 1, le Conseil a donné un aperçu de la gouvernance du programme CAPSCA de l'OACI et de l'avancement de la mise en œuvre des résolutions A37-13, A39-24 et A40-14, en mettant en relief les enseignements tirés de la pandémie et les recommandations de la HLCC et du symposium mondial CAPSCA. Le Comité a appuyé l'idée de donner un cadre formel à la gouvernance du CAPSCA et est convenu de renvoyer la question au Conseil de l'OACI pour examen supplémentaire. Il a donné en outre son appui aux activités du CAPSA et à celles du Groupe d'étude des dispositions médicales

(MPSG) menées en collaboration avec le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien. Il a prié instamment les États de soutenir l'OACI au moyen de contributions financières extrabudgétaires, supplémentaires et suffisantes, et a souligné l'importance de l'application des résolutions A39-24 et A40-14. Le Comité est convenu en outre de soumettre à l'adoption de la Plénière la résolution 12/2 en remplacement de la résolution A37-13.

**Résolution 12/2 : Protéger la santé et préserver le caractère sûr du transport aérien international pendant des urgences de santé publique touchant les voyages aériens**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 14 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* stipule que « chaque État contractant convient de prendre des mesures efficaces pour prévenir la propagation, par la navigation aérienne, du choléra, du typhus (épidémique), de la variole, de la fièvre jaune, de la peste, ainsi que de toute autre maladie contagieuse que les États contractants décident de désigner le cas échéant et, à cette fin, les États contractants se tiendront en étroite consultation avec les institutions chargées des règlements internationaux relatifs aux mesures sanitaires applicables aux aéronefs » ;

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* dispose que « l'Organisation a pour buts et objectifs d'élaborer les principes et les techniques de la navigation aérienne internationale et de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à [...] répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique » ;

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration de Sendai et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) adoptés à la troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe ;

*Considérant* que le paragraphe 1 de l'article 14 du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) dispose que « l'OMS coopère et, le cas échéant, coordonne ses activités avec d'autres organisations intergouvernementales et organismes internationaux compétents pour la mise en œuvre du présent Règlement, notamment par des accords et arrangements similaires » ;

*Considérant* que la résolution A37-13 de l'OACI déclare que « la protection de la santé des passagers et des équipages des vols internationaux fait partie intégrante de la sécurité des voyages aériens et qu'il convient de mettre en place des conditions permettant de préserver cette sécurité en temps utile et de façon économiquement avantageuse » ;

*Considérant* que la résolution A39-24 de l'OACI déclare que « tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien » et enjoint l'OACI « d'établir une politique d'intervention en situation de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe dans l'aviation » et de « s'assurer que l'Organisation participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre intersectorielle du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe (2015-2030) et du Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience » ;

*Considérant* que, selon la résolution A40-14 de l'OACI, « diverses réunions et conférences internationales ont indiqué que la prévention et la gestion des urgences de santé publique nécessitent un échange d'informations et une collaboration entre secteurs » ;

*Considérant* que les Annexes 1 — *Licences du personnel*, 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, 9 — *Facilitation*, 11 — *Services de la circulation aérienne*, 14 — *Aérodromes*, Volume I — *Conception et exploitation technique des aérodromes* à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, 18 — *Sécurité du transport aérien des marchandises dangereuses* et 19 — *Gestion de la sécurité*, et les *Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion du trafic aérien* (Doc 4444) contiennent plusieurs normes et pratiques recommandées (SARP) et procédures relatives aux mesures sanitaires que les États contractants devraient prendre pour gérer la certification médicale des titulaires de licences d'aviation, protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers, appuyer le personnel de l'aviation dans l'accomplissement de ses responsabilités et appuyer l'exploitation continue, sûre et ordonnée des services aériens mondiaux pendant des urgences de santé publique ;

*Considérant* que le programme de l'OACI lié à l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA), les programmes nationaux de facilitation du transport aérien (NATFP) et les comités nationaux de facilitation du transport aérien (NATFC) sont des mécanismes appropriés pour améliorer la communication et la collaboration, ainsi que pour harmoniser les plans de préparation et d'intervention en matière de santé publique ;

*Considérant* que le chapitre 10 nouveau de l'Annexe 9 intitulé « Dispositions relatives à la santé » s'inspire des enseignements de la pandémie de COVID-19 pour préserver la santé et la sécurité du transport aérien international en cas d'urgence de santé publique touchant les voyages aériens ;

*Considérant* que le Symposium mondial CAPSCA, tenu par l'OACI du 29 au 31 mars 2022, a résolument appuyé l'idée d'examiner des propositions visant à renforcer le CAPSCA et à accroître la résilience de l'aviation aux urgences futures de santé publique ;

*Considérant* qu'a été reconnue au Symposium mondial CAPSCA tenu par l'OACI la nécessité d'auditer la mise en œuvre par les États des dispositions contenues dans le chapitre 10 de l'Annexe 9 intitulé « Dispositions relatives à la santé » pour déterminer l'assistance à fournir aux États ;

*Considérant* que le Groupe d'étude des dispositions médicales (MPSG) de l'OACI et d'autres groupes de travail de l'OACI sont les enceintes appropriées pour élaborer un plan de gestion de la santé en aviation et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans le domaine de la santé destinées à compléter les SARP, avec l'appui d'une plateforme numérisée de mise en commun d'informations ;

1. *Charge* l'OACI de renforcer sa capacité de gestion des crises, notamment en établissant un cadre et un mécanisme d'intervention en cas de crise, en se fondant sur l'expérience acquise lors de la crise de la COVID-19 ;
2. *Charge* l'OACI d'étudier les moyens de donner un cadre formel ~~au~~ à la gouvernance du CAPSCA ;
3. *Charge* l'OACI de maintenir le dialogue avec l'OMS et d'autres organisations compétentes pour établir des accords de collaboration formels en vue de renforcer le CAPSCA et les activités liées à la santé publique dans le domaine de la facilitation ;
4. *Charge* l'OACI de poursuivre sa collaboration avec l'OMS et d'autres groupes de santé publique, avec les organisations de médecine aéronautique et autres organisations médicales spécialisées concernées, avec les groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et les groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), et de travailler avec les groupes d'experts de la Commission sur la navigation aérienne, notamment le Groupe d'experts sur la formation du personnel et les licences et le Groupe d'experts en gestion de la sécurité, afin de pouvoir mettre en commun les informations et les ressources

nécessaires à une harmonisation mondiale en matière de prévention et de gestion des urgences de santé publique ;

5. *Approuve* l'élaboration par le CAPSCA l'OACI d'un plan de gestion de la santé en aviation, ~~sous la direction du MPSG~~, qui appuie les efforts de mise en place d'une gestion globale de la santé en aviation en regroupant les différentes références aux SARP de nature médicale ou relatives à la santé figurant dans les Annexes à la Convention afin de constituer un répertoire exhaustif relatif à la gestion de la santé en aviation et de pouvoir ainsi :

- a) gérer la certification médicale des titulaires de licences d'aviation ;
- b) protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers ;
- c) concevoir des cadres de vérification et des mécanismes d'assistance au renforcement des capacités pour la mise en œuvre des SARP relatives à la santé ;
- d) appuyer l'exploitation continue, sûre et ordonnée des services aériens mondiaux pendant les urgences de santé publique qui touchent les voyages aériens (notamment les maladies transmissibles) ;

6. *Charge* l'OACI de prendre dûment en considération l'élaboration de procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) dans le domaine de la santé afin d'appuyer davantage la mise en œuvre par les États des SARP de l'OACI relatives à la santé ;

7. *Prie instamment* les États contractants de veiller à ce que les secteurs de la médecine, de la santé publique et de l'aviation collaborent à l'élaboration d'un plan national de préparation de l'aviation civile portant sur les urgences de santé publique de portée internationale, ou d'autres urgences de santé publique s'il y a lieu, qui soit intégré au plan national de préparation générale et aligné sur le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophes ;

8. *Prie instamment* les États contractants de s'assurer que leur plan national de préparation pour l'aviation soit conforme aux SARP et PANS de l'OACI et au Règlement sanitaire international (2005) de l'OMS et soit basé sur des principes scientifiques et sur les directives de l'OACI et de l'OMS ;

9. *Prie instamment* les États contractants d'établir les spécifications de la participation des parties prenantes, telles que les experts en médecine aéronautique, les exploitants d'aéroports, les exploitants d'aéronefs, les fournisseurs de services de navigation aérienne et les autres entités appropriées, à l'élaboration de plans concernant la santé dans le domaine de l'aviation ;

10. *Prie instamment* les États contractants de participer au programme CAPSCA pour le renforcer et veiller à ce que ses objectifs soient atteints ;

11. *Prie instamment* les États contractants d'appuyer les activités des groupes d'experts (dont le MPSG et le Groupe d'experts de la facilitation) pour protéger la santé et la sécurité du personnel de l'aviation et des passagers en cas d'événement susceptible de toucher la santé ou de poser un risque pour la sécurité des voyages aériens pendant une urgence de santé publique ;

12. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A37-13.

-----

12.7 Dans la note WP/321, coparrainée par la Bolivie, le Brésil, le Guatemala, le Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), la Colombie a encouragé le soutien et la coopération mutuels

entre les États sur une approche harmonisée et inclusive visant à prévenir la propagation de maladies transmissibles par le transport aérien international. Le Comité a souligné l'importance de la souveraineté, de la capacité et des ressources des États, et a prié instamment les États de collaborer à la mise en œuvre de mesures harmonisées, dans la plus grande mesure possible, y compris au moyen d'accords, afin d'éviter la propagation de maladies transmissibles par le transport aérien.

12.8 Dans la note WP/363, appuyée par la Bolivie (État plurinational de), le Guatemala, le Panama, le Paraguay et le Venezuela (République bolivarienne du), la Colombie, le Pérou et l'Uruguay ont mis en évidence les avantages qu'il y avait à reconnaître et créer un couloir sanitaire commun dans la préparation aux pandémies afin d'harmoniser les mesures en cas de pandémie. Le Comité a prié instamment les États de renforcer la collaboration et la coordination, y compris de conclure des accords généraux régionaux et/ou multilatéraux, notant au passage que de tels accords devraient être compatibles avec les accords existants sur les services aériens, et soulignant la nécessité de travailler en étroite collaboration avec le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien et le Groupe d'experts de la facilitation pour qu'il y ait cohérence entre les différentes politiques.

12.9 Dans la note WP/102 révision n° 1, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne et des États qui en sont membres, ainsi que d'autres États qui sont membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), et avec le parrainage du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), a proposé une modification de la résolution A39-24 de l'Assemblée et s'est déclarée favorable à une évolution de l'actuel cadre de gestion des crises mondiales vers une stratégie de gestion des crises à plusieurs niveaux afin de soutenir une démarche prévisible et harmonisée de la réponse opérationnelle aux crises. Le Comité a reconnu l'intérêt d'un tel cadre, noté que l'OACI avait commencé les travaux sur l'élaboration d'une structure et de mécanismes pour la mise en œuvre d'un cadre de gestion des crises mondiales, que la mise en œuvre par l'OACI nécessiterait des travaux et des ressources extrabudgétaires considérables pour le soutien des tâches non budgétisées, et il a prié instamment les États de soutenir l'OACI au moyen de contributions extrabudgétaires. Il est convenu de soumettre pour adoption la modification proposée de la résolution A39-24 de l'Assemblée.

**Résolution 12/3 : Stratégie pour la réduction des risques de catastrophe et le mécanisme d'intervention en aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'article 44 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* prévoit que l'un des buts et objectifs de l'OACI est de promouvoir la planification et le développement du transport aérien international de manière à répondre aux besoins des peuples du monde en matière de transport aérien sûr, régulier, efficace et économique ;

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a approuvé la Déclaration et le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 adoptés par la Troisième Conférence mondiale des Nations Unies sur la réduction des risques de catastrophe ;

*Consciente* que les catastrophes naturelles endommagent les infrastructures sociales et économiques de tous les pays et que leurs conséquences à long terme sont particulièrement néfastes pour les pays en développement et entravent leur développement durable ;

*Consciente* que les États sont les premiers responsables de la prévention et de la réduction des risques de catastrophe et que toute intervention de l'Organisation devrait être prise sous la direction des États concernés et de concert avec eux ;

*Constatant* que l'Annexe 1 — *Licences du personnel*, l'Annexe 6 — *Exploitation technique des aéronefs*, l'Annexe 9 — *Facilitation*, l'Annexe 11 — *Services de la circulation aérienne*, l'Annexe 14 — *Aérodromes* et l'Annexe 19 — *Gestion de la sécurité* fournissent aux États des normes et des pratiques recommandées (SARP) relatives à la planification d'urgence et aux interventions, ainsi qu'aux formalités de contrôle frontalier pour les vols de secours effectués à la suite de catastrophes naturelles ou causées par l'homme ;

*Constatant* que la réduction des risques est une fonction importante du système des Nations Unies et qu'elle devrait faire l'objet d'une attention soutenue, et soulignant la nécessité pour la communauté internationale de faire preuve d'une ferme détermination politique à utiliser les connaissances scientifiques et techniques pour réduire la vulnérabilité aux catastrophes naturelles et aux dangers environnementaux, en tenant compte des besoins particuliers des pays en développement ;

*Constatant* que tous les États ont un besoin vital d'infrastructures aéronautiques capables de résister aux catastrophes pour promouvoir le développement socio-économique et, en cas de crise, pour appuyer l'acheminement efficace et opportun de l'aide ;

*Constatant* que tous les États peuvent tirer parti de l'incorporation de stratégies de réduction des risques de catastrophe dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;

*Constatant* la nécessité de coordonner au niveau le plus adéquat les interventions politiques et opérationnelles face aux catastrophes naturelles ou anthropiques qui prennent des dimensions régionales ou mondiales ;

1. *Prie instamment* les États de reconnaître le rôle important de l'aviation dans le contexte de la réduction des risques de catastrophe au niveau national, notamment dans leurs plans stratégiques concernant le secteur du transport aérien ;
2. *Prie instamment* les États de prendre en compte les priorités en matière de réduction des risques de catastrophe qui sont indiquées dans le Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 dans l'élaboration de leurs plans nationaux d'intervention d'urgence ainsi que dans les exigences en matière de plans d'intervention d'urgence destinées aux fournisseurs de services aéronautiques ;
3. *Charge* le Conseil d'établir une politique d'intervention en cas de crise et une stratégie de réduction des risques de catastrophe aérienne qui institutionnaliserait et guiderait l'approche stratégique et les interventions tactiques de l'Organisation en cas de crises particulières à l'aviation risquant de toucher la sécurité ou la continuité de l'aviation civile internationale ;
4. *Charge* le Conseil d'aider les États à mettre en œuvre les stratégies de réduction des risques de catastrophe aérienne, en donnant la priorité aux pays les moins avancés, aux pays en développement sans littoral et aux petits États insulaires en développement ;
5. *Charge* le Secrétaire général d'établir un réseau OACI de structures de coordination en cas de crise et de mécanismes de coordination connexes et de mettre en place un arrangement entre l'OACI, les régions, les États et le secteur, pour promouvoir des interventions politiques et opérationnelles coordonnées face aux crises, ainsi que des activités d'assistance, au niveau le plus adéquat ;
6. *Charge* le Secrétaire général de continuer à travailler dans un esprit de collaboration au sein du système des Nations Unies pour faire en sorte qu'une assistance opportune, coordonnée et de haute qualité soit apportée à tous les États où les pertes dues à des catastrophes représentent une menace pour la santé et le développement de la population ;

7. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et conformément à ses Objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis pour appuyer la mise en œuvre transversale du Cadre de Sendai pour la réduction des risques de catastrophe 2015-2030 et le Plan d'action des Nations Unies pour la réduction des risques de catastrophe aux fins du renforcement de la résilience.

-----

12.10 Dans la note WP/63, l'Association du transport aérien international (IATA) a fait valoir que la nature fragmentaire des mesures imposées par les États avait créé de la confusion tant pour les passagers que pour les exploitants, ce qui a nui à la reprise de l'aviation internationale. À l'issue des délibérations, le Comité a approuvé les recommandations proposées dans la note et est convenu d'examiner les divers documents produits par l'OACI et la CART dans le contexte de la COVID-19, après une étude préliminaire et en fonction des priorités et des ressources disponibles. Il a noté que l'examen aurait pour objet de contribuer à l'élaboration d'un cadre d'action applicable en cas de futures crises sanitaires. Il a également pris note des travaux en cours concernant les cadres recommandés et les plans de travail du CAPSCA, demandé aux parties prenantes de collaborer avec l'OACI et fait savoir que les résultats dépendraient des ressources de l'OACI.

12.11 Dans la note WP/203, la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF) a proposé des mesures qui s'inspiraient des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19, et qui devraient être mises en œuvre pour lutter contre les futures flambées de maladies infectieuses. Durant l'examen de la note, le Comité a noté le rôle important joué par la CART dans la gestion de la COVID-19 et constaté qu'un examen de l'OACI avait été effectué et que des travaux en cours visant l'élaboration et la mise en œuvre de plans harmonisés d'intervention en cas de crise tenaient compte des activités de cabine. Le Comité a aussi noté qu'il était nécessaire d'assurer une coordination et une collaboration entre l'OACI et d'autres parties prenantes pour ce qui était de la mise en œuvre par les États.

12.12 Il a été pris acte des notes d'information présentées par le Brésil (WP/546), l'Indonésie (WP/521), Oman (WP/583) et la Fédération internationale des ouvriers du transport (WP/590).

### **Point 13 : Programmes de facilitation**

13.1 À sa sixième séance, le Comité exécutif a examiné la question des programmes de facilitation à la lumière des rapports du Conseil sur les progrès réalisés dans la mise en œuvre de la stratégie du programme TRIP de l'OACI (WP/10), sur les principales activités relatives au Répertoire OACI de clés publiques (RCP) (WP/9), sur les faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — *Facilitation* (WP/19), sur les résultats du colloque sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (1<sup>er</sup> – 3 décembre 2021) (WP/21), et sur l'Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation (WP/18). Le Comité a aussi examiné la proposition du Conseil relative à l'actualisation des résolutions intitulées *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation* (en remplacement de la résolution A40-16 de l'Assemblée) et *Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (en remplacement de la résolution A39-27 de l'Assemblée), ainsi qu'une nouvelle résolution de l'Assemblée intitulée *Accessibilité en aviation*. En outre, 35 notes ont été présentées par des États et des observateurs : WP/142, WP/81, WP/315, WP/176, WP/345, WP/143, WP/76 révision n° 1, WP/77 révision n° 1, WP/182, WP/313, WP/145, WP/312, WP/204 révision n° 1, WP/146, WP/358, WP/257, WP/390, WP/397 révision n° 1, WP/259, WP/194, WP/73 révision n° 1, WP/82, WP/339, WP/272, WP/88, WP/98, WP/359, WP/185, WP/79 révision n° 1, WP/340, WP/54, WP/412, WP/318, WP/420 et WP/144. Les notes d'information suivantes ont aussi été présentées au titre du présent point de l'ordre du jour : WP/494, WP/533, WP/141, WP/527, WP/544 et WP/461.

***Stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP) et Répertoire OACI de clés publiques (RCP)***

13.2 La note WP/10, présentée par le Conseil, a appelé l'attention sur le mandat et les priorités actuelles de la stratégie du Programme OACI d'identification des voyageurs (TRIP), a rendu compte des faits nouveaux concernant le Programme survenus depuis la dernière session de l'Assemblée et a énuméré les priorités proposées pour la stratégie ainsi que les résultats attendus de ses travaux au cours du prochain triennat. Le Comité a approuvé les priorités proposées pour la stratégie TRIP de l'OACI et les résultats attendus au cours du triennat 2023-2025, qui figuraient à l'appendice A de la note WP/10. Les activités visées dans la note de travail en question seraient entreprises sous réserve des ressources disponibles dans le budget-programme ordinaire 2023-2025 et/ou de contributions extrabudgétaires.

13.3 Dans la note WP/9, le Conseil s'est intéressé à la pertinence croissante du Répertoire OACI de clés publiques (RCP) alors que les documents électroniques étaient de plus en plus utilisés en aviation et pour voyager, a présenté les faits nouveaux concernant le programme RCP survenus depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée et proposé des priorités pour le triennat 2022-2025. Le Comité a pris note des faits nouveaux présentés et approuvé les priorités proposées à la section 5 de la note WP/9. Il a invité les États à adhérer au RCP et à l'utiliser activement.

13.4 Dans la note WP/142, le Japon a présenté une nouvelle procédure d'embarquement basée sur la technologie de reconnaissance faciale, qui permettrait non seulement d'améliorer le confort des passagers mais aussi d'augmenter la productivité et de permettre des voyages sans face-à-face ni contact. Le Comité est convenu qu'il faudrait tâcher de déterminer s'il était du ressort de l'OACI de mettre au point des normes relatives à la biométrie.

13.5 Dans la note WP/81, l'Association du transport aérien international (IATA) et le Conseil international des aéroports (ACI) ont souligné que l'adoption de processus sans contact lors des voyages se généralisait, favorisée par la pandémie de COVID-19. Relevant les avantages en matière de facilitation que présentaient les processus de vérification préalable au voyage, le Comité a souligné que la relation avec les processus de sûreté devrait être prise en compte. Il a aussi approuvé les mesures que l'OACI est invitée à prendre dans le résumé analytique de la note.

13.6 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/494, révision n° 1, présentée par la Chine.

***Annexe 9 — Facilitation***

13.7 Dans la note WP/19, le Conseil a rendu compte des faits nouveaux concernant l'Annexe 9 — *Facilitation* survenus depuis la dernière session de l'Assemblée et il a présenté les priorités actuelles du Programme FAL en ce qui concernait l'Annexe 9. Dans l'appendice A, il a proposé des travaux prioritaires et les résultats attendus pour le prochain triennat (2023-2025). Le Comité a approuvé les priorités proposées pour le Programme FAL concernant l'Annexe 9 ainsi que les résultats attendus pour le triennat 2023-2025, présentés dans l'appendice de la note. Après avoir pris note des incidences sur les ressources, il a demandé au Conseil de veiller à ce que des mécanismes de financement durables et des ressources soient disponibles à l'appui des travaux prioritaires et des résultats en question.

13.8 Dans la note WP/315, le Bangladesh a souligné l'importance d'établir une politique unifiée en matière de durée de validité des documents de voyage afin de faire face aux défis de demain dans le domaine de la facilitation des mouvements de passagers. Le Comité est convenu que la durée de validité des documents de voyage restait à la discrétion de chaque État, conformément à ses lois et politiques nationales.

13.9 Dans la note WP/176, le Bangladesh a rendu compte de la difficulté d'assurer une collaboration et une coordination interorganisations efficaces en temps de crise de santé publique. À l'issue des délibérations, le Comité a approuvé les mesures indiquées dans le résumé analytique de la note.

13.10 Dans la note WP/345, le Chili, appuyé par 16 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a expliqué que l'un des changements principaux amenés par la pandémie dans le secteur était la mise en place de processus sanitaires dans des aéroports qui n'avaient pas été conçus à cet effet. Le Comité a noté l'augmentation du nombre de formulaires à remplir et de la quantité de données sur l'état de santé des passagers demandées par les États dans le contexte de la pandémie de COVID-19. S'agissant de l'accès aux informations, le Comité a noté qu'il était important de partager les informations relatives aux voyages et aux conditions d'entrée afin de faciliter les mouvements de passagers, et il a insisté sur la nécessité de respecter scrupuleusement la législation des États en matière de protection des données et de la vie privée.

13.11 Dans la note WP/143, la Chine a souligné l'importance de la protection des données personnelles des passagers aériens internationaux et a précisé que les différentes lois et réglementations relatives aux données personnelles dans les différents États nuisaient au flux ordonné et à la protection de ces données et augmentaient les coûts pour les exploitants. À l'issue des délibérations, le Comité a noté que l'Annexe 9 — *Facilitation* contenait des normes et pratiques recommandées (SARP) sur les renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV) et sur les données des dossiers passagers (PNR) qui constituaient une base de référence en matière de protection des données. Il a encouragé les États à intensifier leurs efforts visant à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 relatives aux RPCV et aux PNR. Il a aussi noté que les dispositifs de protection des données avaient des incidences sur l'aviation, mais que le mandat de l'OACI ne couvrirait peut-être pas toutes ces questions. Par conséquent, le Comité a indiqué que la question devait faire l'objet d'un examen plus approfondi en tenant compte des conclusions de la note WP/73 présentées au paragraphe 13.26 ci-dessous.

13.12 Dans la note WP/76, révision n° 1, présentée au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de la Bolivie, du Costa Rica, de la République bolivarienne du Venezuela, de Singapour, de l'Uruguay et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), avec le parrainage du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), la Tchèque a résumé les enseignements tirés, notamment la nécessité d'officialiser le rôle de l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA). À l'issue des délibérations, le Comité s'est prononcé en faveur de l'élaboration d'un cadre concernant les épidémies et d'une trousse d'outils associée. Il a demandé au Conseil de veiller à ce que des mécanismes de financement durables et des ressources soient disponibles à l'appui du CAPSCA et des programmes de facilitation.

13.13 Dans la note WP/77, révision n° 1, présentée au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), de Singapour, du Brésil, du Chili, du Costa Rica, de l'Uruguay, du Venezuela (République bolivarienne du) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), la Tchèque a insisté sur le fait qu'il était important que l'OACI prenne les mesures qui s'imposaient pour que le cadre juridique et pratique nécessaire soit en place dès que possible, et elle a proposé que le Groupe d'experts de la facilitation (FALP) se réunisse plus régulièrement. À l'issue des délibérations, le Comité est convenu d'adopter les principes de haut niveau dont la présente note faisait état et a indiqué qu'ils étaient déjà traités dans une certaine mesure dans les notes WP/18 et WP/20 présentées par le Conseil.

13.14 Dans la note WP/182, présentée au nom d'Aruba (Royaume des Pays-Bas), de l'Éthiopie, du Kazakhstan et de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), le Groupe de la Banque mondiale

et le Comité aéronautique inter-États (CAI), avec le parrainage du Belize, de la Fédération de Russie, du Conseil international des aéroports (ACI), du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Association internationale du fret aérien (TIACA) et de l'Union postale universelle (UPU), l'Inde a donné un aperçu de la chaîne d'approvisionnement mondiale et du réseau logistique qui s'y rapportait, et elle a proposé de mettre sur pied une « équipe spéciale multidisciplinaire sur la numérisation du fret aérien » chargée d'élaborer des solutions de numérisation communes. À l'issue des délibérations, le Comité est convenu que différents systèmes, dont le RCP, pouvaient être envisagés. Il est aussi convenu que la question de la création d'une équipe spéciale et des travaux de l'OACI sur le sujet devait être renvoyée au Groupe d'experts de la facilitation et aux groupes consultatifs techniques concernés, auxquels devaient participer des experts des États et du secteur, pour un examen plus approfondi.

13.15 Dans la note WP/313, le Panama, avec l'appui de l'Argentine, du Paraguay, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), a invité le Groupe d'experts de la facilitation à examiner et à renforcer l'utilisation du certificat de membre d'équipage (CMC) et à mettre à jour les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9, ainsi que le Doc 9957, *Manuel de facilitation*. Le Comité a noté l'importance d'éléments indicatifs pertinents pour aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 et a demandé instamment au Conseil de veiller à ce que des éléments indicatifs pertinents soient mis à la disposition des États. Sur la question des CMC, le Comité a noté que l'Annexe 9 contenait des dispositions qui étaient conditionnelles et applicables uniquement aux États qui délivraient des CMC.

13.16 Dans la note WP/145, le Qatar a exposé ses mesures d'intervention en matière de secours et de relance suite à l'incidence de la pandémie persistante de COVID-19 et a appelé à la création de groupes de travail FAL et CAPSCA appuyés par les États membres pour aider les États membres vulnérables. À l'issue de ses délibérations, le Comité a pris note du rôle et de la portée du CAPSCA et du Groupe d'experts de la facilitation et il a encouragé le Conseil à étudier la possibilité d'inclure ces activités dans les activités existantes des groupes de travail CAPSCA et FAL, en tenant compte des ressources disponibles.

13.17 Dans la note WP/312, le Qatar a souligné la grande variété de sujets multidisciplinaires traités dans l'Annexe 9 — *Facilitation* et son interrelation avec d'autres annexes, affirmant ainsi la nécessité d'accorder une attention et une importance accrues à la facilitation, notamment pendant la pandémie. La note de travail a mis également en avant la nécessité d'aider les États membres à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9, de mieux faire connaître l'importance de la coordination interinstitutions, d'établir des programmes nationaux de facilitation du transport aérien (PNFTA) et des comités nationaux de facilitation du transport aérien (CNFTA), et de créer un mécanisme national de supervision de la facilitation. Le Comité a appuyé les mesures proposées dans le résumé analytique de la note de travail et il a prié instamment le Conseil de s'assurer de la disponibilité de ressources suffisantes.

13.18 Dans la note WP/204, révision n° 1, parrainée par le Brésil et la Fédération de Russie, l'Arabie saoudite a proposé d'« harmoniser le transport aérien » pour soutenir la relance du secteur du transport aérien au sortir de la pandémie de COVID-19 et mettre au point un cadre harmonisé et universellement reconnu de conditions sanitaires. À l'issue de ses délibérations, le Comité est convenu de demander au Conseil d'accorder la priorité à l'élaboration d'un tel cadre, en tenant compte des conditions liées à l'octroi de ressources et de la disponibilité de celles-ci. Il a en outre encouragé le Conseil à continuer de jouer un rôle de premier plan dans ce domaine en collaboration avec les États et les organisations internationales, notamment l'Organisation mondiale de la Santé (OMS) et l'Organisation mondiale du tourisme (OMT).

13.19 Dans la note WP/146, parrainée par l'Association du transport aérien international (IATA), le Bhoutan, les Îles Cook, les États fédérés de Micronésie, les autres États membres de la Conférence

européenne de l'aviation civile (CEAC), les Fidji, la Malaisie, la Nouvelle-Zélande, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République de Corée, le Samoa, la Thaïlande, et l'Union européenne et ses États membres, Singapour a souligné la nécessité de planifier, de coordonner et de mettre en œuvre des politiques et des mesures visant à faciliter le bon déroulement des opérations aéroportuaires et les mouvements des passagers alors que les voyages aériens dans le monde se remettaient de la pandémie de COVID-19. Le Comité a noté le rôle de premier plan joué par l'OACI dans la relance de l'aviation civile internationale après la pandémie, et appuyé l'élaboration d'un cadre de gestion des crises robuste. En ce qui concernait les conditions d'entrée liées à la santé publique, le Comité a prié instamment les États d'examiner les conditions et les procédures d'entrée afin de renforcer la facilitation du transport aérien.

13.20 Dans la note WP/358, l'Afrique du Sud a indiqué que les interdictions de voyager à l'étranger imposées pendant la pandémie de COVID-19 avaient mis en évidence le besoin de revoir la réglementation sanitaire à l'échelle mondiale à la lumière des nouvelles connaissances en matière de santé publique, ainsi que la nécessité de baser les décisions sur des principes scientifiques et sur les orientations de l'OMS, ainsi que sur une meilleure harmonisation entre l'OACI et l'OMS, chacune menant des activités relevant de son mandat. À l'issue de ses délibérations, le Comité a appuyé les mesures présentées et prié instamment le Conseil de s'assurer de la disponibilité d'orientations pertinentes pour aider les États et de charger le Groupe d'experts de la facilitation d'examiner l'opportunité d'élever la pratique recommandée 2.4.1 de l'Annexe 9 au rang de norme. Le Comité a également exhorté les États à faire en sorte que les décisions prises en temps de pandémie, y compris les interdictions de voyager, s'appuient sur des données scientifiques et soient appliquées conformément aux prescriptions de l'OMS et aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*.

13.21 Dans la note WP/257, parrainée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) et ses États membres, l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), l'Union européenne et ses États membres, et les autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), les États-Unis ont appelé à la reconnaissance universelle des équipages d'aéronefs en tant que travailleurs essentiels et demandé au Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI, en coordination avec l'Accord de collaboration pour la prévention et la gestion des événements de santé publique dans le secteur de l'aviation civile (CAPSCA) et le Groupe d'experts sur la réglementation du transport aérien (ATRP), d'élaborer une norme et des orientations connexes sur le traitement des équipages. Le Comité a noté le rôle essentiel des équipages d'aéronefs pendant la pandémie et il a invité instamment le Conseil à renvoyer les discussions sur l'élaboration d'une norme et d'orientations connexes sur le traitement des équipages aux groupes d'experts et de travail compétents de l'OACI. Il a exhorté également les États à mettre en œuvre des pratiques de traitement équitable des équipages d'aéronefs conformes aux orientations internationales.

13.22 Dans la note WP/390, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui du Chili, du Costa Rica, de la République dominicaine, de l'Équateur, du Panama, du Paraguay, du Pérou et de l'Uruguay, a indiqué que l'Annexe 9 — *Facilitation* ne comprenait pas de définition du terme « facilitation ». Le Comité a demandé au Conseil, par l'intermédiaire du Groupe d'experts de la facilitation, de discuter plus avant d'une définition du terme « facilitation ».

13.23 Dans la note WP/397, révision n° 2, la République bolivarienne du Venezuela a rendu compte de son programme national de supervision qui lui permettait de suivre la manière dont les exploitants aériens nationaux s'acquittaient de leur mission. À l'issue de ses délibérations, le Comité a demandé aux États membres d'établir et de mettre en œuvre des mécanismes nationaux de supervision appropriés et efficaces pour surveiller la mise en œuvre des dispositions contenues dans les Annexes à la *Convention relative à l'aviation civile internationale de l'OACI* ainsi que la conformité à ces dispositions.

13.24 Dans la note WP/259, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États africains, a rendu compte de la nécessité de mettre en place un système national de supervision de la facilitation, de créer un département responsable de la facilitation sous la houlette des autorités de l'aviation civile (AAC), et de concevoir des cours de formation pour les inspecteurs et inspectrices chargés de superviser la facilitation, afin d'améliorer la conformité des États aux dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Le Comité a pris note de la diversité et de la portée de l'Annexe 9 — *Facilitation*, et demandé instamment au Conseil, par l'intermédiaire des groupes d'experts et des groupes de travail de l'OACI compétents, de continuer à réfléchir à un mécanisme de supervision de la facilitation et à des orientations à ce sujet, ainsi qu'au matériel de formation destiné à aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9. Le Comité a également exhorté les États à redoubler d'efforts pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9.

13.25 Dans la note WP/194, la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC), au nom de 54 États africains, a attiré l'attention sur l'évolution des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* et sur la nécessité de mettre à jour le Manuel de facilitation (Doc 9957) pour assurer leur mise en œuvre effective. Le Comité a noté que le Doc 9957 était actuellement en cours de mise à jour et il a instamment demandé au Conseil de veiller à ce que le manuel mis à jour soit disponible au cours du prochain triennat, afin d'aider les États à mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*. Il a également exhorté les États à appuyer le Groupe d'experts de la facilitation en présentant des candidatures d'experts.

13.26 Dans la note WP/73, révision n° 1, l'Association du transport aérien international (IATA) a rendu compte des liens entre le transport aérien international et les lois sur la protection des données, dans le contexte de l'absence d'un cadre reconnu et cohérent de protection des données pour l'aviation civile qui tienne compte des caractéristiques propres à celle-ci. La pandémie de COVID-19 a exacerbé les difficultés causées par l'incohérence entre les différentes lois de protection des données. De nombreux délégués sont convenus que les questions complexes relatives à la législation et au respect des lois dépassaient les limites des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* et devaient retenir l'attention. À l'issue de ses délibérations, le Comité est convenu que les mesures présentées dans le résumé analytique de la note devaient être examinées et analysées par les groupes d'experts et de travail compétents de l'OACI.

13.27 Dans la note WP/82, parrainée par le Brésil, le Conseil international de coordination des associations des industries aérospatiales (ICCAIA), le Conseil international des aéroports (ACI) et la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA) ont estimé qu'il fallait un cadre mondial de réponse aux crises pour la facilitation du transport aérien en cas de menace sanitaire majeure. Le Comité a noté les travaux en cours à l'OACI sur le sujet, ainsi que la nécessité de ressources extrabudgétaires, et il a prié instamment le Conseil de collaborer avec les États et les organisations internationales compétentes à l'élaboration d'un tel cadre afin de favoriser l'efficacité du transport aérien durant les cas d'urgence de santé publique de portée internationale.

13.28 Le Comité a pris note des notes d'information WP/527, présentée par l'Arabie saoudite, WP/533, présentée par le Brésil, et WP/141, présentée par le Pakistan.

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

13.29 Dans la note WP/21, révision n° 1, le Conseil a rappelé que la résolution A39-27 de l'Assemblée, sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, demandait aux États de réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et les membres de leurs familles, notamment en établissant des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes et à leurs familles. La résolution A40-16 de l'Assemblée a prié instamment les États membres de mettre en œuvre les dispositions connexes de l'Annexe 9 destinées à faciliter l'assistance aux victimes

d'accidents d'aviation et à leurs familles. Le Comité a approuvé les priorités pour le triennat 2023-2025, qui sont présentées au paragraphe 3 de la note, et il a encouragé les États, l'industrie et les autres parties prenantes à intensifier leurs efforts pour donner suite aux recommandations du symposium qui leur avaient été adressées. Il est aussi convenu de recommander l'adoption par la Plénière de la résolution 13/1 en remplacement de la résolution A39-27.

### **Résolution 13/1 : Assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles**

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que les mesures prises par l'État d'occurrence devraient répondre aux besoins les plus critiques des personnes victimes d'un accident d'aviation civile, et rappelant l'insertion, en 2005, de dispositions dans l'Annexe 9 destinées à faciliter l'entrée dans le territoire de l'État d'occurrence des membres des familles des victimes d'un accident d'aviation,

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

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

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

*Rappelant* les dispositions de l'article 28 de la Convention de Montréal de 1999 ainsi que la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal, qui préconisent le versement d'avances de fonds, sans retard, aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et prenant acte que le défaut de ratification universelle de la Convention de Montréal entrave l'amélioration et la normalisation des régimes d'indemnisation,

*Rappelant* l'adoption de l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 — *Facilitation* de l'OACI qui transforme la pratique recommandée figurant au paragraphe 8.46 en la norme 8.47, obligeant ainsi les États à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

*Prenant acte* que le Conseil a approuvé la *Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9998) en mars 2013 et la publication du *Manuel de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles* (Doc 9973) en décembre 2013,

*Prenant acte* qu'un examen de la liste de vérification de conformité (CC) du système de notification électronique des différences (EFOD) a révélé un faible taux de mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 9,

*Considérant* qu'il est essentiel de soutenir les membres des familles des victimes d'accidents d'aviation civile où qu'ils se produisent, et que les leçons apprises des fournisseurs de soutien, notamment les

procédures et les politiques efficaces, soient diffusées rapidement aux autres États membres et à l'OACI afin d'améliorer les opérations de soutien aux familles menées par les États,

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

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

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

*Reconnaissant* l'importance de la décision du Conseil de déclarer officiellement le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles, pour se souvenir des victimes et faire preuve de solidarité envers leurs familles, et pour continuer de renforcer la sécurité de l'aviation et d'éviter que ces drames ne se reproduisent,

*Prenant acte* des résultats du Colloque de l'OACI sur l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF 2021), notamment des 30 recommandations reproduites dans le rapport du colloque,

*Rappelant* les initiatives utiles prises par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) pour aider les membres des familles de victimes,

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

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

1. *Appelle* les États membres à réaffirmer leur engagement à soutenir les victimes d'accidents d'aviation civile et leurs familles ;
2. *Invite instamment* les États membres à établir des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles, comme le prescrit la norme figurant au paragraphe 8.47 de l'Annexe 9 de l'OACI, et conformément à l'article 28 de la Convention de Montréal du 28 mai 1999 et à la Résolution n° 2 adoptée par la Conférence de Montréal ;
3. *Encourage* les États qui ont des lois, des règlements et/ou des politiques pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et à leurs familles à les examiner, selon les besoins, en tenant compte de la politique de l'OACI énoncée dans le Doc 9998 et des éléments indicatifs figurant dans le Doc 9973 ;
4. *Invite instamment* les États membres à informer régulièrement l'OACI, au moyen de la liste de vérification de conformité (CC) se trouvant dans le système de notification électronique des différences (EFOD), de leur niveau de mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 associées aux plans d'assistance aux familles ;
5. *Prie instamment* les États membres de proclamer le 20 février Journée internationale de commémoration des victimes d'accidents d'aviation et de leurs familles et d'organiser des cérémonies nationales en souvenir de leurs ressortissants victimes de catastrophes touchant l'aviation civile ;

6. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de ratifier et de mettre en œuvre la Convention de Montréal du 28 mai 1999 (*Convention pour l'unification de certaines règles relatives au transport aérien international*) ;
7. *Accueille favorablement* les recommandations du colloque et charge le Conseil d'inclure dans le plan d'activités du prochain triennat les recommandations du colloque qui nécessitent une consultation plus approfondie des groupes d'experts, et en particulier de soutenir les besoins des États membres en matière de renforcement des capacités ;
8. *Charge* le Conseil d'assurer un suivi actif et rapide des groupes d'experts de l'OACI au sujet de ces recommandations découlant du colloque, selon les besoins ;
9. *Charge* le Conseil, au cours de son évaluation du niveau de mise en œuvre des plans d'assistance aux familles, d'examiner plus avant l'élaboration de normes et de pratiques recommandées pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation civile et aux membres de leurs familles ;
10. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A39-27.

-----

13.30 Dans la note WP/339, la Bolivie, appuyée par la Colombie, l'Équateur et l'Uruguay, a rendu compte de la mise en œuvre du Protocole/Plan d'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, qui cherchait à éviter le dédoublement des efforts et le chevauchement des responsabilités immédiatement après un accident. Le Comité a encouragé les États et l'industrie à intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les lois, règlements, politiques et plans appropriés pour venir en aide aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles.

13.31 Dans la note WP/272, la République de Corée a rendu compte de sa législation relative à l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et elle a demandé aux États de s'impliquer activement et d'élaborer des mesures pour accroître le niveau d'assistance. Le Comité a prié instamment les États et l'industrie d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* concernant l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles. Il a noté que l'OACI prévoyait de tenir un second symposium sur le sujet au cours du prochain triennat, et il a encouragé les États, l'industrie et les autres parties prenantes à y participer à fond.

13.32 Dans les notes WP/88 et 98, la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI) a invité l'Assemblée à demander à l'OACI de désigner ou de créer une section ou un groupe du Secrétariat chargé de la question de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, de renforcer les dispositions des Annexes 14 et 19 en la matière, et de prier les États et le secteur de collaborer avec l'ACVFFI. Le Comité est convenu de renvoyer les propositions d'amendement des Annexes aux groupes d'experts et groupes de travail compétents de l'OACI pour des plus amples examens, tout en notant que le Groupe d'experts de la conception et de l'exploitation technique des aérodromes avait déjà entamé des travaux dans ce sens. Il est aussi convenu de renvoyer au Secrétaire général la proposition de désignation ou de création d'un groupe à l'OACI afin d'en définir précisément le rôle, la structure et les ressources associées. Le Comité n'a pas approuvé l'alinéa b) de la suite à donner de la note WP/98.

### ***Accessibilité en aviation***

13.33 Dans la note WP/359, la Bolivie (État plurinational de), appuyée par le Belize, le Brésil, le Costa Rica, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, la République dominicaine et l'Uruguay, a rendu compte de ses activités de mise en œuvre du Protocole

sur l'assistance aux passagers à mobilité réduite en ce qui concernait la facilitation du transport aérien, et elle a invité l'Assemblée à examiner les pratiques exemplaires de l'État bolivien pour la mise en œuvre de mesures similaires dans d'autres États membres. Le Comité a prié instamment les États et l'industrie de mettre en œuvre les dispositions des Annexes pertinentes de l'OACI et d'accroître leurs efforts pour assurer l'accessibilité au transport aérien des personnes handicapées.

13.34 Dans la note WP/185, le Brésil a fait valoir qu'il était essentiel de donner aux prestataires de services une référence pour les aider à prendre en charge les voyageurs handicapés et leur assurer une expérience de voyage prévisible, agréable et respectueuse de la dignité tout au long du parcours, ainsi que de promouvoir une plus large compréhension des processus établis par le secteur conformément aux règles et règlements en la matière. À l'issue des délibérations, le Comité a noté les travaux en cours à l'OACI sur cette très importante question et est convenu que le Conseil, par l'intermédiaire des groupes d'experts et groupes de travail compétents de l'OACI, examinerait les pratiques en matière d'accessibilité en tenant compte des enseignements tirés de la pandémie de COVID-19.

13.35 Dans la note WP/79, révision n° 1, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC), du Canada, de la Bolivie, du Brésil, du Costa Rica, de Singapour, du Venezuela (République bolivarienne du), du Conseil international des aéroports (ACI) et de l'Association du transport aérien international (IATA), a indiqué qu'il fallait trouver et éliminer les obstacles et les écueils qui limitaient l'accès des personnes handicapées au transport aérien et elle a présenté un projet de nouvelle résolution sur l'accessibilité au transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, pour adoption par l'Assemblée. À l'issue des délibérations, le Comité a souligné qu'il fallait tenir compte des questions de sécurité dans les travaux futurs concernant l'accessibilité et qu'il importait que les États appliquent les SARP de l'Annexe 9 à ce sujet. Il est convenu de recommander à la Plénière l'adoption de la résolution 13/2, avec quelques modifications proposées au cours des débats et signalées ci-après.

### **Résolution 13/2 : Accessibilité en aviation civile internationale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les personnes handicapées et à mobilité réduite représentent une proportion importante et croissante de la population mondiale ;

*Considérant* que la Convention des Nations Unies relative aux droits des personnes handicapées et son Protocole facultatif a pour objet de promouvoir, de protéger et d'assurer la pleine et égale jouissance de tous les droits humains et des libertés fondamentales par toutes les personnes handicapées, y compris le droit de circuler librement et le droit de choisir ;

*Rappelant* la Stratégie des Nations Unies pour l'inclusion du handicap qui offre une base pour favoriser l'accomplissement de progrès durables et de transformations dans la prise en compte de la question du handicap dans toutes les composantes de l'action des Nations Unies ;

*Rappelant* que la résolution A/RES/76/154 adoptée par l'Assemblée générale des Nations Unies en 2021 a reconnu l'importance que revêt pour les personnes handicapées l'accessibilité à tous les aspects de la vie et de la nécessité de mettre en évidence et d'éliminer les préjugés, la discrimination et les obstacles qui limitent leur accès à l'environnement physique, aux transports, à l'information et aux communications ;

*Notant avec préoccupation* que, malgré ces instruments et ces initiatives, les personnes handicapées et à mobilité réduite continuent à rencontrer des obstacles à leur participation sur un pied d'égalité à la vie sociale, y compris la liberté de circuler ;

*Reconnaissant* que la communauté aéronautique doit prendre en compte la demande d'un nombre croissant de personnes souffrant de handicaps visibles et invisibles, ainsi que les personnes à mobilité réduite et les personnes âgées ;

*Constatant* l'importance pour le gouvernement et l'industrie de travailler de concert pour répondre aux besoins de voyage des personnes handicapées et à mobilité réduite, tout en accordant, en toutes circonstances, la priorité à la sécurité ;

*Affirmant* que la diversité et l'inclusion sociale sont des concepts essentiels pour la croissance durable de l'aviation civile internationale ;

*Reconnaissant* le caractère crucial des services de transport aérien et la nécessité d'assurer l'accès égal de tous les passagers à ces services ;

*Reconnaissant en outre* que la numérisation et l'innovation créent de nouvelles possibilités ainsi que de nouvelles difficultés pour les personnes handicapées et à mobilité réduite, et les personnes âgées ;

*Soulignant de nouveau* les normes et pratiques recommandées pertinentes de l'Annexe 9 — *Facilitation*, ainsi que les procédures et les principes contenus dans le Doc 9984 — *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien* ;

1. *Décide* que la dignité et la non-discrimination sont des droits universels de tous les êtres humains, y compris les personnes handicapées et les personnes à mobilité réduite voyageant par avion ;
2. *Demande* au Conseil :
  - a) de veiller à ce que l'OACI exerce son leadership permanent en ce qui concerne la durabilité, y compris les impératifs en matière de durabilité sociale que sont l'inclusion et l'accessibilité ;
  - b) d'élaborer, en coopération avec toutes les parties prenantes, une stratégie et un programme de travail efficaces sur l'accessibilité pour les passagers handicapés et à mobilité réduite afin de tendre vers un système de transport aérien inclusif ;
  - c) d'assurer que les SARP de l'Annexe 9 — *Facilitation*, reconnaissent le caractère crucial de l'accessibilité des services pour les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
3. *Prie instamment* les États membres d'accorder la priorité à l'inclusion et à l'accessibilité aux services de transport aérien pour les personnes handicapées et à mobilité réduite ;
4. *Encourage* tous les États membres à s'efforcer d'uniformiser autant que possible leurs règlements, normes et procédures d'accessibilité au transport aérien et à travailler en étroite collaboration avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
5. *Encourage* les États membres à veiller à ce que le secteur du transport aérien coordonne son approche avec l'industrie et la société civile afin de fournir des services de bout en bout aux personnes handicapées et à mobilité réduite, en collaborant étroitement avec les associations de personnes handicapées et les autres parties prenantes ;
6. *Encourage* les États membres à soutenir les activités de l'OACI avec des ressources à la fois financières et en nature, pour garantir la mise en œuvre réussie des mesures convenues en vue de soutenir le transport aérien des personnes handicapées et à mobilité réduite.

13.36 Dans la note WP/340, la République dominicaine, appuyée par Aruba (Royaume des Pays-Bas), le Belize, la Bolivie (État plurinational de), le Chili, la Colombie, le Costa Rica, Cuba, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Nicaragua, Panama, le Paraguay, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), a rendu compte des initiatives de son autorité de l'aviation civile (JAC) visant à faire mieux connaître et à promouvoir les bonnes pratiques en matière d'accessibilité au transport aérien, notamment l'élaboration de lignes directrices visant à l'humanisation du traitement des passagers à mobilité réduite. À l'issue des délibérations, le Comité a noté les initiatives de la République dominicaine, et il a prié instamment l'OACI et les États d'accroître leurs efforts concernant des dispositions appropriées pour le transport aérien des personnes handicapées.

13.37 Le Comité a pris note des notes d'information WP/544, présentée par le Brésil, et WP/461, présentée par les Partenaires internationaux pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation (iPADIS).

### ***Traite des personnes et trafic d'espèces sauvages***

13.38 L'Argentine, le Paraguay et l'Uruguay, dans la note WP/54, parrainée par le Belize, le Brésil, le Chili, la Colombie, la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), le Costa Rica, Cuba, El Salvador, l'Équateur, l'État plurinational de Bolivie, le Guatemala, le Guyana, le Honduras, la Jamaïque, le Mexique, le Panama, les Pays-Bas, le Nicaragua, le Pérou et le Suriname, et la République bolivarienne du Venezuela, dans la note WP/412, ont rendu compte de la situation actuelle dans les États de la région Amérique du Sud en ce qui concernait la traite des personnes, et ils ont invité l'Assemblée à envisager, entre autres, de renforcer la coopération internationale et la collaboration intersectorielle et d'encourager les États à incorporer les questions liées à la traite des personnes à leurs campagnes sur la culture de la sûreté de l'aviation et de la facilitation. À l'issue des délibérations, le Comité a prié instamment les États de tenir compte de la traite des personnes dans leurs campagnes sur la culture de la sûreté et de la facilitation de l'aviation, de promouvoir des protocoles et des mécanismes de réponse pour le signalement des cas, ainsi que pour le partage de statistiques entre points de contact (PoC), y compris des séminaires et des ateliers dans les bureaux régionaux de l'OACI.

13.39 Dans la note WP/318, parrainée par la Thaïlande, les États-Unis ont indiqué que le personnel aéronautique en contact avec le public et les voyageurs pouvait jouer un rôle important dans la détection et le blocage de la traite des personnes si on leur fournissait les moyens de reconnaître les cas suspects et de les notifier aux autorités compétentes, lorsqu'une stratégie globale de lutte contre la traite des personnes était adoptée. La note a invité l'Assemblée à soutenir une résolution sur l'importance d'une stratégie globale. À l'issue des délibérations, le Comité a noté que les résolutions de l'Assemblée A40-15, *Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes*, et A40-16, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*, contenaient des dispositions sur la traite des personnes, et il est convenu que le dispositif du projet de résolution figurant dans l'appendice à la note devait donner lieu à des modifications de la résolution A40-15, selon les besoins, plutôt qu'à la création d'une nouvelle résolution.

### **Résolution 13/3 : Élaboration et mise en œuvre de dispositions de facilitation — Lutte contre la traite des personnes**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Protocole additionnel à la Convention des Nations Unies contre la criminalité transnationale organisée visant à prévenir, réprimer et punir la traite des personnes, en particulier des femmes et des enfants, adopté en novembre 2000 par l'Assemblée générale des Nations Unies et entré en vigueur le 28 janvier 2004, fournit un cadre international qui a été ratifié par la majorité des pays,

*Considérant* que la Circulaire 352, *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, publiée conjointement en mai 2018 par l'OACI et le Haut-Commissariat des Nations Unies aux droits de l'homme souligne le rôle important de l'aviation internationale dans la lutte contre la traite des personnes,

*Considérant* que dispenser aux employés et aux autres membres du personnel aéronautique qui sont en contact avec la clientèle une formation pour les aider à identifier les cas soupçonnés de traite des personnes et y réagir peut aider à arrêter ce crime,

*Considérant* que la pratique recommandée 8.49 figurant dans l'Annexe 9 — *Facilitation* encourage les États contractants à prendre des mesures pour veiller à la mise en place de procédures de lutte contre la traite des personnes, notamment des systèmes de notification clairs et des points de contact pertinents des autorités compétentes pour les exploitants d'aéroports et d'aéronefs,

*Considérant* que la pratique recommandée 8.50 de l'Annexe 9 encourage les États contractants à prendre des mesures pour veiller à ce que le personnel des exploitants d'aéroports et d'aéronefs qui est en contact direct avec le public voyageur reçoive une formation de sensibilisation à la traite des personnes,

*Considérant* que la réalisation de campagnes de sensibilisation auprès du personnel aéronautique et du public voyageur peut aider à accroître la détection et la notification des cas soupçonnés de traite des personnes,

*Considérant* que l'OACI devrait favoriser l'élaboration de lignes directrices claires sur la traite des personnes à mettre en œuvre par chaque État, notamment des modèles de protocole de notification et un mode d'application de la loi centré sur les victimes et tenant compte des traumatismes subis,

*Considérant* que le Doc 10171 mis au point par le Groupe d'experts de la facilitation (FALP), *A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector* [Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur aéronautique], adopté par le FALP en juillet 2021 et par le Comité du transport aérien (ATC) en septembre de la même année, renforce les politiques et les cadres de procédure nationaux en matière de lutte contre la traite et fournit aux États, aux autorités et organisations de l'aviation civile, aux exploitants d'aéronefs et aux aéroports des orientations et recommandations destinées à éclairer l'élaboration de stratégies globales de lutte contre la traite, dans le droit fil de la résolution A41-17 de l'Assemblée de l'OACI, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI liées à la facilitation*,

*Considérant* que l'adoption d'une stratégie globale intégrant la législation, la volonté politique, les politiques, les protocoles de notification et les mécanismes d'intervention, les partenariats, la formation, la sensibilisation du public, la collecte de données, l'échange d'informations (y compris des recommandations et des perspectives éclairées par l'expérience des rescapés de la traite) et l'aide aux victimes et aux rescapés peut aider les autorités et organisations d'aviation civile, les exploitants d'aéronefs et les aéroports à mettre un terme à ce crime,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller à adopter et à mettre en œuvre rapidement les pratiques recommandées 8.49 et 8.50 figurant dans l'Amendement n° 29 de l'Annexe 9 ;
2. *Demande* aux États membres de prêter l'attention voulue à la Circulaire 352 — *Lignes directrices sur la formation des équipages de cabine : mesures à prendre en cas de détection de traite de personnes*, lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
3. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents relatifs à la question de la lutte contre la traite des personnes soient actuels et adaptés aux besoins des États membres ;

4. *Demande aux États membres de prêter l'attention voulue au Doc 10171, A Comprehensive Strategy for Combatting Human Trafficking in the Aviation Sector* [Stratégie globale de lutte contre la traite des personnes dans le secteur aéronautique], lorsqu'ils mettent en œuvre les dispositions pertinentes de l'Annexe 9.

-----

13.40 Dans la note WP/420, la République bolivarienne du Venezuela, appuyée par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Panama, le Paraguay et l'Uruguay, a fait valoir que la lutte contre la traite des personnes bénéficierait de protocoles supplémentaires fondés sur l'expérience acquise dans la détection et la gestion de situations anormales, tels qu'ils étaient appliqués dans le domaine de la sûreté de l'aviation civile. Le Comité, durant l'examen de la note, a prié instamment les États d'accroître leurs efforts pour mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation*, de tenir compte des éléments indicatifs de l'OACI, et de collaborer avec toutes les parties prenantes.

13.41 Dans la note WP/144, le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA) ont indiqué que le transport aérien était souvent utilisé par les trafiquants d'espèces sauvages et ont proposé un amendement de la résolution A40-16 de l'Assemblée. À l'issue des délibérations, le Comité est convenu de modifier la résolution de manière à y ajouter des dispositions concernant le trafic d'espèces sauvages.

#### ***Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation***

13.42 Dans la note WP/18, le Conseil a rendu compte des faits nouveaux et de l'orientation future des travaux de l'OACI en ce qui concernait la facilitation, l'Annexe 9 — *Facilitation*, la Stratégie du programme d'identification des voyageurs (TRIP) et le Répertoire de clés publiques (RCP), et il a invité l'Assemblée à adopter le projet de résolution figurant dans l'appendice à la note. Après examen de la note, le Comité est convenu de recommander à la Plénière d'adopter la résolution 13/4, en remplacement de la résolution A40-16. Il a noté la position d'une délégation concernant la ratification unilatérale du Protocole de Montréal de 2014.

#### **Résolution 13/4 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation**

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

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

*Reconnaissant* que les restrictions et mesures de santé publique imposées par la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur de l'aviation, répercussions qui doivent être prises en compte par l'OACI et les États membres lors de la prise de décisions relatives à la facilitation du transport aérien,

*Réaffirmant* les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 et, entre autres, la nécessité d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, de garantir la résilience à long terme de l'aviation internationale et d'intégrer les enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes,

*Rappelant* les conclusions et recommandations du volet Facilitation de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19, tenue en octobre 2021,

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

*Considérant* que les résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU soulignent que les travaux de l'OACI sur la gestion du contrôle aux frontières et la sûreté des documents de voyage dans la lutte continuent d'être importants pour la lutte contre le terrorisme ;

1. *Décide* que les appendices joints à la présente résolution et énumérés ci-après constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI en matière de facilitation, telle que celle-ci se présente à la clôture de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

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

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

Appendice C — Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation

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

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

3. *Déclare* que la présente résolution annule et remplace la résolution A40-16, *Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI liée à la facilitation*.

## APPENDICE A

### Élaboration et mise en œuvre de dispositions relatives à la facilitation

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Considérant* que la mise en accessibilité du transport aérien à tous les passagers constitue une contribution clé à la réalisation des objectifs de développement durable des Nations Unies,

*Considérant* que les documents de voyage lisibles à la machine (DVLM) renforcent le processus de gestion des contrôles aux frontières et la sûreté en améliorant l'intégrité des documents qui permettent de vérifier l'identité des voyageurs et des membres d'équipage,

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

*Considérant* que les DVLM et autres outils d'information sur les passagers peuvent également être utilisés à des fins de sûreté, en renforçant les processus de gestion des contrôles aux frontières et en améliorant l'intégrité des documents, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour repérer les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement,

*Considérant* que l'Assemblée de l'OACI, à sa 38<sup>e</sup> session, en 2013, a décidé que les États membres devraient être encouragés à utiliser le système de notification électronique des différences (EFOD) qui avait été élaboré pour répondre au besoin d'un moyen plus efficace de notification et de recherche des différences par rapport aux normes et pratiques recommandées (SARP) et remplacer les mécanismes existants sur support papier,

*Consciente* des éléments de l'Annexe 9 — *Facilitation* qui appuient à la fois les objectifs de la gestion des frontières et ceux de la sécurité des frontières qui font l'objet d'audits du Programme universel OACI d'audits de sûreté (USAP),

*Reconnaissant* l'importance de la facilitation et la nécessité de disposer de ressources humaines et financières suffisantes pour appuyer les activités du programme de facilitation et aider les États membres à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées à l'Annexe 9 — *Facilitation*,

*Rappelant* le communiqué publié à l'issue de la Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal les 29 et 30 novembre 2018 et les conclusions et recommandations de la conférence relatives à la gestion des contrôles aux frontières,

1. *Prie instamment* les États membres de veiller tout particulièrement à renforcer leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 ;
2. *Demande* aux États membres de mettre en place, dans la mesure du possible, des mesures harmonisées, collaboratives et faisant consensus aux échelons mondial et régional qui tiennent compte des différentes circonstances et politiques nationales, ne créent pas de fardeaux économiques indus et ne compromettent pas la sécurité et la facilitation de l'aviation civile, afin de faciliter la relance et le développement durable des voyages internationaux de passagers,
3. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte du Doc 9984, *Manuel sur l'accès des personnes handicapées au transport aérien*, dans leur mise en œuvre des dispositions pertinentes de l'Annexe 9 ;
4. *Demande* au Secrétaire général d'élaborer un programme de travail sur l'accessibilité aux passagers handicapés dans le but de tendre vers un système de transport aérien inclusif à cet égard ;
5. *Demande* au Conseil de veiller à ce que l'Annexe 9 — *Facilitation* soit d'actualité et réponde aux besoins contemporains des États membres, à leurs obligations découlant des résolutions du Conseil de

sécurité des Nations Unies en ce qui concerne la gestion du contrôle aux frontières et la sécurité des documents de voyage et du Règlement sanitaire international (2005) de l'Organisation mondiale de la Santé (OMS), à l'attitude à adopter et aux interventions en cas d'urgences de santé publique, en plus de leurs besoins relatifs à l'administration du fret et des passagers et aux avancées technologiques liées à cette administration;

6. *Demande* au Secrétaire général de veiller à ce que les éléments indicatifs pertinents soient à jour et répondent aux besoins des États membres ;

7. *Demande* au Conseil de s'assurer que les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la gestion des contrôles aux frontières et celles de l'Annexe 17 — *Sûreté* soient mutuellement compatibles et complémentaires ;

8. *Prie instamment* les États membres de tenir dûment compte des éléments indicatifs et des pratiques optimales actuels en matière d'orientation et de signalisation, notamment le Doc 9636, *Signes internationaux destinés aux usagers des aéroports et des gares maritimes*, dans la mesure où il est encore applicable ;

9. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que tous les services ou agences qui jouent un rôle dans la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation*, notamment les administrations de l'aviation civile, les autorités chargées de l'immigration, des douanes, de la santé, des quarantaines, de la délivrance des documents de voyage, du contrôle de la circulation aérienne et de l'application de la loi, ainsi que les autorités postales, la police des frontières et les autorités chargées des affaires étrangères, aient un accès approprié au système de notification électronique des différences (EFOD) pour que la liste de contrôle de conformité liée à l'Annexe 9 soit établie de manière exhaustive ;

10. *Prie instamment* le Conseil de veiller à ce que les programmes de facilitation soient traités comme une question de la plus haute priorité et se voient accorder les ressources appropriées par l'OACI et ses États membres ;

11. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de facilitation de l'Organisation au moyen de contributions volontaires sous forme de ressources humaines et financières autres que celles qui sont inscrites au budget au titre du programme ordinaire ;

12. *Reconnaissant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la facilitation, demande au Conseil et au Secrétaire général d'assurer la durabilité à long terme des programmes de facilitation de l'OACI, en prenant des mesures pour tenir compte des exigences de financement dans le budget programme ordinaire, au plus tôt et dans la mesure du possible et garantir la disponibilité d'effectifs suffisants, dans les meilleurs délais.

## 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**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que les États membres reconnaissent la pertinence de la gestion de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières pour l'objectif stratégique de l'OACI en matière de sûreté de l'aviation et de facilitation,

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

- a) les documents, outils et méthodes de base nécessaires pour garantir une preuve authentique d'identité ;
- b) la conception et la fabrication de documents lisibles à la machine (DVLM) normalisés, en particulier des passeports électroniques, conformes aux spécifications de l'OACI définies dans le Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine* ;
- c) les procédures et protocoles de délivrance de documents par les autorités compétentes à des détenteurs autorisés, et les contrôles pour lutter contre le vol, la falsification et la perte ;
- d) les systèmes et outils d'inspection pour une lecture et une vérification efficaces et sûres des DVLM aux frontières, y compris l'utilisation du répertoire de clés publiques (RCP) de l'OACI ;
- e) les applications interopérables qui assurent un rapprochement opportun, sûr et fiable des DVLM et de leur titulaire avec les données disponibles et pertinentes au cours des opérations d'inspection ;

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

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

*Considérant* que les États Membres de l'ONU ont adopté par la résolution 70/1 du 25 septembre 2015 le Programme de développement durable à l'horizon 2030, qui comprend un ensemble de 17 objectifs de développement durable reposant sur 169 cibles, la cible 16.9 consistant à fournir à tous une identité juridique, notamment grâce à l'enregistrement des naissances, d'ici à 2030,

*Considérant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, par ses résolutions 1373 (2001), 2178 (2014), 2396 (2017) et 2482 (2019), a enjoint tous les États membres à empêcher les mouvements de terroristes ou de groupes terroristes en instituant des contrôles efficaces aux frontières, ainsi que des contrôles lors de la délivrance de documents d'identité et de documents de voyage et en prenant des mesures pour empêcher la contrefaçon, la falsification ou l'usage frauduleux de documents d'identité et de documents de voyage,

*Considérant* que l'authenticité et la validité des DVLM dépendent de leur lisibilité et de leur protection, des mesures physiques de sûreté y contribuant, et des mesures électroniques de sûreté les garantissant,

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

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

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

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

*Considérant* que la fourniture sans délai à l'Organisation internationale de police criminelle (INTERPOL) d'informations exactes relatives aux documents de voyage délivrés par les États membres qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD), est obligatoire conformément à une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation*;

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

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

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

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

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

*Considérant* que l'OACI a créé le Répertoire de clés publiques (RCP) pour faciliter l'authentification des documents de voyage électroniques lisibles à la machine (DVLM électroniques), y compris les passeports électroniques, renforçant ainsi leur sûreté et l'intégrité des contrôles aux frontières,

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

*Considérant* que la coopération sur les questions de traite de personnes entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre la traite de personnes,

1. *Prie instamment* les États membres d'identifier les personnes de manière univoque, dans le cadre de la gestion des documents de voyage et des contrôles aux frontières, afin d'optimiser les avantages en matière de facilitation et de sûreté de l'aviation, notamment pour éviter les actes d'intervention illicite et autres menaces visant l'aviation civile ;

2. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre des processus et outils rigoureux pour préserver l'intégrité et la sûreté des documents sources, notamment en appliquant des principes de preuve d'identité qui garantissent que l'identité existe et correspond à une personne vivante, que le postulant est lié à l'identité et est unique pour le système, par l'établissement de la fiabilité de son « empreinte sociale », et la vérification d'un dossier d'agence ou l'association du dossier avec une ou plusieurs caractéristiques biométriques ;
3. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de gestion de l'identification pour préserver la sûreté et l'intégrité du processus de délivrance des documents de voyage ;
4. *Prie instamment* les États membres de redoubler d'efforts en établissant et en mettant en œuvre un système solide de vérification de l'intégrité des documents de voyage électroniques lisibles à la machine, en particulier par l'authentification de leurs signatures électroniques et la vérification de leur validité ;
5. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de tenir et mettre à jour la feuille de route pour la mise en œuvre de la stratégie TRIP OACI afin d'aider les États membres à identifier expressément les personnes, et pour renforcer la sûreté et l'intégrité de leurs documents de voyage et de leurs contrôles aux frontières ;
6. *Demande* aux États membres d'intensifier leurs efforts pour garantir la sûreté et l'intégrité de l'identification des voyageurs et des contrôles aux frontières, et de s'aider mutuellement dans ces domaines ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de délivrer des passeports lisibles à la machine conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
8. *Rappelle* aux États membres de veiller à ce que les passeports non lisibles à la machine soient retirés de la circulation ;
9. *Prie instamment* les États membres qui ont décidé de délivrer des documents de voyage électroniques lisibles à la machine de respecter les spécifications du Doc 9303 ;
10. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les documents de voyage délivrés aux réfugiés et aux personnes apatrides (les « titres de voyage prévus par la Convention (TVC) ») soient lisibles à la machine, conformément aux spécifications du Doc 9303 ;
11. *Rappelle* aux États membres d'établir des contrôles pour se prémunir contre le vol de leurs documents de voyage vierges et le détournement de documents de voyage nouvellement délivrés ;
12. *Prie instamment* les États membres qui ont besoin d'assistance pour établir des systèmes efficaces et efficaces d'identification des voyageurs et de contrôle aux frontières de contacter l'OACI sans tarder ;
13. *Demande* au Conseil de veiller à ce que les spécifications et éléments indicatifs du Doc 9303, *Documents de voyage lisibles à la machine*, restent à jour compte tenu des progrès technologiques ;
14. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs processus de gestion des contrôles aux frontières, comme l'a demandé le Conseil de sécurité de l'ONU dans ses résolutions pertinentes, en mettant en œuvre les normes connexes de l'Annexe 9 – *Facilitation* ;

15. *Exhorte* les États membres à mettre en œuvre des solutions technologiques en vue de renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé, comme l'utilisation conjointe des postes de contrôle frontalier automatisé (CFA) et le RCP de l'OACI lorsqu'ils authentifient les DVLM électroniques ;
16. *Demande* au Secrétaire général de continuer de chercher des solutions technologiques visant à renforcer la sûreté et la facilitation des contrôles aux frontières tout en améliorant les formalités de congé ;
17. *Demande* au Conseil de poursuivre les travaux pour renforcer davantage l'intégrité de l'identification des voyageurs et de la gestion des contrôles aux frontières ainsi que la sûreté, et d'élaborer des éléments indicatifs pour aider les États membres à faire avancer la réalisation de ces objectifs ;
18. *Prie instamment* le Conseil de chercher à intensifier l'assistance et le soutien au renforcement des capacités des États membres dans les domaines de l'identification des passagers et des contrôles aux frontières, notamment en s'assurant que l'OACI joue un rôle proactif de chef de file pour ce qui est de faciliter et de coordonner cette assistance dans la communauté internationale ;
19. *Prie instamment* tous les États membres de s'inscrire au RCP de l'OACI, de télécharger dans le répertoire les informations relatives à leur pays et d'utiliser les informations mises à disposition par tous les États pour authentifier les DVLM électroniques aux points de contrôle ;
20. *Prie instamment* les États membres qui ne le font pas déjà de fournir sans délai à INTERPOL des informations exactes relatives aux documents qu'ils ont délivrés et qui ont été volés, perdus ou révoqués, pour saisie dans la base de données de cette organisation sur les documents de voyage volés ou perdus (SLTD) ;
21. *Exhorte* les États membres qui ne le font pas déjà de vérifier, aux points de contrôle frontalier des entrées et des départs, les documents de voyage des personnes effectuant des voyages internationaux en les comparant aux informations de la base de données SLTD ;
22. *Prie instamment* les États membres de mettre en place des mécanismes efficaces et efficaces afin de mettre en œuvre la transmission de données à la base de données SLTD et sa consultation ;
23. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention de la traite de personnes ;
24. *Demande* au Secrétaire général de continuer à élaborer des éléments indicatifs pertinents sur la lutte contre la traite de personnes afin d'appuyer les États membres dans la mise en œuvre des dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* portant sur la traite de personnes ;

## APPENDICE C

### **Initiatives nationales et internationales et coopération en matière de facilitation**

*L'Assemblée,*

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

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

*Considérant* que la coopération en matière de facilitation entre États membres et avec les différentes parties nationales, régionales et internationales et secteurs d'activité intéressés par les questions de facilitation, est avantageuse pour toutes les parties en cause,

*Considérant* qu'une telle coopération est devenue essentielle compte tenu de la prolifération de systèmes non uniformes d'échange de données passagers, qui compromet la viabilité de l'industrie du transport aérien, ainsi que des demandes croissantes de la part des autorités de contrôle frontalier pour ce qui concerne l'échange de données passagers ;

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

*Considérant* que l'Annexe 9 offre un cadre pour la facilitation de l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, notamment la norme 8.47 qui impose aux États membres l'établissement de lois, règlements et/ou politiques pour appuyer l'assistance aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles, et la Pratique recommandée aux exploitants d'aéronefs et d'aéroports d'élaborer des plans adaptés visant à porter une assistance efficace en temps voulu aux victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles,

*Considérant* que la coopération sur les questions de trafic des espèces sauvages entre les États membres et les diverses parties nationales, régionales et internationales et autres parties prenantes dans ce domaine a eu des retombées positives sur les procédures de lutte contre le trafic des espèces sauvages,

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

2. *Prie instamment* les États membres de participer à des programmes régionaux et sous-régionaux de facilitation du transport aérien et d'autres organisations de l'aviation intergouvernementales ;

3. *Prie instamment* les États membres de prendre toutes les dispositions nécessaires pour garantir l'élaboration d'un programme national de facilitation du transport aérien et la création de comités nationaux de facilitation du transport aérien ou d'autres moyens appropriés :

a) pour assurer une mise en œuvre efficace en temps voulu des normes et pratiques recommandées de l'Annexe 9 — *Facilitation* ;

b) pour attirer régulièrement l'attention de toutes les administrations intéressées sur la nécessité :

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

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

iii) de promouvoir une culture de la facilitation ;

iv) d'assurer la coordination entre tous les organismes et ministères compétents, notamment les autorités de santé publique et les parties prenantes dans le cadre de la mise en place de comités nationaux de facilitation du transport aérien ;

- c) pour prendre l’initiative des mesures d’application nécessaires ;
  - d) pour faire en sorte qu’une coordination appropriée soit en place en vue de la mise en œuvre effective de la stratégie TRIP OACI ;
4. *Prie instamment* les États membres d’encourager l’étude des problèmes de facilitation par leurs programmes et comités nationaux de facilitation et d’autres programmes et comités de facilitation, et de coordonner leurs conclusions avec celles des autres États membres avec lesquels ils ont des liaisons aériennes ;
5. *Prie instamment* les États membres limitrophes ou voisins de se consulter sur les problèmes communs qu’ils seraient susceptibles d’avoir à résoudre dans le domaine de la facilitation, chaque fois qu’il apparaît qu’une telle consultation pourrait permettre de trouver une solution uniforme à ces problèmes ;
6. *Prie instamment* les États membres, les exploitants d’aéronefs et les exploitants d’aéroports de continuer de coopérer intensivement en vue de :
- a) repérer les problèmes de facilitation et y trouver des solutions ;
  - b) concevoir des arrangements de coopération pour la prévention du trafic illicite de stupéfiants, de l’immigration illégale, de la propagation de maladies transmissibles et des autres menaces aux intérêts nationaux ;
7. *Prie instamment* les États membres d’engager les exploitants d’aéronefs et d’aéroports et les associations regroupant ces exploitants à participer aux systèmes électroniques d’échange de données en vue d’acheminer avec le maximum d’efficacité les marchandises aux aéroports internationaux ;
8. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre les dispositions de l’Annexe 9 en vue de faciliter l’assistance aux victimes d’accidents d’aviation et à leurs familles, notamment en faisant en sorte que les exploitants d’aéronefs et d’aéroports élaborent des plans adaptés visant à porter assistance en temps voulu aux victimes d’accidents d’aéronefs et à leurs familles, sachant que les plans des exploitants d’aéroports peuvent faire partie intégrante des plans d’urgence d’aérodrome exigés à l’Annexe 14 ;
9. *Prie instamment* les États et les exploitants d’aéronefs et d’aéroports, en collaboration avec les organisations internationales intéressées, de faire tout leur possible pour accélérer l’acheminement et le dédouanement du fret aérien, tout en garantissant la sûreté de la chaîne d’approvisionnement internationale ;
10. *Demande* aux États membres d’envisager de désigner une autorité ou un mécanisme de coordination compétent pour la facilitation et de veiller à ce que des mécanismes de financement durables, dotés d’effectifs correspondants, soient disponibles pour appuyer la mise en œuvre des dispositions de l’Annexe 9 relatives à la facilitation et des activités connexes ;
11. *Demande* aux États membres de ratifier et mettre en œuvre le Protocole de Montréal de 2014 et de prendre en considération les recommandations du *Manuel sur les aspects juridiques de la question des passagers indisciplinés ou perturbateurs* (Doc 10117) de l’OACI ;
12. *Demande* aux États membres de garantir la fourniture d’assistance aux personnes handicapées voyageant par avion et en particulier de prendre des dispositions pour réduire les obstacles qui limitent la capacité des personnes âgées et des personnes handicapées en période d’application de procédures extraordinaires, comme lors d’urgences de santé publique ;

13. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les installations aéroportuaires soient adaptées aux besoins des personnes handicapées, que des mécanismes de levage et des dispositifs appropriés soient largement disponibles, que les emplacements désignés pour la prise en charge et le débarquement des personnes handicapées soient situés aussi près que possible des entrées et sorties principales des aéroports et que des emplacements de stationnement automobile adéquats et accessibles soient réservés pour les personnes ayant des besoins en matière de mobilité, y compris pendant une urgence de santé publique ;

14. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que des services aéroportuaires répondant aux besoins des personnes handicapées soient disponibles, notamment pour la fourniture d'informations aux malentendants et aux malvoyants sur les services à bord ;

15. *Prie instamment* les États membres d'établir un dialogue et une coopération entre les organismes nationaux et régionaux liés aux contrôles aux frontières et à la sûreté concernant leurs obligations à l'égard de l'Annexe 9 — *Facilitation* et des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU ;

16. *Demande* au Secrétaire général de s'assurer que l'OACI poursuive ses travaux sur la gestion des contrôles aux frontières et la sécurité des documents de voyage dans la lutte contre le terrorisme, et de renforcer sa coopération et sa collaboration avec les organismes pertinents de l'ONU, comme le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) et l'Office des Nations Unies contre la drogue et le crime (ONUDC) ;

17. *Prie instamment* les États membres d'établir entre toutes les parties prenantes un système efficace de partage de l'information et de collaboration dans la prévention du trafic des espèces sauvages.

## APPENDICE D

### Systèmes d'échange de données sur les passagers

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, dans la résolution 2396 (2017), se félicitant que l'OACI ait décidé d'établir une norme de l'Annexe 9 — *Facilitation* relative à l'utilisation par ses États membres de systèmes de renseignements préalables concernant les voyageurs (RPCV), et reconnaissant que nombre de ses États membres ne l'ont pas encore appliquée, a décidé, au paragraphe 11, qu'en application du paragraphe 9 de la résolution 2178 (2014) et de la norme fixée par l'OACI, ses États membres devaient, entre autres, mettre en place des systèmes RPCV et exiger des compagnies aériennes effectuant des vols sur leur territoire qu'elles communiquent à l'avance ces renseignements aux autorités nationales compétentes ;

*Considérant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, également dans la résolution 2396, au paragraphe 12, a décidé que les États membres renforceraient leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser, dans le cadre des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données des dossiers passagers (PNR) et de veiller à ce que ces données soient communiquées à toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes, demande aussi aux États membres, à l'ONU et aux autres entités internationales, régionales et sous-régionales de fournir aux États membres une assistance technique et des ressources et de renforcer leurs capacités afin qu'ils puissent

mettre en place de tels systèmes et, le cas échéant, encourage les États membres à communiquer les données PNR aux États membres concernés afin de détecter les combattants terroristes étrangers qui rentrent dans leur pays d'origine ou de nationalité, ou qui se rendent dans un pays tiers ou s'y réinstallent, en particulier toutes les personnes désignées par le Comité faisant suite aux résolutions 1267 (1999), 1989 (2011) et 2253 (2015) ;

*Considérant* que, dans sa résolution 2482 (2019), le Conseil de sécurité de l'ONU a demandé aux États membres de faire respecter les obligations de recueillir et analyser les RPCV et de se doter des moyens de recueillir, traiter et analyser, en application des normes et pratiques recommandées de l'OACI, les données PNR et de s'assurer que ces données sont communiquées aux autorités nationales compétentes et utilisées par elles, dans le plein respect des droits de l'homme et des libertés fondamentales, ce qui aidera les autorités chargées de la sûreté à repérer les connexions entre les individus associés à la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, et les terroristes, afin d'empêcher les terroristes de voyager et afin de poursuivre devant les tribunaux le terrorisme et la criminalité organisée, qu'elle soit nationale ou transnationale, y compris grâce à des programmes de renforcement des capacités ;

*Considérant* que les données RPCV et les données PNR mentionnées dans la stratégie TRIP OACI peuvent aussi être utilisées à des fins de sûreté, ce qui ajoute une couche importante au système de l'aviation civile internationale, pour détecter les terroristes et prévenir les actes d'intervention illicite bien avant le processus d'embarquement :

1. *Prie instamment* les États membres d'engager les exploitants d'aéronefs offrant des services de transport aérien international à participer aux systèmes électroniques d'échange de données en fournissant des renseignements préalables concernant les voyageurs afin d'acheminer avec le maximum d'efficacité les passagers aux aéroports internationaux ;
2. *Prie instamment* les États membres de s'assurer que, dans l'utilisation des systèmes électroniques d'échange de données sur les passagers, leurs exigences en matière de données sur les passagers soient conformes aux normes internationales adoptées à cet effet par les organisations internationales et institutions compétentes du système des Nations Unies, et d'assurer la sécurité, le traitement équitable et la préservation de ces données dans le plein respect des droits de l'homme ;
3. *Demande* aux États membres de mettre en place un système de guichet unique pour les données passagers qui permet aux parties concernées par le transport aérien de passagers de communiquer des informations normalisées sur les passagers (c'est-à-dire des données RPCV, RPCVi et/ou PNR) par un point d'entrée commun afin de satisfaire à toutes les obligations relatives à l'entrée et/ou la sortie des passagers qui peuvent être imposées par divers organismes publics ;
4. *Prie instamment* les États membres de s'aider entre eux et de partager des meilleures pratiques, selon le cas, pour mettre en place des systèmes d'échange de données sur les passagers ;
5. *Demande* aux États membres d'envisager la mise en place de systèmes RPCV interactifs et de proposer aux exploitants d'aéronefs des solutions intégrées de vérification préalable au voyage des exigences en matière d'immigration, de sécurité et de santé publique ;
6. *Exhorte* les États membres à appuyer le travail mené par l'OACI pour élaborer des éléments indicatifs appropriés et mettre en œuvre les dispositions de l'Annexe 9 relatives aux données PNR ;
7. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas déjà fait de renforcer leur capacité de collecter, de traiter et d'analyser les données PNR et de veiller à ce que ces données soient partagées avec toutes les autorités nationales compétentes et utilisées par celles-ci, dans le plein respect des droits de l'homme et

des libertés fondamentales, aux fins de prévenir, de détecter et d'instruire les infractions terroristes et les voyages de terroristes.

#### **Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique**

14.1 À ses septième et huitième séances, le Comité exécutif a examiné la question de la politique en matière de sûreté de l'aviation (AVSEC) sur la base du rapport du Conseil sur la mise en œuvre du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) (WP/4), et de l'Année OACI de la culture de la sûreté en 2021 (WP/23). Il a aussi examiné la proposition du Conseil relative à l'actualisation des résolutions suivantes : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation (WP/5) et Cybersécurité de l'aviation civile (WP/22). En outre, 39 notes ont été soumises par les États et les observateurs (sous les numéros suivants : 137, 331, 75, 333, 189, 387, 222, 282 révision n° 1, 152, 349, 293, 422, 347 révision n° 1, 130, 154, 156, 388, 267, 480, 518, 524, 517, 330, 25, 271, 238 révision n° 1, 302, 243, 539, 74, 158, 281, 231, 241, 151, 416, 374, 64 et 423).

14.2 Le Bangladesh a proposé, dans la note WP/137, de prendre en considération certains éléments dans la prochaine révision du GASeP, notamment pour élaborer une version du Plan qui soit plus réaliste, plus claire et mieux réalisable et assortie d'orientations.

14.3 Dans la note WP/331, le Chili, le Brésil et la Colombie, avec l'appui de l'Argentine, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guatemala, du Panama, de l'Uruguay, ainsi que d'États de la région Amérique du Sud (SAM) et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), ont rendu compte de l'expérience d'États en ce qui concernait la mise en œuvre de la feuille de route régionale NAM/CAR/SAM du GASeP. La note a souligné également comment la pandémie a affecté les mécanismes de coopération et la circulation des personnes, donnant ainsi lieu à la nécessité de réviser la feuille de route du GASeP et ses indicateurs.

14.4 Dans la note WP/75, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et des États membres de la Commission de l'aviation civile africaine (CAFAC), et la Chine, avec le parrainage du Brésil et des États-Unis, a préconisé l'élaboration de processus clairs de surveillance et de compte rendu dans le cadre du GASeP en vue de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde, sans pour cela accorder moins d'attention au respect des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*, en tirant parti des données et ressources existantes, ainsi que des mécanismes de renforcement des capacités. La note a souligné aussi l'importance de mettre à profit l'Année de la culture de la sûreté et d'en maintenir la dynamique, et a invité l'OACI à prendre de nouvelles mesures pour soutenir la réalisation des objectifs du GASeP.

14.5 Dans la note WP/333, la République dominicaine a proposé de redéfinir les échéanciers fixés pour l'exécution des tâches au titre du GASeP, ainsi que les pourcentages du nombre total d'États audités qui devaient atteindre les taux de mise en œuvre des éléments cruciaux d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation indiqués dans le Programme universel d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA). La note a aussi suggéré d'élaborer une méthode pour traduire les résultats des indicateurs des tâches GASeP en pourcentages, afin qu'ils soient alignés sur les objectifs ambitieux mondiaux du GASeP.

14.6 Dans la note WP/189, présentée par les États-Unis et coparrainée par les Émirats arabes unis, la Malaisie, la République dominicaine, Singapour, la Thaïlande, le Conseil international des aéroports (ACI) et l'Association du transport aérien international (IATA), la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée était invitée à réfléchir aux succès des efforts de sensibilisation à la sûreté et il lui était proposé de prendre des mesures

pour que se concrétisent les possibilités d'examiner et d'évaluer les plans et programmes de l'OACI relatifs à la sûreté de l'aviation, y compris le GAsEP, et de faire preuve d'innovation en la matière.

14.7 Dans la note WP/387, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, du Panama, de la République dominicaine et de l'Uruguay, a suggéré que les mécanismes de mesure du GAsEP soient conçus de façon à pouvoir déterminer la part des contributions des composantes « OACI », « États » et « secteur », individuellement ou de manière combinée, à la mise en œuvre dudit GAsEP, et que cette mise en œuvre ne soit pas exclusivement fondée sur la mise en œuvre effective par les États qui ressortait des conclusions d'audit de l'USAP. Elle a en outre indiqué qu'il importait de pouvoir réfléchir à l'utilité de nouveaux paramètres éventuels pour mesurer les objectifs mondiaux inscrits dans le GAsEP, puisque la feuille de route qui l'accompagnait était un document évolutif qu'il était possible d'examiner et d'ajuster périodiquement si besoin était.

14.8 Dans la note WP/222, le Brésil, avec l'appui des 20 États membres de la CLAC, a rendu compte de son expérience face à l'augmentation du nombre de passagers indisciplinés à la suite de la pandémie de COVID-19, de nombreux passagers ayant refusé de se conformer aux règles de sûreté de l'aviation ou aux règlements sanitaires locaux.

14.9 Dans la note WP/282, révision n° 1, la République de Corée a proposé l'élaboration de normes internationales pour le système de notification volontaire en matière de sûreté de l'aviation (ASVR) afin de renforcer la sûreté de l'aviation dans le monde sur la base d'une culture de la sûreté et elle a demandé à l'Assemblée d'envisager l'introduction d'un système de gestion proactive de la sûreté en utilisant les données collectées par le système de notification et en introduisant des objectifs et des indicateurs de performance de sûreté.

14.10 Les Émirats arabes unis, dans la note WP/152, avec le parrainage de l'Australie, du Canada, des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande, des Pays-Bas et de Singapour, ont rappelé que la méthodologie de contrôle de la qualité pendant la pandémie de COVID-19 avait intégré certaines techniques à distance afin de respecter une distance physique et de se conformer aux restrictions et mesures imposées pour lutter contre la COVID-19. Cette note a décrit les avantages que pourrait présenter le développement de ces techniques à distance comme moyen supplémentaire de supervision efficace de la sûreté de l'aviation.

14.11 Dans la note WP/349, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, du Panama et de l'Uruguay ainsi que des États de la région SAM et de la CLAC, a rappelé que l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* exigeait des États qu'ils envisagent d'intégrer des activités de détection des comportements suspects susceptibles de menacer la sûreté de l'aviation civile dans leurs pratiques et procédures relatives à la sûreté de l'aviation, en vue de se conformer à l'Annexe 17 de l'OACI. Cette note prenait acte que des orientations techniques étaient fournies dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* (Doc 8973 – Diffusion restreinte) de l'OACI et dans le cadre d'autres expériences aux niveaux régional et local sur cette question. Cependant, il était d'une grande utilité pour les États de prévoir d'autres options à même de faciliter l'élaboration et la mise en œuvre de leurs programmes de détection des comportements suspects.

14.12 Dans la note WP/130, la Tchèque, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, de l'Afrique du Sud, de l'Argentine, de l'Arabie saoudite, du Brésil, des États-Unis, de la Nouvelle-Zélande, de Singapour, de l'IATA et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), a appelé à un effort concerté pour considérer la « nouvelle normalité/situation » créée par la pandémie de COVID-19 et trouver des moyens de soutenir la main-d'œuvre et de rendre les emplois dans la sûreté de l'aviation intéressants en tant que choix de carrière. La note a souligné qu'il fallait accorder une place centrale aux facteurs humains et aux effets qu'ils

avaient sur les résultats du personnel de la sûreté de l'aviation et cela devait inspirer des mesures pragmatiques aux niveaux étatique et sectoriel, notamment l'adoption de méthodes plus audacieuses pour retenir le personnel qualifié qui travaillait déjà dans la sûreté de l'aviation et attirer de nouveaux candidats.

14.13 Dans la note WP/154, les États-Unis et Singapour ont rappelé que l'Assemblée avait examiné l'importance que continuait de revêtir la culture de la sûreté alors que le transport aérien mondial reprenait après la pandémie de COVID-19, comme cela avait été souligné. Les États-Unis et Singapour ont mis au point une fiche d'information sur la culture de la sûreté (appendice à la note WP/154) que toutes les parties prenantes pouvaient utiliser pour faire prévaloir l'importance de la culture de sûreté et compléter les autres ressources commanditées par l'OACI à ce sujet.

14.14 Dans la note WP/156, les Émirats arabes unis, avec le parrainage du Royaume-Uni, ont souligné l'importance et les avantages de la collaboration et du partenariat pour satisfaire le besoin permanent d'une meilleure sensibilisation à la sûreté et une culture de la sûreté forte et efficace dans l'aviation civile, grâce aux efforts de promotion de l'OACI, des États, des organisations concernées, de l'industrie et des autres parties prenantes. La note a également mis en évidence les approches et les réalisations liées aux objectifs de l'Année de la culture de la sûreté par les Émirats arabes unis aux niveaux national, régional et international.

14.15 Dans la note WP/388, la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, de l'Équateur, du Panama, de la République dominicaine et de l'Uruguay, a insisté sur l'importance de considérer plus sérieusement les vulnérabilités associées à des agents internes, étant donné qu'il s'agissait là d'agents qui avaient accès aux systèmes de sûreté et avaient plus d'occasions que les passagers d'en perturber le fonctionnement. La note a indiqué qu'en plus des orientations techniques, il était utile que les États disposent de diverses possibilités d'assistance qui leur permettent d'élaborer et de mettre en œuvre des politiques et des mécanismes de prévention visant à lutter contre la menace interne.

14.16 Dans la note WP/330, Bahreïn a souligné l'importance d'adopter une méthodologie claire d'évaluation des menaces et des risques pour la sûreté de l'aviation, notamment de définir les responsabilités des entités chargées d'évaluer les menaces et les risques, afin que les États mettent en œuvre des processus de sûreté et des mesures d'atténuation appropriés et souples. La note a appelé les États membres à signaler les actes d'intervention illicite et à diffuser leurs connaissances et leurs bonnes pratiques, afin d'aider l'OACI à élaborer des éléments pertinents pour aider les États. La note demandait aussi à l'OACI, par l'intermédiaire du Groupe de travail sur la menace et les risques (WGTR), de mettre à jour l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108 – Diffusion restreinte) afin d'inclure des évaluations fondées sur les risques et d'envisager l'ajout ou la modification de mesures de sûreté de l'aviation.

14.17 Dans la note WP/25, la Colombie, le Chili et le Pérou, avec l'appui de la Bolivie, du Brésil, de l'Équateur, du Panama et de l'Uruguay, ont rappelé que la Colombie et le Pérou avaient ratifié un accord sur le contrôle unique de sûreté en 2021 et avaient souligné les nombreux avantages qui pouvaient être tirés d'arrangements similaires, par exemple renforcer la coopération entre États, mieux utiliser les ressources disponibles et éviter la duplication des contrôles. Ils avaient aussi encouragé la collaboration continue des États au niveau régional en vue de renforcer la durabilité de la sûreté de l'aviation, la facilitation et l'amélioration de l'expérience des passagers.

14.18 Dans la note WP/271, l'Inde a fait le point sur les travaux réalisés en Inde pour élaborer un cadre réglementaire nécessaire à l'établissement d'un mécanisme d'intervention graduelle et d'une politique anti-drones non autorisés, afin de relever les défis contemporains posés par les systèmes

d'aéronefs non habités (UAS), étant donné la prolifération croissante des activités commerciales de drones en Inde.

14.19 Dans la note WP/238, révision n° 1, la République de Corée a proposé d'établir un système commun de certification des performances pour les équipements de sûreté de l'aviation et les technologies connexes. Elle a proposé en outre d'établir des spécifications techniques sur les équipements de sûreté avancés et d'élaborer des procédures et des méthodologies de test communes. En réponse aux menaces posées par le terrorisme international, la note a suggéré la création par l'OACI d'un environnement qui favoriserait la coopération internationale et encouragerait les États membres à utiliser des systèmes de certification des performances.

14.20 Dans la note WP/302, l'Arabie saoudite, au nom des États de l'Organisation arabe de l'aviation civile (OAAC), a rendu compte des efforts qu'elle avait déployés pour favoriser le soutien et renforcer la collaboration de la communauté internationale de la sûreté de l'aviation civile, étant donné que les menaces et les risques auxquels était confrontée la communauté de l'aviation civile dans un État pouvaient avoir des répercussions sur tous les États membres. La note a également fait l'éloge de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI, qui avait joué un rôle essentiel dans le renforcement de la coopération internationale pour atteindre les objectifs de sûreté de l'aviation civile.

14.21 Dans la note WP/243, la CAFAC a souligné l'importance de la coopération et de la collaboration entre l'OACI, les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile en ce qui avait trait à la sûreté de l'aviation et à la facilitation afin d'assurer avec efficacité la mise en œuvre des politiques et des pratiques en matière de sûreté de l'aviation civile entre les États membres, qui se traduirait par un système de transport aérien régional sûr, efficace et durable.

14.22 Dans la note WP/74, la Tchéquie, au nom de l'UE, de la CEAC, de la CAFAC et d'EUROCONTROL, et avec le parrainage du Brésil et de l'International Coordinating Council of Aerospace Industries Associations (ICCAIA), a demandé à l'Assemblée de demander à l'OACI d'élaborer des orientations sur l'évaluation des cyberrisques, de finaliser la compilation des SARP et des instruments juridiques pertinents sur lesquels les États et les parties prenantes pourraient s'appuyer pour intégrer les cyberrisques dans leur cadre relatif à l'aviation, et d'envisager l'organisation d'exercices de cybersécurité aux niveaux mondial et régional. Elle a en outre recommandé à l'OACI et aux États d'intensifier leurs efforts pour promouvoir une culture de la cybersécurité et des activités de renforcement des capacités.

14.23 Dans la note WP/158, le Guyana, avec l'appui de l'Argentine, de la Bolivie, du Brésil, de la Colombie, de l'Équateur, d'El Salvador, du Guatemala, du Panama, du Pérou, de la République dominicaine, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), a demandé à l'OACI de consacrer des ressources au renforcement des capacités des petits États en matière de cybersécurité. Il a demandé en outre que l'OACI crée et développe un mécanisme de coopération visant à favoriser des programmes de mentorat et d'échanges techniques entre les États.

14.24 Dans la note WP/281, Oman a visé à s'assurer d'une gouvernance cohérente et normalisée de la cybersécurité de l'aviation dans les États où toutes les compétences étaient confiées à l'autorité nationale compétente en matière de sûreté de l'aviation civile.

14.25 Dans la note WP/231, l'Arabie saoudite, au nom des États membres de l'OAAC, a demandé aux États d'adopter une culture de la cybersécurité dans l'aviation civile et à l'OACI d'élaborer un programme de sensibilisation à la cybersécurité à l'intention du personnel de l'aviation civile, parallèlement au programme de culture de la sûreté de l'aviation.

14.26 Dans la note WP/241, l’Afrique du Sud a recommandé aux États d’incorporer les principes d’un modèle de sûreté confiance zéro dans leurs systèmes de gestion de la sécurité de l’information (SMSI) et demandé au Groupe d’experts de la cybersécurité d’élaborer des orientations techniques pour permettre la prise en considération du principe confiance zéro dans ces systèmes.

14.27 Dans la note WP/151, les Émirats arabes unis ont recommandé de reconnaître la nécessité d’une coordination entre toutes les parties prenantes pour aborder la cybersécurité de l’aviation, et ont aussi recommandé que les parties prenantes élaborent des stratégies de renforcement des capacités pour améliorer les compétences des ressources humaines.

14.28 Dans la note WP/416, la République bolivarienne du Venezuela, avec l’appui de la Bolivie, de la Colombie, du Costa Rica, de l’Équateur, du Panama et de l’Uruguay, a demandé à l’OACI d’élaborer une trousse de mise en œuvre pour prêter assistance aux États et accélérer l’exécution de la Stratégie de l’OACI pour la cybersécurité de l’aviation.

14.29 La CAFAC, au nom de 54 États africains, a recommandé, dans la note WP/374, que le Groupe de la cybersécurité élabore des initiatives dans le domaine du renforcement des capacités, de la formation et de la culture de la cybersécurité en temps de crise à l’intention du personnel des services de navigation aérienne.

14.30 Dans la note WP/64, l’IATA a recommandé à l’Assemblée de demander au Conseil de veiller à ce que tous les organes de travail de l’OACI adoptent une approche interdisciplinaire et concertée en plusieurs étapes pour tenir compte des dispositions relatives à la cybersécurité et d’autres règles, selon le principe de la sûreté intégrée. Elle a invité en outre l’Assemblée à être consciente de l’impact potentiel de l’introduction de nouvelles technologies interconnectées de prochaine génération et de chaînes d’approvisionnement connexes non soumises à la réglementation et aux SARP de l’aviation civile.

14.31 Les notes d’information (WP/267, WP/293, WP/422 et WP/423) présentées par la République dominicaine, la note d’information (WP/518) présentée par le Paraguay, la note d’information (WP/424) présentée par la République de Corée, la note d’information (WP/480) présentée par l’Afrique du Sud, les notes d’information (WP/347, révision n° 1 et WP/539) présentées par les États-Unis et la note d’information (WP/517) présentée par l’Organisation mondiale des douanes (OMD) ont été notées.

### *Analyse*

#### *Plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde (GASeP)*

14.32 Dans la note WP/4, le Conseil a présenté un aperçu des activités entreprises pour mettre en œuvre le Plan pour la sûreté de l’aviation dans le monde (GASeP), notamment un panorama mondial et régional du niveau actuel de la mise en œuvre effective, tel qu’il ressortait des résultats du Programme USAP-CMA.

14.33 Le Comité a constaté les efforts considérables qui avaient été déployés à ce jour et qui continuaient de l’être, que ce soit par les États, les groupes régionaux ou le secteur aéronautique, pour mener à bien les tâches et les priorités relatives au GASeP. Cela étant, notant que le niveau de mise en œuvre effective était en-deçà des cibles ambitieuses visées, le Comité a appelé les États à prendre de nouvelles mesures pour continuer à améliorer la sûreté de l’aviation, conformément à l’Annexe 17. Il a aussi souligné qu’il importait de rehausser la sûreté de l’aviation et de la considérer comme une priorité stratégique de l’OACI, au même titre que la sécurité.

14.34 À l'issue d'un examen plus poussé des notes WP/75, WP/137, WP/333 et WP/387, le Comité s'est dit favorable à ce que les groupes d'experts compétents de l'OACI, notamment l'Équipe spéciale sur le GAsEP (TF-GAsEP) et le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, mènent en priorité la révision du GAsEP et de sa feuille de route, en se fondant sur une synthèse des enseignements tirés de la mise en œuvre et de la gestion de la sûreté de l'aviation pendant la pandémie de COVID-19. Il était important d'élaborer à l'intention de ces groupes d'experts un processus de réexamen systématique et périodique du GAsEP, de ses objectifs ambitieux et de sa feuille de route, de mettre au point des processus clairs de surveillance et de compte rendu tirant parti des données et ressources existantes, et de soumettre les résultats du réexamen au Conseil de l'OACI, qui les examinerait. Le Comité s'est félicité des nombreuses propositions et idées qui avaient été présentées dans les notes de travail précitées.

14.35 En examinant la note WP/189, le Comité s'est dit conscient qu'au cours du prochain triennat et au-delà, il serait impératif que les plans et programmes de sûreté de l'aviation de l'OACI soient évalués dans leur ensemble afin de s'assurer qu'ils restent d'actualité et adaptés à leurs objectifs. Cette évaluation permettrait de veiller à ce qu'on ne néglige pas des questions cruciales, par exemple : les structures, méthodes et paramètres existants de ces plans et programmes ne contribuaient-ils pas à la sous-performance des États membres dans la mise en œuvre effective des SARP de l'Annexe 17 ? Les mandats actuels de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation ne faisaient-ils pas obstacle à la prise en compte et à l'adoption d'approches plus novatrices, lorsque l'occasion se présentait ? En conséquence, un large appui a été exprimé en faveur de la nécessité de continuer d'examiner et d'améliorer les programmes de sûreté de l'aviation de l'OACI en utilisant des modalités consultatives et à faire participer les États membres et le secteur pour s'assurer que ces plans et programmes servent toujours l'objectif voulu et s'adaptent aux enjeux nouveaux et d'apparition récente dans le domaine de la sûreté de l'aviation, tout en analysant les causes profondes et en réfléchissant à des approches novatrices visant à améliorer ou à renforcer leur efficacité. Le Comité est aussi convenu que les résultats des examens, ainsi que toute recommandation qui en était issue, devaient être régulièrement soumis au Conseil.

14.36 Le Comité a également constaté que toutes les autres propositions relatives au GAsEP apportaient de précieuses contributions aux révisions futures du Plan, et est convenu que la TF-GAsEP devait les examiner de plus près. Cette Équipe spéciale tiendrait compte de toutes les propositions tandis qu'elle poursuivrait le réexamen du Plan.

### ***Politique réglementaire***

14.37 Le Comité a mesuré l'importance du problème des passagers indisciplinés dans le transport aérien et pris note de certaines des bonnes pratiques adoptées par le Brésil pour atténuer ce problème, décrites dans le WP/222. Il a encouragé les États membres à œuvrer pour atténuer le problème des passagers indisciplinés, notamment en adoptant, de manière coordonnée, des stratégies et mesures concrètes visant à réduire le phénomène des passagers indisciplinés. En conséquence, il a recommandé que l'OACI continue à guider les États membres au sujet de campagnes conçues pour inciter les passagers à suivre les règles sur la conduite minimum à tenir à bord des aéronefs.

14.38 S'agissant de la proposition présentée dans la note WP/282, révision n° 1, relative à l'élaboration de normes internationales pour les comptes rendus volontaires dans le cadre de la mise en œuvre d'un système de rapports confidentiels de sûreté de l'aviation, compte tenu de l'expérience de la République de Corée dans la mise en œuvre d'un compte rendu volontaire de sûreté de l'aviation (ASVR) en vue de renforcer cette dernière à l'échelle mondiale en se fondant sur une culture de la sûreté, le Comité a recommandé de faire part de l'expérience de la République de Corée aux groupes d'experts compétents de l'OACI. Dans l'intervalle, le Comité a indiqué que l'OACI et ses États membres devaient continuer à tâcher de faciliter la notification d'actes d'intervention illicite, conformément aux prescriptions de l'Annexe 17, y compris au moyen du système de rapports internes de l'OACI.

14.39 Dans la note WP/152, le Comité a examiné les avantages de l'utilisation de techniques à distance avancées comme moyen supplémentaire de supervision efficace de la sûreté de l'aviation, en particulier quand des restrictions ou d'autres circonstances ne permettaient pas de mener des activités de surveillance sur place. Il a encouragé les groupes d'experts compétents de l'OACI, les États membres, les organisations, le secteur et les parties prenantes à envisager d'élaborer des cadres et des critères appropriés pour appuyer l'utilisation de techniques à distance avancées le cas échéant.

14.40 Le Comité a pris note des efforts menés à l'échelle régionale, décrits dans la note WP/349, pour mettre à l'essai diverses approches visant à détecter des comportements suspects qui menaçaient la sûreté de l'aviation civile, telles que la formation intitulée « La détection des passagers ayant un comportement suspect », qui avait été conçue par le Groupe régional sur la sûreté de l'aviation et la facilitation (AVSEC/FAL/RG), formé des États des régions NAM/CAR/SAM de l'OACI et de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC). Le Comité a encouragé l'OACI à continuer de promouvoir des activités d'assistance pour les États membres (notamment des ateliers, des formations, des séminaires, des trousseaux de mise en œuvre ou d'autres mécanismes d'assistance) en vue de les aider à élaborer et à mettre en œuvre leurs programmes de détection des comportements suspects pouvant menacer l'aviation civile.

### *Facteurs humains, culture de la sûreté et menace interne*

14.41 Dans la note WP/23, le Conseil a souligné les réalisations de l'Année de la culture de la sûreté de l'OACI en 2021 et les divers outils et ressources que l'Organisation avait élaborés pour promouvoir la culture de la sûreté, et a pris acte des initiatives et activités menées dans le monde entier par la communauté aéronautique.

14.42 Le Comité a encouragé les États, les organisations internationales et régionales et le secteur aéronautique à continuer à tirer parti des avancées en matière de culture de la sûreté réalisées tout au long de l'Année, notamment en se servant des outils et des ressources créés par l'OACI. Il a demandé à l'OACI de continuer à promouvoir la mise en œuvre et le maintien d'une culture de la sûreté solide et efficace en aviation et à intégrer dans ces importants travaux les principes de diversité et d'inclusion.

14.43 S'agissant de la note WP/130, le Comité a noté qu'un réseau aéronautique sûr et bien rodé était impossible sans des équipes dévouées, compétentes et motivées. Il est convenu que les emplois dans la sûreté de l'aviation méritaient d'être reconnus compte tenu des qualifications et des compétences qu'ils exigeaient, et qu'il convenait d'en faire la promotion en tant que profession, compte tenu de leur importance. À cet égard, l'OACI, avec le soutien du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation, devait envisager d'accorder une large place aux facteurs humains, aux résultats et à la professionnalisation du personnel de la sûreté de l'aviation à l'occasion de la mise à jour du GASeP, en mettant à profit les succès de l'Année de la culture de la sûreté et en utilisant le kit de démarrage OACI sur la performance et les facteurs humains que l'OACI était en train de mettre au point. Il a été recommandé d'appliquer une approche stratégique des facteurs humains, tenant compte de l'évolution à long terme de l'ensemble du personnel de l'aviation, et de promouvoir des systèmes intégrés de gestion de la sûreté. Dans le cadre du Programme sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP) de l'OACI, les États et le secteur devaient veiller ensemble à ce qu'il soit possible de recruter un nombre suffisant d'experts de la sûreté de l'aviation qualifiés et compétents pour exploiter, gérer et maintenir l'efficacité et l'efficacité du système de sûreté de l'aviation.

14.44 Le Comité était conscient de l'importance de cultiver en permanence une culture de la sûreté positive, en particulier alors que le transport aérien se remettait des effets de la pandémie de COVID-19. Il s'est félicité de la fiche d'information sur la culture de la sûreté présentée dans

la note WP/154, élaborée conjointement par Singapour et les États-Unis, en tant qu'outil utile pouvant servir à promouvoir une culture de la sûreté forte et efficace dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile.

14.45 Le Comité a appuyé la proposition formulée dans la note WP/156 visant à encourager l'OACI, les États, les organisations compétentes, le secteur et les parties prenantes à poursuivre l'application de mesures concrètes prises pour renforcer la culture de la sûreté dans l'aviation civile. Il a également constaté l'importance et les avantages de la collaboration et des partenariats entre toutes les parties prenantes pour répondre au besoin permanent de promouvoir et de soutenir une meilleure sensibilisation à la sûreté et une culture de sûreté forte et efficace dans l'aviation civile.

14.46 Notant l'importance des mesures permettant de détecter, d'évaluer et d'atténuer d'éventuelles menaces internes, le Comité a pris note de la note WP/388 qui faisait bon accueil à tout type d'assistance technique [ateliers, cours de formation, séminaires, trousse de mise en œuvre (iPack), etc.] afin d'aider les États à mettre en œuvre les mesures de façon efficace.

14.47 En réponse aux observations formulées par plusieurs États concernant la nécessité de distinguer clairement la menace du risque, étant donné que les deux mots n'étaient pas interchangeables, le Comité a noté que des orientations supplémentaires figuraient dans l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* (Doc 10108, diffusion restreinte, troisième édition, 2022), en particulier dans l'Appendice A – *Méthode et schéma de processus d'évaluation du risque, et orientations à l'intention des États membres*.

### **Coopération internationale**

14.48 Lors de l'examen de la note WP/330, le Comité a rappelé le rôle essentiel joué par l'OACI dans la mise en œuvre d'une méthodologie efficace d'évaluation des menaces et des risques pour la sûreté de l'aviation. En conséquence, il a exhorté les États à signaler les actes d'intervention illicite, à échanger des informations et des meilleures pratiques, ainsi que des données d'expérience sur l'évaluation des menaces et des risques, afin de permettre à l'OACI d'élaborer et de fournir des instruments, des éléments indicatifs et des activités de formation en matière d'évaluation des menaces et de gestion des risques.

14.49 Le Comité était conscient des avantages présentés dans la note WP/25 qui découlaient pour les États de l'établissement de dispositifs de contrôle unique de sûreté, dont le but était de renforcer la durabilité de la sûreté de l'aviation et d'améliorer l'expérience passagers, et il a rappelé les orientations existantes sur le contrôle unique de sûreté publiées par l'OACI, ainsi que toute assistance technique disponible, pour aider à la mise en place de tels dispositifs. Le Comité a aussi souligné l'impérieuse nécessité d'un processus de validation, d'une équivalence des mesures et d'une évaluation du risque solides, ainsi que d'une consultation continue entre les États et les exploitants d'aéroports concernés pour garantir une mise en œuvre effective, en tenant compte des protocoles nationaux en place.

14.50 Notant les efforts déployés par l'Inde, qui sont présentés dans la note WP/271, pour mettre en œuvre une politique de lutte contre les drones non autorisés, le Comité a appuyé le fait que l'échange d'informations pouvait se faire par l'intermédiaire des groupes d'experts compétents de l'OACI, y compris le Groupe d'experts AVSEC et le Groupe d'experts des systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS), en vue d'élaborer des cadres politiques raisonnables visant à atténuer la menace posée par les systèmes d'aéronefs non habités (UAS).

14.51 Le Comité a examiné la proposition contenue dans la note WP/238, révision n° 1, visant à établir un cadre de certification des performances des équipements de sûreté de l'aviation, qui comprendrait des spécifications techniques ainsi que des procédures et méthodologies de test communes pour les équipements de sûreté avancés. Compte tenu de l'évolution rapide et de l'utilisation de tels équipements,

le Comité exécutif est convenu que le cadre en question nécessitait un examen plus approfondi par le Groupe d'experts AVSEC et le Groupe d'experts de la cybersécurité.

14.52 Notant les contributions des États à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, ainsi que ses réalisations en matière d'assistance et de soutien aux États dans le domaine de la sûreté de l'aviation, le Comité a pris note d'une proposition formulée dans la note WP/302 pour que l'OACI augmente son soutien aux programmes de coopération, qui contribuent à la réalisation des priorités et des objectifs ambitieux du GASeP, en particulier après la phase de reprise post COVID-19 et eu égard aux difficultés rencontrées par les États. Étant donné qu'une augmentation de l'aide directe dépendait fortement des ressources disponibles de l'OACI, le Comité a encouragé les États disposant de ressources, capacités et expertises à offrir leur soutien et leur assistance à d'autres États dans le besoin en vue de mettre en œuvre l'initiative *Aucun pays laissé de côté* par exemple, aidant ainsi l'industrie mondiale de l'aviation civile. Enfin, le Comité a souligné l'importance de mettre en place des réseaux et une coopération sur les plans régional et international pour contribuer à assurer la mise en œuvre effective des normes de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation*.

14.53 Le Comité a constaté qu'un défi substantiel sur le plan de la sûreté de l'aviation au niveau des États était la capacité à assurer une mise en œuvre effective des mesures en la matière, comme le souligne la note WP/243. Il a constaté que cela ne pouvait se faire que par le biais d'une supervision efficace conçue pour aboutir à un réseau aérien mondial sécurisé afin de protéger les opérations de l'aviation civile contre les actes d'interférence illicite. À cet égard, il a souligné le rôle d'appui important que les organisations régionales de l'aviation civile pouvaient jouer pour les États Membres dans la mise en place d'un système de supervision de la sûreté de l'aviation solide et efficace.

#### ***Résolution sur la sûreté de l'aviation à adopter par l'Assemblée***

14.54 Le Conseil a présenté la note WP/5 rappelant qu'en 2019, à sa 40<sup>e</sup> session, l'Assemblée avait adopté la résolution A40-11 : *Exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation*. Conformément au 2<sup>e</sup> paragraphe du dispositif de la résolution A40-11, l'exposé récapitulatif devait être examiné à chaque session ordinaire de l'Assemblée.

14.55 À l'issue de ses délibérations sur ce point de l'ordre du jour, le Comité est convenu de présenter à la plénière, pour adoption, une version révisée de l'*Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation* en tenant compte des observations reçues et approuvées par le Comité.

#### **Résolution 14/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation**

*L'Assemblée,*

*Considérant* qu'il est jugé souhaitable de récapituler les résolutions de l'Assemblée sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation afin de faciliter leur mise en œuvre et leur application concrète en rendant les textes plus accessibles, plus compréhensibles et plus logiquement agencés,

*Considérant* que, dans la résolution A40-11, elle a décidé d'adopter à chaque session un exposé récapitulatif sur la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation,

*Considérant* qu'elle a examiné des propositions du Conseil visant à amender l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation qui figure dans la résolution A40-11,

appendices A à G inclusivement, et qu'elle a amendé cet exposé pour tenir compte des décisions prises au cours de la 41<sup>e</sup> session,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation, telle qu'elle existe à la clôture de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Décide* de demander que le Conseil présente, pour examen, à chaque session ordinaire, un exposé récapitulatif de la politique permanente de l'OACI relative à la sûreté de l'aviation ;
3. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A40-11.

## APPENDICE A

### Politique générale

*L'Assemblée,*

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

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

*Considérant* la nature évolutive de la menace d'actes de terrorisme [y compris ceux posés par les engins explosifs dissimulés, les attaques côté ville, les menaces sol-air, notamment les systèmes antiaériens portables (MANPADS), d'autres attaques perpétrées à distance, les menaces chimiques, les attaques au moyen de systèmes d'aéronef non habité (UAS), l'utilisation abusive du système de fret aérien à des fins terroristes, l'utilisation d'aéronefs comme armes, les cyberattaques et d'autres actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, et notamment les menaces internes], qui a de graves conséquences pour la sécurité, l'efficacité et la régularité de l'aviation civile internationale, mettant en danger la vie des personnes à bord et au sol et sapant la confiance des peuples du monde dans la sécurité de l'aviation civile internationale,

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

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

*Notant* que l'exploitation du secteur de l'aviation pour une gamme d'activités criminelles, notamment pour le transport illicite de stupéfiants et de substances psychotropes, ainsi que pour la traite d'êtres humains et le trafic d'espèces sauvages et d'autres marchandises illicites, peut mettre au jour ou accentuer des vulnérabilités susceptibles d'être exploitées par ceux qui cherchent à perpétrer des actes d'intervention illicite,

*Rappelant* la résolution A40-12 relative à la Déclaration sur la sûreté de l'aviation,

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

*Consciente* des résolutions 2178 (2014), 2309 (2016), 2341 (2016), 2395 (2017), 2396 (2017), 2482 (2019) et 2617 (2021) du Conseil de sécurité des Nations Unies relatives aux menaces à la paix et à la sécurité internationales résultant d'actes terroristes,

*Consciente* de l'instrument que constitue la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies (2006) au service des efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme,

*Consciente* des initiatives menées par l'OACI et ses États membres pour mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies visant à amplifier les efforts nationaux, régionaux et internationaux déployés dans la lutte contre le terrorisme, notamment en prenant des mesures concrètes afin de renforcer les capacités des États membres pour contrer les menaces terroristes et d'intensifier la coordination des activités antiterroristes entreprises par le système des Nations Unies ;

*Notant* que des consultations mondiales et des efforts en matière de relations extérieures avec les États membres pour élaborer et affiner les éléments du Plan pour la sûreté de l'aviation dans le monde (GASeP) ont abouti avec succès à l'adoption du Plan par le Conseil en novembre 2017,

*Prenant note* des efforts accrus auxquels les États membres doivent consentir en vue d'atteindre les objectifs ambitieux mondiaux du GASeP pour 2023 et 2030, avec le soutien collectif des autres États membres, de l'OACI, des organisations régionales, de l'industrie et de toutes les autres parties prenantes,

*Notant* l'importance de la mise en œuvre et de la promotion, tant par l'OACI que par les États membres, de pratiques de sûreté à l'échelle mondiale basées sur les risques, appropriées et proportionnelles à la menace,

*Notant* qu'il reste nécessaire d'encourager les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes à renforcer la sensibilisation à la sûreté et à instaurer une culture de la sûreté en aviation qui soit solide et effective,

*Consciente* des feuilles de route régionales adoptées aux Conférences régionales sur la sûreté de l'aviation tenues en Égypte, au Panama, au Portugal et en Thaïlande entre 2017 et 2018,

*Rappelant* le Communiqué de la deuxième Conférence de haut niveau sur la sûreté de l'aviation tenue à Montréal en novembre 2018, ainsi que les conclusions et les recommandations de la Conférence,

*Rappelant* l'importance pour les États membres de dresser un panorama exhaustif de la sûreté et d'autres disciplines de l'aviation et de maintenir une coordination efficace entre leurs différents organes afin de veiller à ce que toutes les informations utiles soient examinées et à ce que les conséquences de toute mesure sur les activités de l'aviation civile, notamment sur la sécurité de l'aviation, soient évaluées,

*Notant* que les restrictions et les mesures de santé publique découlant de la pandémie de COVID-19 ont eu de graves répercussions sur le secteur aéronautique et que l'OACI et les États membres doivent tenir compte de ces répercussions lorsqu'ils prennent des décisions en matière de politiques et de mesures relatives à la sûreté de l'aviation,

*Réaffirmant* les engagements pris dans la Déclaration ministérielle de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19 (HLCC 2021), entre autres la nécessité d'assurer le flux ordonné du trafic, en toute sécurité et sûreté, ainsi que l'état de préparation opérationnelle de l'aviation, la résilience à long terme de l'aviation internationale et l'intégration des enseignements tirés de la pandémie actuelle et des précédentes,

1. *Condamne énergiquement* tous les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile, quels qu'en soient les auteurs, le lieu et les raisons ;
2. *Prend note avec horreur* de tous les actes et tentatives d'actes d'intervention illicite visant à provoquer la destruction d'aéronefs civils en vol et d'aéroports civils par des missiles sol-air, des attaques au moyen d'UAS et l'utilisation abusive d'aéronefs civils comme armes de destruction, et de la mort des personnes se trouvant à bord et au sol ;
3. *Réaffirme* que l'OACI et ses États membres doivent continuer à traiter la sûreté de l'aviation comme une question de la plus haute priorité et lui accorder des ressources appropriées ;
4. *Invite* tous les États membres à confirmer leur ferme soutien à la politique établie de l'OACI en appliquant, individuellement et en coopération les uns avec les autres, les mesures de sûreté les plus efficaces exigées et recommandées dans l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* et dans les dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatives à la sûreté, afin de prévenir les actes d'intervention illicite et d'en punir les auteurs, organisateurs, commanditaires et bailleurs de fonds des conspirateurs ;
5. *Réaffirme* la responsabilité de l'OACI de faciliter la résolution homogène et uniforme des problèmes qui peuvent se présenter entre États membres au sujet de questions touchant l'exploitation sûre et ordonnée de l'aviation civile internationale dans le monde entier ;
6. *Charge* le Conseil de poursuivre, à titre urgent et prioritaire, ses travaux d'élaboration de mesures de prévention des actes d'intervention illicite et de veiller à ce que ces travaux soient effectués avec la plus haute efficacité et la plus grande réceptivité ;
7. *Invite* l'OACI et ses États membres à mettre en œuvre les résolutions 2178, 2309, 2341, 2395, 2396 et 2482 du Conseil de sécurité des Nations Unies, dans leurs domaines de compétence respectifs, et à assumer collectivement le rôle de chef de file mondial de l'OACI dans la protection de l'aviation civile internationale contre les actes d'intervention illicite ;
8. *Notant* le rôle de chef de file de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation, demande au Secrétaire général de donner plus d'importance à la sûreté de l'aviation au sein de l'Organisation et de ses bureaux régionaux et d'assurer la durabilité à long terme du programme de sûreté de l'aviation de l'Organisation dans le contexte du budget ordinaire ;
9. *Prie instamment* tous les États membres de continuer à soutenir financièrement les activités de sûreté de l'aviation de l'Organisation grâce à des contributions volontaires sous la forme de ressources humaines et financières, autres que celles prévues au budget ordinaire ;
10. *Charge* le Conseil de veiller à ce que le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation examine régulièrement le GASeP afin qu'il reste pertinent, que ses priorités répondent aux menaces actuelles et nouvelles et qu'il continue à servir d'outil utile à l'appui des efforts déployés par les États membres pour parvenir à une mise en œuvre intégrale des dispositions de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* ;
11. *Charge* le Conseil d'examiner les leçons tirées de la mise en œuvre du GASeP lorsqu'il affînera le Plan, y compris les changements survenus au sein du secteur aéronautique des suites de la pandémie de COVID-19, en s'assurant qu'il comporte des objectifs et des cibles clairs et collectifs pour la sûreté de l'aviation ainsi qu'un mécanisme de suivi de l'avancement faisant appel à des processus et outils existants afin d'aider l'OACI, les États membres et les parties prenantes dans leurs efforts d'amélioration constante de la sûreté de l'aviation ;

12. *Charge* le Secrétaire général de continuer à examiner et à améliorer de façon globale les plans et programmes de l'OACI dans le domaine de la sûreté de l'aviation à l'aide de mécanismes de consultation des États membres et du secteur, pour veiller à ce que ces plans et programmes continuent de servir l'objectif voulu et soient adaptés aux problématiques nouvelles et émergentes en matière de sûreté de l'aviation ; tout en réfléchissant à des approches novatrices permettant d'améliorer ou de renforcer leur efficacité. Les conclusions des examens, notamment les recommandations en découlant, devraient être régulièrement transmises au Conseil ;

13. *Prie instamment* tous les États membres de participer activement aux efforts entrepris aux niveaux mondial et régional visant à réaliser les objectifs, les cibles et les priorités du GAsEP aux niveaux national et régional, compte tenu des objectifs ambitieux mondiaux du GAsEP pour 2023 et 2030 ;

14. *Prie instamment* tous les États membres, le secteur aéronautique et d'autres parties prenantes de continuer à prendre des mesures concrètes en vue de renforcer la culture de la sûreté en aviation à l'appui d'une mise en œuvre effective des mesures de sûreté, et de faire mieux connaître la sûreté et les comportements optimaux en la matière à toutes les entités et personnes.

## APPENDICE B

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

#### a) *Instruments internationaux du droit aérien*

*L'Assemblée,*

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

1. *Prie instamment* les États membres qui ne l'ont pas encore fait de devenir parties à la *Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Tokyo, 1963), à la *Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (La Haye, 1970), à la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile* (Montréal, 1971) et au *Protocole complémentaire à la Convention de Montréal de 1988*, à la *Convention sur le marquage des explosifs plastiques et en feuilles aux fins de détection* (Montréal, 1991), à la *Convention pour la répression d'actes illicites contre la sécurité de l'aviation civile internationale* (Beijing, 2010) et au *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Beijing, 2010)

et le *Protocole visant à amender la Convention relative aux infractions et à certains autres actes survenant à bord des aéronefs* (Montréal, 2014)<sup>1</sup> ;

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

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

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

## APPENDICE C

### Mise en œuvre de mesures techniques de sûreté

*L'Assemblée,*

*Considérant* que la protection de l'aviation civile contre les actes d'intervention illicite exige des États membres une vigilance constante ainsi que l'élaboration et la mise en application de mesures visant à atténuer la menace, notamment celles figurant dans l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 – *Facilitation* relatives à la sûreté,

---

<sup>1</sup> Les listes des États parties aux instruments juridiques sur la sûreté de l'aviation se trouvent à l'adresse [www.icao.int](http://www.icao.int), rubrique « Recueil des traités de l'OACI ».

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

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

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

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

*Considérant* qu'un large éventail de stratégies et d'outils de gestion des risques doit être employé pour aligner les mesures de sûreté avec le risque pour la sûreté afin de garantir l'efficacité et la durabilité des mesures de sûreté de l'aviation, compte tenu des incidences non désirées qu'ils pourraient avoir sur la sécurité de l'aviation civile,

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

*Considérant* que du fait de la pandémie de COVID-19, il a parfois fallu autoriser un assouplissement temporaire de certaines obligations en matière de sûreté,

*Mesurant* combien il importe de bien évaluer et traiter les risques liés à la reprise des activités de l'aviation, en prêtant une attention particulière à ceux qui sont dus aux incidences de la pandémie sur le personnel,

*Considérant* que la pandémie de COVID-19 oblige à répondre aux menaces et aux risques de sûreté en tenant compte des nouveaux risques sanitaires, tout en trouvant un équilibre entre facilitation et durabilité,

*Considérant* que l'intégration d'une solide culture de la sûreté pour tous les personnels, tant dans des fonctions liées à la sûreté que dans des fonctions non liées à la sûreté, à tous les niveaux et dans l'ensemble du domaine de l'aviation, est impérative pour le développement et la stabilité d'un environnement de sûreté efficace,

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

1. *Prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la plus haute priorité à l'adoption de mesures efficaces de prévention des actes d'intervention illicite qui soient fondées sur les preuves et sur les risques, viables sur le plan opérationnel et proportionnelles à la menace actuelle contre la sûreté de l'aviation civile internationale, de tenir compte de la nature novatrice et évolutive de cette menace et de se

conformer aux dispositions de l'Annexe 17 à la Convention de Chicago dans la perspective de la menace et du risque ;

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

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

4. *Prie instamment* les États membres de mettre en œuvre de manière complète et durable les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et les dispositions de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté afin d'intensifier leurs efforts pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) et les procédures existantes relatives à la sûreté de l'aviation, de suivre cette mise en œuvre, de remédier à tout écart ou à toute carence de façon urgente, de prendre toutes les mesures nécessaires pour prévenir les actes d'intervention illicite contre l'aviation civile internationale et d'accorder une attention appropriée aux éléments indicatifs contenus dans le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973-Diffusion restreinte) et autres éléments indicatifs relatifs à la sûreté disponibles sur le site web de l'OACI à accès restreint ;

5. *Encourage* les États membres à accorder une grande importance aux normes récemment adoptées pour faire face aux menaces internes et à assurer leur application effective dans le cadre de leurs attributions respectives, et à continuer à adapter et adopter des mesures pour lutter contre ces menaces ;

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

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

8. *Encourage* les États membres et le secteur aéronautique à coordonner leurs efforts afin de faire évoluer l'inspection-filtrage de sûreté de l'aviation pour la rendre plus agile dans sa réponse à de nouvelles menaces, la fluidifier et la centrer davantage sur les voyageurs, tout en veillant à répondre à tout moment aux objectifs de sûreté de l'Annexe 17 – *Sûreté de l'aviation* ;

9. *Encourage* les États membres et toutes les entités de l'aviation à promouvoir une culture de la sûreté de l'aviation qui soit solide et efficace, en s'appuyant notamment sur l'élaboration de programmes et de campagnes de sensibilisation du personnel et du public à la sûreté soulignant que la sûreté est l'affaire de tous ;

10. *Prie instamment* les États membres de conserver des effectifs compétents, motivés et bien formés et de prendre des mesures destinées à garantir et à maintenir les compétences dont disposait le personnel avant la pandémie de COVID-19 ;

11. *Encourage* les États membres à mettre en œuvre une supervision efficace de tous les aspects de leur régime de sûreté de l'aviation, notamment en appliquant des techniques à distance lorsque des restrictions ou d'autres circonstances ne permettent pas la réalisation d'activités de suivi sur site, pour s'assurer que des mesures de sûreté sont mises en œuvre de façon efficace et durable ;

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

- a) élargir les mécanismes de coopération existants entre les États membres et l'industrie, selon qu'il convient, afin d'échanger des renseignements et de détecter rapidement les menaces contre la sûreté des opérations de l'aviation civile ;
- b) partager le savoir-faire, les meilleures pratiques et les renseignements concernant des mesures préventives de sûreté, à savoir les techniques de filtrage et d'inspection, la détection des explosifs, la détection des comportements concernant la sûreté aux aéroports, le filtrage et l'accréditation du personnel aéroportuaire, le développement des ressources humaines, et la recherche et développement concernant les technologies pertinentes ;
- c) utiliser des techniques modernes pour détecter des articles et matières interdites et empêcher qu'ils soient emportés à bord des aéronefs, dans le respect de la vie privée et de la sécurité de chacun ;
- d) définir des mesures de sûreté de l'aviation appropriées et proportionnelles à la menace fondées sur les preuves et sur les risques, efficaces, efficientes, multicouches, viables d'un point de vue opérationnel et durables sur les plans économique et opérationnel et qui tiennent compte de l'incidence sur les passagers, sur l'équipage et sur le commerce légitime ;
- e) intensifier les efforts pour préserver l'intégrité du système de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne :
  - i. en élaborant un cadre de sûreté du fret aérien solide, durable et résistant ;
  - ii. en mettant en œuvre de manière efficace et durable des normes de sûreté solides ;
  - iii. en adoptant une approche exhaustive de la chaîne logistique pour garantir la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne, s'il y a lieu ;
  - iv. en mettant en place et en renforçant la supervision et le contrôle de la qualité de la sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
  - v. en entreprenant des efforts bilatéraux et multilatéraux de coopération en vue de coordonner des actions destinées à harmoniser et renforcer les mesures de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne et des chaînes logistiques correspondantes ;
  - vi. en partageant les bonnes pratiques et les leçons tirées avec d'autres États membres pour renforcer le niveau général de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
  - vii. en renforçant les initiatives visant à créer de plus grandes capacités et à favoriser l'innovation en matière de sûreté du fret aérien et de la poste aérienne ;
- f) prendre en compte les éventuelles utilisations abusives des UAS et appliquer des mesures de sûreté afin de prévenir leur utilisation dans des actes d'intervention illicite ;
- g) veiller à ce que les évaluations de la menace et des risques de sûreté visant l'aviation civile sur leurs territoires respectifs et dans leur espace aérien soient effectuées

en continu, à ce que ces évaluations soient utilisées afin d'éclairer comme il se doit la mise au point de contre-mesures et d'adapter les paramètres des mesures de sûreté de l'aviation, et à ce qu'elles apportent en temps voulu des renseignements sur tous les risques possibles pour l'aviation civile aux parties prenantes concernées ;

- h) contrer les risques d'attaques dans les zones côté ville, y compris dans les aéroports, en travaillant avec toutes les parties prenantes pour :
  - i. maintenir un bon équilibre entre les besoins en matière de mesures de sûreté efficaces et durables et la facilitation des passagers ;
  - ii. mettre en œuvre une série de mesures fondées sur les risques qui sont flexibles et pratiques, avec les responsabilités des acteurs pertinents clairement définies ;
  - iii. éviter, dans la mesure du possible, de créer des vulnérabilités dues à des zones de rassemblement de masse, qu'elles soient à l'intérieur ou à proximité de l'aéroport ;
  - iv. entretenir une culture de vigilance constante, de dissuasion, de prévention, d'intervention et de résilience de manière coordonnée face à des menaces qui évoluent ;
- i) assurer la protection de l'aviation civile contre les cyberattaques et les cybermenaces ;
- j) faire face aux risques internes résultant de l'exploitation du personnel aéroportuaire et de leur accès privilégié aux zones réglementées et à des informations de sûreté sensibles, compte tenu des répercussions de la pandémie de COVID-19 et de la possibilité qu'elle ait créé de nouvelles vulnérabilités internes ou accentué celles qui existaient déjà ;

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

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

15. *Demande* à l'OACI :

- a) de veiller à ce que les dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, soient mutuellement compatibles et complémentaires ;
- b) de continuer à promouvoir l'élaboration de processus et de concepts de sûreté efficaces et novateurs, au moyen d'événements régionaux et sous-régionaux de sensibilisation à la sûreté de l'aviation à la demande des États membres intéressés, notamment en coopération avec les acteurs de l'industrie et les fabricants d'équipements, en vue de l'élaboration de la prochaine génération de processus d'inspection-filtrage des passagers et du fret ;

- c) de continuer d'appuyer les activités du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation pour faire face aux menaces nouvelles et existantes contre l'aviation civile, et d'élaborer des mesures préventives appropriées fondées sur les preuves et sur les risques ;
- d) de favoriser l'élaboration de processus de reconnaissance mutuelle dans le but d'aider les États membres à conclure des arrangements mutuellement bénéfiques, notamment en matière de contrôle unique de sûreté, qui reconnaissent l'équivalence de leurs mesures de sûreté de l'aviation dans la mesure où elles donnent les mêmes résultats, conformes aux exigences de l'Annexe 17, et qui sont fondés sur un processus de validation complet et continu convenu et un échange efficace et continu de renseignements sur leurs systèmes respectifs de sûreté de l'aviation ;
- e) de continuer à s'occuper des autres types de menaces et de risques, notamment les menaces cybernétiques contre la sûreté de l'aviation et les risques qui pèsent sur les zones côté ville des aéroports et sur la sûreté de la gestion du trafic aérien, en consultation avec le Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et le Groupe d'experts de la cybersécurité ;

16. *Charge* le Secrétaire général de mettre à jour et d'amender à intervalles appropriés le *Manuel de sûreté de l'aviation* de l'OACI (Doc 8973) et d'élaborer, au besoin, de nouveaux éléments indicatifs destinés à aider les États membres à réagir aux menaces nouvelles et existantes dirigées contre l'aviation civile et à mettre en œuvre les spécifications et les procédures relatives à la sûreté de l'aviation civile ;

17. *Charge* le Secrétaire général de veiller à la mise à jour continue de l'*État du contexte de risque mondial de sûreté de l'aviation civile* de l'OACI (Doc 10108 – Diffusion restreinte), qui fournit une méthodologie d'évaluation du risque pour la sûreté de l'aviation, que les États membres peuvent envisager d'utiliser pour développer leurs propres évaluations du risque à l'échelon national, et d'inclure des évaluations fondées sur les risques, conformément au Doc 10108, dans toute recommandation concernant l'adoption de mesures nouvelles ou amendées de sûreté de l'aviation à incorporer dans l'Annexe 17 ou dans tout autre document de l'OACI ;

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

19. *Charge* le Conseil d'évaluer en permanence le mandat du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation et d'établir des procédures de gouvernance pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de contraintes limitant sa capacité d'examiner tout l'éventail des questions de sûreté de l'aviation ;

20. *Charge* le Secrétaire général de continuer à veiller à ce que la sûreté de l'aviation occupe sa juste place comme principe fondamental et composante fonctionnelle du Secrétariat de l'OACI, à la mesure de sa criticité pour l'avancement, la durabilité, et le développement sûr et ordonné de l'aviation civile internationale.

## APPENDICE D

### **Le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que le Programme universel OACI d'audits de sûreté – Méthode de surveillance continue (USAP-CMA) de l'OACI a rempli avec succès le mandat formulé dans la résolution A40-11, appendice D,

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

*Considérant* que les États membres de l'OACI ont à cœur de se conformer aux normes de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation*, et aux normes de l'Annexe 9 — *Facilitation* relatives à la sûreté,

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

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

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

*Considérant* que les résultats de l'audit USAP-CMA contribuent de manière considérable à la compréhension de l'état de la sûreté à l'échelle mondiale, de la région et de chaque État membre ; et que les données compilées de l'USAP-CMA peuvent aussi servir à évaluer si les États membres atteignent les objectifs de sûreté fixés dans le GAsEP,

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

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

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

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

*Notant* que la poursuite de l'USAP-CMA et l'évolution continue de ce programme sont essentielles pour établir une confiance mutuelle entre les États membres dans le niveau de sûreté de l'aviation et pour encourager la mise en œuvre adéquate des normes de sûreté,

*Constatant* que les répercussions de la pandémie de COVID-19 et les restrictions budgétaires ont réduit la fréquence de réalisation des audits,

*Rappelant* qu'à sa 40<sup>e</sup> session, l'Assemblée a demandé au Conseil de lui rendre compte de la mise en œuvre intégrale de l'USAP-CMA,

1. *Note* que l'USAP-CMA joue un rôle essentiel dans l'amélioration de la sûreté de l'aviation dans le monde grâce aux audits et à la surveillance continue de la performance des États membres en matière de sûreté de l'aviation ;

2. *Demande* au Conseil de charger le Secrétaire général de veiller à ce que l'USAP-CMA continue d'évaluer et de mesurer la mise en œuvre durable et effective des normes de l'Annexe 17, y compris les approches fondées sur les risques adoptées à cet effet, le cas échéant, et des normes de l'Annexe 9 relatives à la sûreté, que la hiérarchisation des audits soit fondée sur les risques et que l'USAP-CMA traite des carences graves en temps opportun ;

3. *Est reconnaissant* aux États membres d'avoir coopéré au processus d'audit de l'USAP-CMA et d'avoir détaché des experts en sûreté devant être certifiés comme auditeurs de l'USAP-CMA qui ont fait fonction d'experts à court terme pour l'exécution des audits USAP-CMA, ainsi que des experts à long terme qui ont rempli les fonctions de chefs d'équipe d'audit USAP-CMA ;

4. *Demande* au Conseil d'assurer la poursuite et une dotation suffisante de l'USAP-CMA et de superviser ses activités lorsqu'il évalue la capacité des États membres d'établir et de maintenir des systèmes de sûreté de l'aviation durables, conformément aux normes de l'OACI portant sur la sûreté, et leur mise en œuvre des plans d'actions correctives visant à remédier en temps utile aux carences détectées par les audits de l'USAP-CMA ;

5. *Prend note* des travaux exécutés par le Secrétariat de l'OACI, en consultation avec les États membres, afin d'examiner la portée et la méthodologie de l'USAP-CMA, et exhorte le Secrétariat à continuer d'améliorer le programme, en concertation avec son Groupe d'étude sur l'USAP-CMA ;

6. *Approuve* la politique de divulgation limitée des résultats des audits de l'USAP-CMA, notamment la prompt notification de l'existence de préoccupations significatives de sûreté ;

7. *Prie instamment* tous les États membres de soutenir pleinement l'OACI :

- a) en signant le protocole d'accord concernant l'USAP-CMA ;
- b) en préparant et en soumettant à l'OACI tous les documents nécessaires conformément au calendrier établi avant les activités de l'USAP-CMA programmées par l'OACI ;
- c) en facilitant le travail des équipes de l'USAP-CMA pendant le déroulement des activités de l'USAP-CMA ;
- d) en préparant et en soumettant un plan approprié d'actions correctives pour combler les lacunes détectées pendant les activités de l'USAP-CMA ;

- e) en mettant en œuvre les mesures correctrices dans les délais convenus entre les États membres et l'OACI ;

8. *Demande* au Secrétaire général d'assurer la viabilité financière à long terme de l'USAP-CMA en prenant des mesures pour tenir compte des besoins de financement de ses effectifs et de ses activités dans le budget ordinaire dès que possible ;

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

## APPENDICE E

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

*L'Assemblée,*

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

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

1. *Charge* le Secrétaire général de soutenir les efforts déployés dans le monde entier par les États membres et d'autres entités de l'aviation afin de fournir une assistance et un soutien techniques efficaces aux États membres en encourageant la réalisation d'activités internationales de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation qui soient coordonnées et ciblées et qui tiennent compte des priorités ;

2. *Prie instamment* les États membres d'apporter leur contribution volontaire sous la forme de ressources financières ou en nature en vue d'accroître la portée et l'incidence des activités de renforcement de la sûreté de l'aviation menées par l'OACI ;

3. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que les contributions reçues pour les activités de soutien de la mise en œuvre de la sûreté de l'aviation soient consacrées dans leur totalité à ces activités ;

4. *Prie instamment* les États membres qui en sont capables d'aider à la réalisation d'activités de renforcement des capacités efficaces et ciblées dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Ces activités devraient comprendre la formation, l'assistance technique et le soutien à la mise en œuvre, des transferts de technologie et la fourniture d'autres ressources nécessaires, à ceux qui en ont besoin, afin de permettre à tous les États membres de mettre en place un cadre de sûreté de l'aviation amélioré et efficace ;

5. *Invite* les États membres à tirer parti de la capacité de l'OACI à fournir, faciliter ou coordonner une assistance à court terme pour la prise de mesures correctrices et une assistance à plus long terme pour remédier aux carences observées dans la mise en œuvre des SARP de l'Annexe 17, ainsi que de la capacité de l'OACI à faire le meilleur usage possible des résultats des audits de l'USAP afin de définir et de cibler les activités de renforcement des capacités de sûreté de l'aviation des États membres qui ont besoin d'aide ;

6. *Invite* les États membres à envisager de demander l'aide d'autres organisations internationales et régionales pour répondre à leurs besoins d'assistance technique résultant de la nécessité de protéger l'aviation civile internationale ;
7. *Prie instamment* les États membres et les organisations de communiquer à l'OACI des renseignements sur leurs programmes et activités d'assistance afin d'encourager l'utilisation efficace et efficiente des ressources ;
8. *Charge* le Secrétaire général de faciliter la coordination des programmes et des activités d'assistance autant que faire se peut, notamment en recueillant tous les renseignements disponibles sur ces initiatives ;
9. *Charge* le Secrétaire général de contrôler et d'évaluer la qualité et l'efficacité des projets d'assistance de l'OACI et de rendre compte régulièrement de l'utilisation des ressources financières et en nature et des incidences mesurées de ces contributions ;
10. *Prie instamment* les États membres et les parties prenantes pertinentes de devenir partenaires pour l'organisation et la réalisation des activités de renforcement des capacités, en documentant les engagements pris par chacune des parties ;
11. *Demande* au Secrétaire général d'actualiser et de renforcer le Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation, les malettes pédagogiques de sûreté de l'aviation (MPSA) et les ateliers sur la sûreté de l'aviation, et de promouvoir d'autres méthodes de formation à la sûreté de l'aviation, telles que l'apprentissage en ligne et l'apprentissage hybride ;
12. *Prie instamment* les États membres de contribuer aux activités du Programme de formation de l'OACI pour la sûreté de l'aviation ;
13. *Demande* au Secrétaire général de superviser, développer, promouvoir, appuyer, maintenir et réévaluer régulièrement le réseau des Centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) de l'OACI afin de garantir que les exigences en matière de formation soient respectées et que de solides niveaux de coopération soient atteints ;
14. *Prie instamment* les États membres d'utiliser les CFSA de l'OACI pour la formation à la sûreté de l'aviation.

## APPENDICE F

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

3. *Prie instamment* tous les États membres d'adopter les principes clés suivants comme base d'une coopération internationale en matière de sûreté de l'aviation et de garantir l'efficacité de la coopération en matière de sûreté de l'aviation entre les États membres, l'OACI et d'autres organisations internationales compétentes :

- a) respecter l'esprit de coopération défini dans les accords bilatéraux et/ou multilatéraux sur les services aériens ;
- b) reconnaître l'équivalence des mesures de sûreté ;
- c) mettre l'accent sur les résultats en matière de sûreté ;

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

5. *Prie instamment* l'OACI de promouvoir des initiatives permettant la création de plates-formes technologiques pour l'échange entre les États membres de renseignements concernant la sûreté de l'aviation ;

6. *Demande* à l'OACI de continuer :

- a) à encourager les États membres à rendre compte de leur expérience en coopérant les uns avec les autres pour prévenir les actes d'intervention illicite dans l'aviation civile internationale ;
- b) à analyser les circonstances et tendances différentes en matière de prévention des menaces visant l'aviation civile internationale dans différentes régions du monde ;

- c) à formuler des recommandations visant à renforcer les mesures de dissuasion et de prévention de ces actes d'intervention illicite ;

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

## APPENDICE G

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

*L'Assemblée,*

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

*Prenant note* de l'instauration du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour aider les États membres à mettre en œuvre la Stratégie antiterroriste mondiale des Nations Unies et les résolutions et mandats des Nations Unies à ce sujet,

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

2. *Charge* le Conseil de poursuivre sa collaboration avec le Comité des Nations Unies contre le terrorisme (CCT) dans les domaines de la sûreté de l'aviation et de la gestion des frontières, dans l'effort mondial de lutte contre le terrorisme, et *demande* au Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation pour aider la Direction exécutive du Comité des Nations Unies contre le terrorisme (DECT) lors de ses visites dans les pays à évaluer les efforts déployés par les États membres dans la lutte contre le terrorisme, y compris les progrès accomplis, les lacunes qui subsistent et les domaines dans lesquels les besoins d'assistance technique sont prioritaires, et à répertorier

les tendances et les difficultés liées au terrorisme et les pratiques optimales employées dans la mise en œuvre des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité ;

3. *Charge* le Secrétaire général de mettre à disposition les compétences de l'Organisation en matière de sûreté de l'aviation et de gestion des frontières, pour aider aux travaux menés dans le cadre du Pacte mondial des Nations Unies de coordination contre le terrorisme, qui vise à renforcer l'approche adoptée conjointement à l'échelle des Nations Unies pour prévenir et contrer les actes de terrorisme, et pour aider le Bureau de lutte contre le terrorisme (BLT) des Nations Unies dans ses activités d'assistance technique et de soutien au renforcement des capacités des États membres de l'OACI tout en veillant à coordonner les activités d'assistance pour éviter les doubles emplois et garantir une utilisation efficace des ressources.

-----

### ***Cybersécurité de l'aviation***

14.56 Le Conseil, dans la note WP/22, a fait le point sur les travaux de l'OACI dans le domaine de la cybersécurité de l'aviation au cours du triennat écoulé et a proposé une résolution révisée de l'Assemblée pour remplacer la résolution A40-10 – *Cybersécurité dans l'aviation civile*.

14.57 L'OACI est l'instance adéquate pour examiner la question de la cybersécurité de l'aviation d'une manière qui soit globale, harmonisée, holistique et transversale. À cet égard, le Comité a pris note avec satisfaction de l'évolution des travaux de l'OACI relatifs à la cybersécurité de l'aviation au cours du triennat écoulé et a félicité l'Organisation et ses groupes d'experts pour leurs travaux. En particulier, il s'est félicité de l'adoption et de la mise en œuvre d'une structure de gouvernance interne améliorée pour la cybersécurité de l'aviation à l'OACI, ainsi que du développement continu de politiques, de dispositions, d'orientations, d'activités de renforcement des capacités et d'initiatives de sensibilisation ayant trait à la cybersécurité de l'aviation. En outre, il est convenu de recommander à la Plénière d'adopter la résolution 14/2 en remplacement de la résolution A40-10 – *Cybersécurité dans l'aviation civile*.

14.58 Le Comité a mesuré l'importance d'établir des orientations pour évaluer les cyberrisques ainsi que d'améliorer en continu le cadre de cybersécurité de l'aviation à l'OACI, l'instauration d'une culture de la cybersécurité, le développement d'initiatives de renforcement des capacités et la réalisation d'exercices de cybersécurité comme cela était indiqué dans la note WP/74. Le Comité a en outre pris note des travaux accomplis par l'OACI pour analyser les lacunes au moyen d'un examen global de 16 Annexes à la Convention de Chicago afin de recenser ce qui manquait potentiellement dans les SARP de l'OACI pour renforcer la protection et la résilience du secteur aérien civil. À cet égard, il a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions formulées dans la note WP/74 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.59 Le Comité est convenu qu'il importait d'élaborer des initiatives de renforcement des capacités et d'inclure la cybersécurité de l'aviation dans les stratégies des organisations en matière de ressources humaines afin d'améliorer les compétences du personnel de l'aviation en matière de cybersécurité de l'aviation, comme cela est indiqué dans la note WP/151. Il a également constaté qu'il était nécessaire d'assurer un appui au renforcement des capacités et un mentorat auprès des petits États, comme cela était indiqué dans la note WP/158, afin de garantir une approche globale et harmonisée de la cybersécurité de l'aviation. À cet égard, il a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions énoncées dans les notes WP/151 et WP/158 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.60 Le Comité a constaté la nécessité pour les États d'adopter et de mettre en œuvre une culture de la cybersécurité de l'aviation civile, comme il était décrit dans la note WP/231. En conséquence, le

Comité a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions figurant dans la note en question aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen, et que l'Assemblée encourage les États à se servir des éléments indicatifs de l'OACI sur une culture de la cybersécurité dans l'aviation civile à l'appui de leurs efforts visant à instaurer une telle culture qui soit efficace et solide.

14.61 Le Comité a examiné la proposition contenue dans la note WP/241 relative à la recommandation faite aux États d'appliquer le principe de sécurité confiance zéro dans leurs systèmes de gestion de la sécurité de l'information et de demander au Groupe d'experts de la cybersécurité d'élaborer des orientations techniques sur l'utilisation de ce principe dans les systèmes de gestion précités. À cet égard, le Comité a pris acte des avantages des principes de confiance zéro. Il a en outre noté que le Groupe d'experts de la cybersécurité envisageait d'élaborer des orientations sur l'évaluation et la gestion des cyberrisques, qui comprendraient notamment des orientations sur l'utilisation de différentes techniques et principes pour renforcer la cyberprotection et la résilience de l'aviation civile. En conséquence, il a recommandé que le Conseil renvoie les propositions formulées dans la note WP/241 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.62 Le Comité a examiné les propositions formulées dans la note WP/281 visant à assurer une structure de gouvernance appropriée pour la cybersécurité de l'aviation. À cet égard, il est convenu de la nécessité pour les États de mettre en place une structure de gouvernance adéquate afin de coordonner les fonctions de réglementation et de supervision de la cybersécurité de l'aviation dans les différents domaines de l'aviation et d'assurer la coordination du sujet avec les organismes et partenaires de l'aviation ou hors secteur au niveau national. Toutefois, compte tenu des diverses structures de gouvernance des États servant à réglementer et à superviser la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation ainsi que la cybersécurité de l'aviation, le Comité a constaté qu'il était nécessaire d'accorder la souplesse nécessaire aux États pour qu'ils déterminent une autorité nationale compétente pour la cybersécurité de l'aviation. En outre, il a recommandé que le Conseil transmette les propositions figurant dans la note WP/281 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.63 Le Comité a examiné la proposition visant à demander au Groupe d'experts de la cybersécurité de mettre sur pied des initiatives relatives au renforcement des capacités et à une culture de la cybersécurité à l'intention du personnel des services de navigation aérienne, en temps de crise, comme indiqué dans la note WP/374. Il a souligné l'importance de développer en continu des initiatives de ce type dans tous les domaines de l'aviation civile, y compris les services de navigation aérienne. Toutefois, le Comité a constaté que ces initiatives et activités devaient être menées en permanence, indépendamment de crises. En conséquence, il a encouragé l'OACI à poursuivre le développement de ses initiatives relatives au renforcement des capacités et à une culture de la cybersécurité afin d'aider les États et les parties prenantes à prendre en considération la cybersécurité de l'aviation, et il a recommandé que le Conseil transmette les propositions figurant dans la note WP/374 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

14.64 Le Comité a examiné la proposition visant à demander à l'OACI d'élaborer une trousse iPack sur la cybersécurité de l'aviation, comme indiqué dans la note WP/416. Il a en outre pris note des difficultés liées à la mise au point de la composante assistance d'une telle trousse ; l'élaboration d'une trousse d'assistance générique aux États serait en effet difficile compte tenu des différentes structures de gouvernance des États en ce qui concernait l'aviation et la cybersécurité ainsi que les responsabilités et les lignes hiérarchiques officielles. À ce titre, il a recommandé que le Conseil de l'OACI renvoie les propositions énoncées dans la note WP/416 aux groupes d'experts compétents de l'Organisation pour un éventuel examen et l'élaboration d'orientations sur la mise au point d'une telle trousse de mise en œuvre.

14.65 Le Comité a pris note de la note WP/64 et a déclaré savoir qu'il était nécessaire de coordonner les travaux de l'OACI sur la cybersécurité de l'aviation entre les différents groupes d'experts, tâche qui devrait être menée dans le cadre de la nouvelle structure de gouvernance approuvée par le Conseil

de l'OACI, en particulier le Comité ad hoc du Conseil pour la coordination de la cybersécurité. En outre, il a recommandé que le Conseil transmette les propositions figurant dans la note WP/64 aux groupes d'experts compétents de l'OACI pour examen.

## **Résolution 14/2 : Cybersécurité de l'aviation civile**

*Considérant* que le système mondial de l'aviation est un système éminemment complexe et intégré constitué de systèmes qui sont essentiels à la sécurité et à la sûreté des vols d'aviation civile ;

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

*Consciente* que les cybermenaces pesant sur l'aviation civile sont en évolution rapide et constante, que l'aviation demeure une cible pour ceux qui mettent en œuvre des cybermenaces ou des menaces physiques, et que ces cybermenaces peuvent évoluer et porter atteinte aux systèmes critiques de l'aviation civile dans le monde entier,

*Notant* que tous les événements de cybersécurité qui compromettent la sécurité de l'aviation civile ne sont pas illégaux et/ou intentionnels,

*Constatant* la nature multiforme et multidisciplinaire des défis et solutions en matière de cybersécurité, et notant que les cyberrisques peuvent simultanément toucher une vaste gamme de domaines de l'aviation et s'étendre rapidement,

*Réaffirmant* les obligations qu'impose la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago) de garantir la sécurité, la sûreté et la continuité de l'aviation civile,

*Considérant* que la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et le *Protocole complémentaire à la Convention pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) renforceront le cadre juridique mondial visant à considérer les cyberattaques contre l'aviation civile internationale comme des crimes, et qu'en conséquence la ratification à grande échelle de ces instruments par les États découragerait et punirait de telles attaques où qu'elles se produisent,

*Réaffirmant* l'importance et l'urgence de prendre en compte la cybersécurité et la cyberrésilience des systèmes, des données et des informations critiques de l'aviation civile contre les cybermenaces et les cyberrisques, notamment les interfaces communes entre l'aviation civile et l'aviation militaire,

*Considérant* la nécessité de travailler de façon collaborative en vue de l'élaboration d'un cadre mondial efficace et coordonné de cybersécurité de l'aviation, et de favoriser la cybersécurité et la cyberrésilience du système mondial de l'aviation face aux cybermenaces qui peuvent compromettre la sécurité et/ou la sûreté de l'aviation civile,

*Notant* le rôle mobilisateur de l'OACI et le travail qu'elle mène en matière de cybersécurité et de cyberrésilience de l'aviation, dans les différentes disciplines aéronautiques,

*Notant* qu'il est nécessaire d'harmoniser la cybersécurité de l'aviation aux échelons mondial, régional et national afin d'assurer la cohérence et la pleine interopérabilité des mesures de protection et des systèmes de gestion du risque,

*Mesurant* l'importance d'élaborer des principes clairs de gouvernance et de responsabilité au niveau national en matière de cybersécurité de l'aviation civile, notamment en désignant une autorité nationale compétente responsable de la cybersécurité de l'aviation en coordination avec les autorités et agences nationales concernées,

*Prenant acte* de la valeur des initiatives, plans d'action, publications et autres médias conçus pour faire face aux problèmes de cybersécurité de manière collaborative et intégrée,

*L'Assemblée :*

1. *Prie* instamment les États membres d'adopter et de ratifier la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre 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) comme moyen de viser les cyberattaques dirigées contre l'aviation civile ;

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

- a) mettre en œuvre la Stratégie de cybersécurité de l'aviation civile de l'OACI et s'appuyer sur le Plan d'action pour la cybersécurité de l'OACI afin de faciliter la mise en œuvre de la Stratégie ;
- b) désigner l'autorité compétente pour les questions liées à la cybersécurité de l'aviation et définir les rapports entre cette autorité et les organismes nationaux concernés ;
- c) définir les responsabilités des organismes nationaux et des parties prenantes de l'industrie en ce qui concerne la cybersécurité de l'aviation civile ;
- d) élaborer et mettre en œuvre un cadre de gestion des risques pour la cybersécurité solide et fondé sur les pratiques pertinentes en matière de gestion des risques pour la sécurité et la sûreté, et adopter une approche axée sur le risque pour protéger des cybermenaces les systèmes, les informations et les données critiques de l'aviation civile ;
- e) établir des politiques et des instruments et affecter des ressources afin que, en ce qui concerne les systèmes d'aviation critiques : la sécurité soit intégrée à la conception des architectures de systèmes ; les systèmes soient protégés et résistants ; les données soient sécurisées et disponibles pendant le stockage et le transfert ; la surveillance des systèmes et les méthodes de détection et de compte rendu d'incidents soient mises en œuvre ; des plans de reprise à la suite d'incident soient élaborés et mis en pratique ; des analyses techniques des cyberincidents soient réalisées ;
- f) encourager la coordination des gouvernements et de l'industrie quant aux stratégies, politiques et plans relatifs à la cybersécurité de l'aviation, ainsi que le partage d'informations pour aider à déceler les vulnérabilités critiques auxquelles il faut remédier ;
- g) encourager la coopération civilo-militaire visant à recenser, protéger et surveiller les vulnérabilités et les flux de données communs aux connexions entre les systèmes d'aviation civils et militaires, et coopérer aux fins de la gestion des cybermenaces communes et de la reprise à la suite de cyberincidents ;

- h) développer, à l'échelle nationale et internationale, des partenariats et des mécanismes gouvernements-industries, et jouer un rôle dans lesdits partenariats et mécanismes, afin que soient systématiquement partagées les informations sur les cybermenaces, les incidents, les tendances dans ce domaine et les efforts d'atténuation ;
- i) créer et faire respecter une solide culture de cybersécurité dans l'ensemble du secteur de l'aviation civile ;
- j) encourager les États à continuer d'apporter leur contribution à l'OACI en vue d'élaborer des normes internationales, des stratégies et des bonnes pratiques visant à renforcer la cybersécurité et la cyberrésilience de l'aviation ;
- k) continuer de collaborer à l'élaboration du cadre de cybersécurité de l'OACI selon une approche horizontale, transversale et fonctionnelle qui met à contribution la sécurité de l'aviation, la sûreté de l'aviation, la facilitation, la navigation aérienne, la communication, la surveillance, la gestion de la circulation aérienne, l'exploitation technique, la navigabilité des aéronefs et d'autres disciplines pertinentes.

### 3. Charge l'OACI :

- a) de continuer d'encourager l'adoption et la ratification universelles de la *Convention sur la répression des actes illicites dirigés contre l'aviation civile internationale* (Convention de Beijing) et du *Protocole complémentaire pour la répression de la capture illicite d'aéronefs* (Protocole de Beijing) ;
- b) de continuer à veiller à ce que les questions de cybersécurité et de cyberrésilience soient examinées et coordonnées dans toutes les disciplines pertinentes au moyen du nouveau mécanisme d'examen des questions de cybersécurité de l'aviation à l'OACI.

### **Point 15: Programmes d'audit – Méthode de surveillance continue**

15.1 À sa huitième séance, le Comité exécutif a examiné la mise en œuvre, les faits nouveaux et l'évolution des programmes universels d'audit – méthode de surveillance continue, en se fondant sur le rapport du Conseil relatif à la mise en œuvre des programmes d'audit – méthode de surveillance continue (CMA) (A41-WP/7), le rapport relatif à l'évolution du Programme universel de supervision de la sécurité (USOAP) – Méthode de surveillance continue (CMA), et l'examen post mise en œuvre (A41-WP/27). En outre, dix autres notes ont été présentées par des États et des organisations internationales à savoir WP/379, 202, 59, 309, 457, 386, 558, 598, 488 et 212.

#### **Analyse**

##### *Mise en œuvre des programmes d'audit de l'OACI par la méthode de surveillance continue (CMA)*

15.2 Durant l'examen de la note WP/7, les États ont vigoureusement appuyé le travail des deux programmes d'audit, ainsi que l'engagement à l'égard d'une amélioration constante par le biais des divers mécanismes mis en place, notamment le Groupe d'étude du Secrétariat (SSG) sur le Programme universel d'audits de sûreté (USAP)-CMA. Le Comité a aussi remercié tous les États d'appuyer les programmes d'audit au moyen de détachements d'experts et d'autres contributions volontaires.

15.3 Le Comité a exprimé son appréciation à l'OACI et aux États membres pour leurs efforts et le succès de la mise en œuvre de l'USOAP-CMA et de l'USAP-CMA, en particulier au vu des défis créés durant la pandémie de COVID-19. Il a noté le rapport d'avancement et salué les efforts de coordination de la mise en œuvre et des activités des programmes d'audit de l'OACI. Il a indiqué aussi qu'il fallait poursuivre les efforts visant à améliorer l'USAP-CMA, notamment en ce qui concernait les futurs amendements des questions de protocole. Il a prié instamment l'Organisation d'hiérarchiser selon qu'il convenait les ressources destinées aux programmes d'audit et a appelé les États à rester pleinement engagés à l'égard de ces programmes de l'OACI tout en les encourageant à continuer de soutenir ces initiatives au moyen de contributions volontaires.

#### *Évolution du Programme USOAP-CMA*

15.4 Le Comité a donné acte de l'efficacité, de la pertinence et de la résilience de l'USOAP-CMA, des améliorations de sécurité qu'il apportait à l'échelle mondiale et du plan d'évolution géré dans le cadre de quatre filières de travail, décrit dans la note WP/27. Il a fait bon accueil aux activités prévues pour la filière des améliorations organisationnelles, qui comprenaient un examen et une mise à jour des documents de politique, comme le *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue* (Doc 9735), et la mise en œuvre des recommandations du Groupe d'experts sur un examen structuré de l'USOAP-CMA (GEUSR), qui ferait l'objet d'un examen d'efficacité. En outre le Comité est convenu du lancement de deux filières de travail pour la mise en œuvre des recommandations approuvées du Groupe consultatif ad hoc de l'USOAP (USOAP-AG) et des recommandations pertinentes de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19. Dernier point, le Comité a donné acte du travail effectué avec le Programme alimentaire mondial dans le cadre d'un protocole d'accord spécialisé.

15.5 La note WP/379, présentée par le Cameroun, et la note WP/202, présentée par l'Indonésie, ont soulevé la question de la nécessité pour l'OACI d'évaluer les plans d'actions correctives (CAP) soumis par le biais du cadre en ligne dans une période définie. Le Comité a noté que les États n'étaient pas certains de mettre en œuvre les CAP soumis à l'OACI en raison d'un retard dans le processus de révision de l'OACI et de confirmation de l'acceptation des CAP. Le Comité est convenu que l'OACI devait modifier le plan d'évolution de façon à inclure l'amélioration de la surveillance et de l'évaluation des CAP afin de déterminer les causes profondes de ce retard et d'assurer une réponse dans un délai défini. Il a été noté que ce délai d'acceptabilité serait reflété dans les documents de politique pertinents, comme le Doc 9735 — *Manuel du Programme universel d'audits de supervision de la sécurité — Surveillance continue*.

15.6 Le Paraguay a présenté la note WP/59, avec le parrainage du Chili, de la Colombie, du Guyana, du Panama, du Pérou, du Suriname, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du), dans laquelle il a partagé son expérience de l'impact sur les pourcentages de mise en œuvre effective (EI) résultant de l'utilisation des questions de protocole (PQ) révisées et/ou mises à jour dans les États qui avaient déjà été audités par l'USOAP-CMA avant la révision des PQ. Le Comité a noté que les amendements des PQ pouvaient avoir un impact sur les EI des États, comme l'amendement résultant de la mise en œuvre des recommandations du GEUSR. Il a été recommandé que l'USOAP-CMA applique des principes d'audit pertinents, tout en assurant la traçabilité des constatations existantes des PQ amendées. Le Comité est convenu que l'OACI devrait modifier son plan d'évolution de manière à inclure l'analyse des amendements futurs des PQ, son application aux activités de l'USOAP et les scores d'EI dans le prochain examen d'efficacité du GEUSR. Il a été recommandé que des informations supplémentaires destinées aux États expliquent les modifications apportées aux PQ.

15.7 La CAFAC a présenté la note WP/309 au nom de 54 États africains, dans laquelle on proposait d'élaborer une autre méthode afin d'aider les États à respecter toutes les exigences des PQ relatives aux enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation (AIG) sans avoir subi un accident véritable.

L'élaboration de cette technologie novatrice permettrait aussi de pallier la pénurie d'auditeurs AIG. Le Comité est convenu de modifier son plan d'évolution pour prendre en considération l'élaboration d'une méthode de rechange pour l'audit des systèmes d'enquêtes sur les accidents et incidents d'aviation des États de manière à mieux refléter ces capacités des États en l'absence d'accidents. Il a été convenu que les toutes dernières technologies et innovations, comme les simulateurs, seraient prises en considération dans cette initiative.

15.8 Le Comité a donné acte de l'intérêt de la communauté africaine pour une évolution de l'USOAP-CMA permettant de mieux répondre aux besoins des États membres qui étaient exprimés dans la note WP/457, et il a noté que les alinéas a), b) et c) de la suite à donner figurant dans la présente note avaient été examinés par le Conseil de l'OACI au cours de sa 225<sup>e</sup> session. Il a été rappelé que les mesures proposées cadraient avec les recommandations approuvées de l'USOAP-AG, après modifications suite à la consultation des États. En ce qui concernait l'alinéa d) de la suite à donner de la note WP/457, il a été noté qu'habituellement une demande d'information obligatoire (MIR) ne découlait jamais uniquement du report d'un audit. Le Comité a aussi recommandé que l'OACI n'émette pas de MIR et par la suite une préoccupation significative de sécurité (SSC) sur la seule base du report ou de l'annulation d'une activité USOAP.

15.9 Les notes d'information WP/386 sur la restructuration du système de supervision de la réglementation au Pakistan, WP/558 présentée par les Seychelles sur l'état des progrès réalisés pour traiter des carences identifiées par l'OACI durant ses activités de supervision de la sécurité, et WP/598 présentée par l'IFALDA portant sur les dispositions relatives aux opérations de régulation des vols dans les PQ de l'USOAP ont été notées.

#### *Questions relatives à l'USAP-CMA*

15.10 La République bolivarienne du Venezuela a présenté la note WP/488, avec l'appui de la Bolivie (État plurinational de), de la Colombie, du Costa Rica, du Panama, du Pérou et de l'Uruguay, qui a traité de l'importance du renforcement des connaissances et de la compréhension des aspects de la cybersécurité par les auditeurs de l'USAP-CMA, en vue de leur permettre d'effectuer des évaluations techniques objectives des normes applicables. Un appendice de cette même note a souligné également les domaines de connaissance et d'expertise qui pouvaient être considérés comme nécessaires pour l'évaluation de la cybersécurité par les équipes d'audit de l'USAP-CMA et a suggéré le contenu qui pourrait être retenu pour les éléments d'orientation ou de formation futurs dans ce domaine. Il a été précisé durant le débat que la formation proposée dans cette note excédait celle qui était requise pour évaluer dûment la conformité avec la norme énoncée au paragraphe 4.9.1 de l'Annexe 17. De plus, le Secrétariat a expliqué que l'audit concernant cette norme était centré sur des questions de réglementation et d'organisation plutôt que sur la mise en œuvre des systèmes de cybersécurité mêmes.

15.11 Dans la note WP/212, la CAFAC a noté les améliorations apportées à l'USAP-CMA en collaboration avec le SSG sur l'USAP-CMA, notamment la transmission en sécurité des informations, et elle a souligné l'importance de la surveillance en temps réel des CAP et du travail fait par le Plan régional de mise en œuvre complète pour la sécurité et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL). La note WP/212 suggérait aussi la décentralisation de la direction de l'équipe d'audit de l'USAP-CMA dans les bureaux régionaux. Des États ont soutenu la nécessité d'informations d'audit à jour. Cela dit, des membres du Comité, appuyés par le Secrétariat, ont estimé que la conduite d'audits par des fonctionnaires des bureaux régionaux de l'OACI engendrerait des questions de conflit d'intérêts, étant donné que ces fonctionnaires avaient aussi la responsabilité de l'assistance. Il a été émis l'avis que le SSG devait examiner le processus de décentralisation et de hiérarchisation des activités d'audit. La possibilité d'actualiser les CAP en ligne devait aussi aider à obtenir une idée plus claire de la mise en œuvre des normes par les États.

15.12 Le Secrétariat a fait savoir que des chefs d'équipe supplémentaires avaient été recrutés au siège de l'OACI pour augmenter le nombre d'audits effectués, résorber le retard des audits causé par la pandémie et assurer une bonne planification de la relève.

15.13 Le Comité a pris connaissance des notes WP/212 et WP/488 et prié instamment les États membres de collaborer avec l'OACI aux comptes rendus sur les progrès réalisés dans l'exécution des CAP, notamment des mesures prioritaires identifiées. Il a chargé le Conseil de continuer de surveiller le travail effectué par le SSG pour l'amélioration continue de l'USAP-CMA, travail qui englobait des aspects liés aux mises à jour des CAP et à la formation des auditeurs de l'USAP-CMA.

### **Point 16 : Protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale**

16.1 À sa deuxième séance, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement sur la base des rapports d'avancement présentés par le Conseil concernant les travaux de l'Organisation portant sur les dispositions générales, le bruit des aéronefs et la qualité de l'air locale (WP/93). Le Comité exécutif a aussi examiné les propositions du Conseil relatives à la mise à jour de la résolution A40-17 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* (WP/95). De plus, trois notes de travail ont été présentées par des États et des observateurs : WP/163, WP/168 et WP/209.

16.2 Dans la note WP/93, révision n°1, le Conseil a fait état des progrès accomplis par l'OACI depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée sur les questions liées à l'aviation civile et à l'environnement, en soulignant les tendances actuelles et futures en matière de transport aérien dans les domaines du bruit des aéronefs et des émissions, des avancées relatives à l'élaboration de normes et pratiques recommandées (SARP) et d'éléments indicatifs sur l'environnement, ainsi que les éléments nouveaux pertinents survenus dans d'autres organes des Nations Unies et organisations internationales.

16.3 Le Conseil a présenté, dans la note WP/95, des propositions de révision de la résolution A40-17 de l'Assemblée qui tenaient compte des évolutions notées depuis la dernière session de l'Assemblée. Les révisions proposées découlaient principalement des travaux menés par l'OACI, en coopération avec d'autres organisations, et des résultats des activités menées par le Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP).

16.4 Le Comité a noté les progrès importants accomplis par l'Organisation depuis la dernière session de l'Assemblée dans l'atténuation des incidences du bruit, la qualité de l'air locale et les émissions mondiales, et a invité l'OACI à suivre étroitement les technologies novatrices et les sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et à tenir à jour et à élaborer des normes et pratiques recommandées (SARP) et des éléments indicatifs pertinents en matière d'environnement, selon qu'il convenait.

16.5 Dans la note WP/168, la Chine et les 54 États membres de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ont noté les progrès accomplis par le CAEP et ont accueilli favorablement le processus en cours d'approche duale de la rigueur visant à tenir compte de l'interdépendance entre les normes de certification environnementales. Les États ont aussi indiqué qu'il était essentiel que le CAEP poursuive et mette à jour les analyses fondées sur les données dans le cadre du processus d'établissement des normes, et que la transparence du modèle et de la base de données soit renforcée afin d'améliorer la pertinence des résultats tirés des tendances environnementales et des analyses coûts-avantages. En outre, les États ont recommandé d'accorder la priorité aux travaux du CAEP portant sur de nouveaux types

d'avions uniquement pour les besoins de l'analyse d'approche duale de la rigueur des normes d'émission de CO<sub>2</sub>.

16.6 Concernant le processus du CAEP et sa transparence, il a été précisé que les modèles et les bases de données utilisés dans le cadre des analyses de rigueur du CAEP étaient publiés sur le site web de l'OACI, et avaient tous été validés par le CAEP avant d'être utilisés pour les analyses de rigueur. À cet égard, les États membres ont été invités à s'impliquer activement dans les processus du CAEP en devenant État membre ou État observateur. En ce qui concernait l'applicabilité des normes sur l'approche duale de la rigueur en cours d'examen par le CAEP, il a été précisé que le programme de travail courant du CAEP, approuvé par le Conseil de l'OACI, prévoyait déjà d'examiner en priorité l'applicabilité de l'approche duale de la rigueur à de nouveaux types d'avions.

16.7 Le Comité a noté l'appui exprimé pour les travaux de l'OACI sur la protection de l'environnement menés par le CAEP, et a pris acte du large consensus qui s'était dégagé sur la nécessité d'une transparence accrue dans les travaux du CAEP. Le Comité a noté que tous les sujets techniques soulevés étaient abordés et étaient pris en considération par le CAEP dans son programme de travail actuel. Il est convenu que le CAEP devait poursuivre son programme de travail, et a demandé au Conseil de guider les travaux du CAEP de la manière la plus efficace possible.

16.8 Dans la note WP/209, El Salvador, avec l'appui des États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a rendu compte des progrès accomplis par la région Amérique latine dans le domaine de l'environnement, en encourageant de manière proactive les initiatives visant à améliorer les performances environnementales, et en prenant des mesures de réduction du bruit et d'amélioration de la qualité de l'air locale, de réduction des émissions de gaz à effet de serre et de planification d'installations aéroportuaires. Les États ont aussi rappelé la nécessité de poursuivre les initiatives de renforcement des capacités, notamment par des séminaires et des ateliers sur l'environnement, l'accès au financement, la formation et le transfert de technologies aux États en développement.

16.9 Le Comité a salué les efforts et les initiatives des États d'Amérique latine visant à atténuer les incidences du bruit et des émissions de l'aviation conformément aux SARP et aux éléments indicatifs de l'OACI en matière d'environnement, mais a aussi tenu à préciser que la demande portant sur les activités de renforcement des capacités que pouvait mener l'OACI sous forme de séminaires et d'ateliers, y compris en coordination avec les bureaux régionaux, avait déjà été formulée dans le paragraphe 8 du dispositif de l'appendice A du projet de résolution de l'Assemblée (joint à la note WP/95).

16.10 Le Comité a pris acte de la note d'information WP/163 présentée par la République islamique d'Iran, portant sur les travaux menés par ce pays sur l'évaluation du bruit dans les hangars de maintenance d'aéronefs.

16.11 Le Comité est convenu de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

**Résolution 16/1: Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que, par sa résolution A40-17, elle a décidé de continuer d'adopter à chaque session ordinaire un exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement,

*Considérant* que la résolution A40-17 se compose d'un texte liminaire et de plusieurs appendices portant sur des sujets particuliers mais en rapport les uns avec les autres,

*Considérant* qu'il convient de tenir compte des faits nouveaux qui se sont produits depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation,

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution énumérés ci-dessous, conjointement avec les résolutions A41-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A41-22 : *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)*, constituent l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement, telle que cette politique existe à la clôture de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée :

Appendice A	—	Généralités
Appendice B	—	Élaboration de normes, de pratiques recommandées et de procédures et/ou d'éléments indicatifs sur la qualité de l'environnement
Appendice C	—	Politiques et programmes fondés sur une « approche équilibrée » pour la gestion du bruit des aéronefs
Appendice D	—	Retrait progressif du service des avions à réaction subsoniques dépassant les niveaux de bruit spécifiés dans le Volume I de l'Annexe 16
Appendice E	—	Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit
Appendice F	—	Planification et gestion de l'utilisation des terrains
Appendice G	—	Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique
Appendice H	—	Incidences de l'aviation sur la qualité de l'air locale

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

3. *Déclare* que la présente résolution, conjointement avec les résolutions A41-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques* et A41-22 : *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)*, remplacent les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19.

## APPENDICE A

### Généralités

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

*Notant* que le travail effectué par l'Organisation sur l'environnement contribue à 14 des 17 objectifs de développement durable (ODD) de l'ONU,

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

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

*Constatant* que de nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation sont en train d'être mises au point à un rythme rapide, et que l'OACI devra entreprendre de nombreux travaux pour ne pas prendre de retard en ce qui concerne la certification environnementale de ces nouvelles technologies en temps voulu, selon qu'il convient.

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

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

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

*Notant* l'importance d'un système de transport aérien résilient en mesure d'adapter son infrastructure et ses opérations au changement climatique,

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

*Notant* l'importance d'informations actualisées sur les incidences présentes et futures du bruit des aéronefs et des émissions des moteurs d'aviation, tels qu'elles figurent dans les tendances mondiales de l'OACI en matière d'environnement, pour soutenir la prise de décisions relatives à des questions environnementales,

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

- a) de limiter ou de réduire le nombre de personnes exposées à un niveau élevé de bruit des aéronefs ;
- b) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;
- c) de limiter ou de réduire l'incidence des émissions de gaz à effet de serre de l'aviation sur le climat à l'échelle mondiale ;
- d) d'assurer la résilience future du transport aérien en adaptant son infrastructure et ses opérations aux conséquences du changement climatique.

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

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

4. *Demande* au Conseil de continuer de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu, selon qu'il convient, notamment au moyen des séminaires « États des lieux » ;

5. *Accueille avec satisfaction* le lancement des outils OACI de suivi des innovations susceptibles de produire une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> dans le secteur, et *demande* au Conseil de rester informé et d'actualiser ces outils, le cas échéant ;
6. *Demande* au Conseil de maintenir et d'actualiser la connaissance des interdépendances et des compensations liées aux mesures visant à atténuer l'incidence de l'aviation sur l'environnement de manière que les décisions soient prises dans des conditions optimales ;
7. *Demande* au Conseil d'établir une série d'indicateurs environnementaux pour l'aviation que les États pourraient utiliser afin d'évaluer les performances des opérations de l'aviation et l'efficacité des normes, politiques et mesures visant à atténuer les incidences de l'aviation sur l'environnement ;
8. *Demande* au Conseil de diffuser de l'information sur les incidences et les tendances actuelles et futures du bruit, la consommation de carburant des aéronefs, le rendement du carburant du système de l'aviation et les émissions de particules de matières et de NO<sub>x</sub> des moteurs d'aviation, en tenant compte des travaux de l'Organisation, des plans d'action soumis par les États, du Plan mondial de navigation aérienne et des normes et pratiques recommandées de l'OACI ainsi que de sa politique et de ses éléments indicatifs dans le domaine de l'environnement, de façon appropriée, par exemple par des comptes rendus périodiques et des ateliers, y compris au travers de la coordination avec les bureaux régionaux de l'OACI ;
9. *Invite* les États à continuer d'appuyer activement l'OACI en matière d'environnement et prie instamment les États membres d'appuyer les activités non prévues dans le budget en fournissant un niveau raisonnable de contributions volontaires ;
10. *Invite* les États et les organisations internationales à fournir l'information et les données scientifiques nécessaires pour permettre à l'OACI de fonder ses travaux dans ce domaine ;
11. *Se félicite* de l'établissement de la *Coalition mondiale de l'OACI pour une aviation durable* qui servira de plateforme aux parties prenantes pour le lancement de nouvelles idées et la mise en œuvre accélérée de solutions innovantes pour l'environnement, et *demande* au Conseil d'encourager davantage de parties prenantes à rejoindre la Coalition ;
12. *Encourage* le Conseil à continuer à coopérer étroitement avec les organisations internationales et les autres organes des Nations Unies en ce qui concerne la compréhension des incidences de l'aviation sur l'environnement et l'établissement de politiques pour contrer ces incidences ;
13. *Prie instamment* les États d'éviter de prendre des mesures en matière d'environnement qui auraient une incidence néfaste sur le développement ordonné et durable de l'aviation civile internationale.

## APPENDICE B

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

*Considérant* que le Conseil a adopté l’Annexe 16, Volume III, *Émissions de CO<sub>2</sub> des avions*, qui contient des normes de certification en matière d’émissions de CO<sub>2</sub> pour les avions et qu’il a notifié cette décision aux États membres,

*Notant* que la norme de certification des émissions de particules non volatiles (nvPM) et la norme de certification des émissions de CO<sub>2</sub> sont des paramètres techniques de comparaison des technologies aéronautiques conçus pour être utilisés dans les processus de certification respectifs, et qu’ils ne sont pas destinés à servir de base pour introduire des restrictions d’exploitation ou des prélèvements liés aux émissions,

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

*Notant* les travaux du CAEP sur son premier examen intégré des technologies des aéronefs et des moteurs et l’élaboration d’objectifs technologiques à moyen-terme (2027) et à long-terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

*Reconnaissant* la nécessité d’actualiser et d’élaborer en temps utile des normes et pratiques recommandées (SARP) pertinentes de l’OACI relatives à l’environnement et des orientations visant les nouvelles technologies avancées d’aéronef, selon qu’il convient,

*Consciente* que de nouvelles technologies et sources d’énergie novatrices pour l’aviation sont en train d’être mises au point à un rythme rapide, notamment les aéronefs hybrides, électriques et à l’hydrogène,

1. *Accueille favorablement* les avantages continus de la nouvelle norme, plus stricte, concernant le bruit des aéronefs figurant au Chapitre 14, Volume I, de l’Annexe 16, qui est entrée en vigueur le 31 décembre 2017 et le 31 décembre 2020 pour les aéronefs ayant une masse maximale au décollage (MTOM) de moins de 55 tonnes ;
2. *Accueille favorablement* l’adoption par le Conseil, en mars 2014, de la nouvelle norme acoustique pour les aéronefs à rotors basculants, devenue applicable le 1<sup>er</sup> janvier 2018 ;
3. *Se félicite* des avantages de la norme de l’OACI pour les émissions de CO<sub>2</sub> des avions entrée en vigueur le 1<sup>er</sup> janvier 2020 pour les nouveaux types d’avions, à l’exception de ceux ayant une masse

maximale au décollage inférieure ou égale à 60 tonnes et une capacité maximale de 19 sièges ou moins, norme dont la date d'application sera le 1<sup>er</sup> janvier 2023 ;

4. *Se félicite* des avantages de la norme de l'OACI pour les émissions de CO<sub>2</sub> des avions dont la date d'application sera le 1<sup>er</sup> janvier 2023 pour les avions en production, avec comme date d'arrêt de la production le 1<sup>er</sup> janvier 2028 ;

5. *Se félicite* des avantages de la norme initiale sur la masse des émissions de nvPM pour tous les turbosoufflantes et turboréacteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 kN et pour lesquels la date de production de chaque moteur est le 1<sup>er</sup> janvier 2020 ou après ;

6. *Accueille avec satisfaction* l'adoption par le Conseil, en mars 2020, de la nouvelle norme sur la masse et le nombre des émissions de nvPM qui sera applicable le 1<sup>er</sup> janvier 2023 aux moteurs en production et aux nouvelles conceptions de moteurs de poussée nominale supérieure à 26,7 ;

7. *Prie instamment* les États de reconnaître que les normes de certification des émissions de CO<sub>2</sub> et de nvPM n'ont pas été élaborées pour sous-tendre l'introduction de restrictions d'exploitation ou de prélèvements liés aux émissions ;

8. *Demande* au Conseil de poursuivre énergiquement, avec l'assistance et la coopération d'autres entités de l'Organisation et d'autres organisations internationales, le travail ayant trait à l'élaboration de normes, de pratiques et de procédures recommandées et/ou d'éléments indicatifs sur l'impact de l'aviation sur l'environnement ;

9. *Demande* au Conseil de suivre de près les nouvelles technologies et sources d'énergie novatrices pour l'aviation afin de préparer la certification environnementale de ces technologies en temps voulu ;

10. *Demande* au Conseil de veiller à ce que le CAEP poursuive avec célérité son programme de travail sur le bruit et les émissions des moteurs d'aviation, afin de trouver le plus tôt possible des solutions idoines, et à ce que les ressources nécessaires pour ce faire soient mises à sa disposition ;

11. *Prie instamment* les États membres des régions qui sont actuellement sous-représentées au CAEP de participer aux travaux du Comité ;

12. *Demande* au Conseil de fournir aux États et aux organisations internationales les renseignements concernant les mesures disponibles pour réduire l'incidence des opérations de l'aviation sur l'environnement de manière que des dispositions puissent être prises en utilisant des mesures appropriées ;

13. *Prie instamment* les États membres d'appliquer, s'il y a lieu, les dispositions de l'OACI élaborées en application du § 8 du dispositif du présent appendice ;

14. *Demande* au Conseil de continuer ses travaux d'élaboration et d'utilisation de scénarios pour évaluer l'incidence future des émissions de l'aviation sur l'environnement et pour coopérer avec d'autres organisations internationales dans ce domaine.

## APPENDICE C

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

*Considérant* que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, met en lumière le rôle de l'engagement auprès de la communauté en tant que composante essentielle d'une vaste politique de gestion du bruit,

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

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

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

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

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

*Reconnaissant* l'approbation du nouveau manuel intitulé *Possibilités opérationnelles de réduire le bruit des aéronefs* (Doc 10177),

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

*Notant* que l'analyse des tendances du bruit des aéronefs effectuée par le CAEP montre que, dans le cadre d'un scénario d'améliorations de technologies avancées, une augmentation de l'exploitation de aéronefs pourrait ne plus se traduire par une augmentation de la zone de la courbe de bruit après 2030, si un certain nombre d'actions ambitieuses sont menées par les États membres de l'OACI pour réaliser ce scénario,

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

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

3. *Prie instamment* les États :

a) d'adopter une approche équilibrée pour gérer le bruit en tenant dûment compte des éléments d'orientation de l'OACI (Doc 9829), des obligations juridiques, des accords existants, des lois en vigueur et des politiques établies pertinents, quand ils s'efforcent de résoudre des problèmes de bruit à leurs aéroports internationaux ;

b) de mettre en place ou de superviser un mécanisme transparent lorsqu'ils envisagent des mesures d'atténuation du bruit, comprenant :

1) une évaluation du problème du bruit à l'aéroport intéressé, qui soit fondée sur des critères objectifs mesurables et d'autres facteurs pertinents ;

2) une évaluation du coût et des avantages probables des diverses mesures qui peuvent être prises et, sur la base de cette évaluation, l'adoption de celles qui visent à apporter le maximum de gains environnementaux dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité ;

3) des dispositions pour communiquer les résultats de l'évaluation, consulter les parties prenantes et résoudre les différends ;

4. *Encourage* les États :

a) à promouvoir et à soutenir les programmes d'études, de recherche et de technologie visant à réduire le bruit à la source ou à le réduire par d'autres moyens, en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;

b) à appliquer des politiques de planification et de gestion de l'utilisation des terrains pour limiter l'empiètement de constructions incompatibles sur des zones sensibles au bruit ainsi que des mesures d'atténuation du bruit dans les zones qui y sont exposées, qui soient compatibles avec

l'appendice F à la présente résolution ;

- c) à appliquer des procédures d'exploitation antibruit sans nuire à la sécurité, dans la mesure du possible, et en tenant compte des interdépendances avec d'autres préoccupations environnementales ;
- d) à ne pas imposer de restrictions d'exploitation comme première mesure, mais seulement après avoir examiné les avantages pouvant découler des autres éléments de l'approche équilibrée et, s'il se révèle nécessaire d'imposer des restrictions, à le faire de manière compatible avec l'appendice E à la présente résolution, et en tenant compte des incidences possibles de telles restrictions aux autres aéroports ;

5. *Demande aux États :*

- a) de travailler en liaison étroite les uns avec les autres pour assurer dans toute la mesure possible l'harmonisation des programmes, des plans et des politiques ;
- b) de travailler avec les communautés de manière opportune et systématique, conformément aux principes définis dans la Circulaire 351 de l'OACI ;
- c) de veiller à ce que toutes les mesures d'atténuation du bruit respectent le principe de non-discrimination énoncé à l'article 15 de la Convention de Chicago ;
- d) de prendre en compte les conditions économiques particulières des pays en développement ;

6. *Invite* les États à tenir le Conseil informé de leurs politiques et de leurs programmes destinés à atténuer le problème du bruit des aéronefs dans l'aviation civile internationale ;

7. *Demande au Conseil :*

- a) d'évaluer en permanence l'évolution des incidences du bruit des aéronefs ;
- b) de veiller à ce que les orientations sur l'approche équilibrée figurant dans le Doc 9829 demeurent d'actualité et adaptées aux besoins des États ;
- c) de veiller à ce que des orientations appropriées, et à jour, relatives à l'engagement auprès de la communauté soient communiquées aux États ;
- d) de promouvoir l'utilisation de l'approche équilibrée, par exemple au moyen d'ateliers ;

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

## APPENDICE D

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

- a) de formuler toute restriction éventuelle de sorte que les avions conformes au Chapitre 2 d'un exploitant donné qui assurent actuellement des services sur leur territoire puissent être retirés graduellement de ces services sur une période d'au moins 7 ans ;
- b) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif ci-dessus, l'exploitation d'un avion moins de 25 ans après la date de délivrance de son premier certificat de navigabilité ;

- c) de ne pas restreindre, avant la fin de la période de retrait progressif, l'exploitation d'avions gros porteurs existant actuellement ou d'avions équipés de moteurs à taux de dilution supérieur à 2:1 ;
  - d) d'informer l'OACI, ainsi que les autres États concernés, de toutes les restrictions imposées ;
3. *Prie vivement* les États à continuer à coopérer aux échelons bilatéral, régional et interrégional en vue :
- a) d'atténuer la nuisance acoustique pour les riverains des aéroports sans imposer de difficultés économiques graves aux exploitants d'avions ;
  - b) de tenir compte des problèmes des exploitants des pays en développement à l'égard des avions du Chapitre 2 actuellement immatriculés dans ces pays, lorsque ces avions ne peuvent pas être remplacés avant la fin de la période de retrait progressif, sous réserve qu'il y ait preuve qu'une commande ou un contrat de location d'avions de remplacement conformes au Chapitre 3 a été passé et que la première date de livraison a été acceptée ;
4. *Prie instamment* les États de ne pas mettre en place de mesures pour imposer le retrait progressif des aéronefs qui sont conformes, suite à une certification originale ou à une recertification, aux normes acoustiques figurant aux Chapitres 3 et 4, Volume I, de l'Annexe 16, ou un autre chapitre plus récent ;
5. *Prie instamment* les États de ne pas imposer de restrictions visant l'exploitation des avions conformes au Chapitre 3, sauf dans le cadre de l'approche équilibrée de la gestion du bruit établie par l'OACI et en conformité avec les appendices C et E à la présente résolution ;
6. *Prie instamment* les États d'aider les exploitants d'avions dans leurs efforts pour accélérer la modernisation des flottes et ce faisant d'écarter les obstacles et de permettre à tous les États d'avoir accès à la location ou à l'achat d'avions conformes au Chapitre 3, notamment en fournissant une assistance technique multilatérale au besoin.

## APPENDICE E

### Restrictions d'exploitation locales aux aéroports fondées sur le bruit

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

## APPENDICE F

### Planification et gestion de l'utilisation des terrains

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

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

*Reconnaissant* que la Circulaire 351 de l'OACI, *Engagement auprès de la communauté pour la gestion environnementale de l'aviation*, complète la politique actuelle de gestion du bruit des aéronefs dans les aéroports et leur voisinage,

*Reconnaissant* la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement comme une source de référence en matière de politiques de gestion respectueuses de l'environnement viables aux aéroports et alentour,

*Consciente* que les aéronefs à technologie émergente, tels que les drones et les systèmes d'aéronef télépiloté (RPAS) peuvent avoir des incidences sonores dans les zones situées au-delà des terrains entourant un aéroport,

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

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

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

- a) de construire les nouveaux aéroports à des endroits appropriés, notamment à l'écart des zones sensibles au bruit ;
- b) de prendre les mesures appropriées pour que la planification des terrains soit pleinement prise en compte dès le stade initial de la construction d'un nouvel aéroport ou de toute expansion d'un aéroport existant ;
- c) de définir, autour des aéroports, des zones correspondant à des niveaux de bruit différents, en tenant compte des niveaux de population, de la croissance démographique ainsi que des prévisions de croissance du trafic, et d'établir des critères, qui tiennent compte des éléments d'orientation de l'OACI, pour l'utilisation appropriée des terrains qui s'y trouvent ;

- d) de promulguer des lois, d'établir des orientations ou de mettre en œuvre d'autres moyens appropriés pour assurer le respect des critères d'utilisation des terrains ;
  - e) de mettre à la disposition des collectivités riveraines des aéroports des renseignements faciles à lire sur les activités du transport aérien et leurs effets sur l'environnement ;
4. *Demande* au Conseil :
- a) de veiller à ce que les indications du Doc 9184 sur l'utilisation des terrains soient d'actualité et répondent aux besoins des États ;
  - b) de déterminer les mesures qui pourraient être prises pour promouvoir la gestion de l'utilisation des terrains, en particulier dans les régions du monde où l'occasion existe peut-être d'éviter le problème du bruit des aéronefs dans l'avenir, notamment par l'entremise de la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement.

## APPENDICE G

### Avions supersoniques — Problème de la détonation balistique

*L'Assemblée,*

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

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

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

*Consciente* qu'un avion supersonique pourrait être certifié au cours de la période 2020-2025 et qu'il est nécessaire d'effectuer une étude exploratoire afin de mieux comprendre les incidences du bruit aux aéroports découlant de la mise en service des avions supersoniques,

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

## APPENDICE H

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

*L'Assemblée,*

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

*Considérant* que les preuves sont maintenant plus convaincantes quant à l'incidence sur la qualité de l'air locale en surface et en région des émissions de NO<sub>x</sub> et de particules de matière (PM) provenant des moteurs d'aviation,

*Reconnaissant* que la communauté scientifique améliore la compréhension des incertitudes liées à l'incidence des émissions de NO<sub>x</sub> et de PM provenant des moteurs d'aéronef sur le climat à l'échelle mondiale,

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

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

*Reconnaissant* les travaux du CAEP sur son premier examen intégré par des experts indépendants des technologies des aéronefs et des moteurs et l'élaboration d'objectifs technologiques à moyen-terme (2027) et à long-terme (2037) sur le bruit, la consommation de carburant et les émissions,

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

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

*Considérant* qu'une évaluation des tendances des émissions de NO<sub>x</sub> et de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation montre des valeurs croissantes pour les émissions à l'échelle mondiale,

*Considérant* que les incidences des émissions de NO<sub>x</sub>, de PM et des autres émissions gazeuses provenant de l'aviation doivent être évaluées plus avant et mieux comprises,

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

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

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

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

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

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

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

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

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

1. *Demande* au Conseil de suivre de près les incidences des émissions par l'aviation de PM, de NO<sub>x</sub> et autres gaz sur le bien-être et la santé et d'approfondir ses connaissances à ce sujet, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes, notamment l'OMS, et de diffuser des renseignements à ce sujet ;
2. *Demande* au Conseil de poursuivre ses travaux d'élaboration de normes réalisables, bénéfiques pour l'environnement et raisonnables du point de vue économique afin de réduire encore l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;
3. *Demande* au Conseil de continuer de suivre les progrès réalisés dans la compréhension scientifique et technique des éléments volatils et non volatils des émissions de PM ;
4. *Demande* au Conseil de veiller à ce que soient dûment prises en compte les interdépendances entre les mesures visant à réduire le bruit des aéronefs et les émissions des moteurs d'aviation qui ont des incidences sur la qualité de l'air locale ainsi que sur le climat à l'échelle mondiale ;
5. *Demande* au Conseil de poursuivre l'élaboration d'objectifs technologiques intégrés à moyen terme et à long terme en vue de réduire la consommation de carburant, le bruit et les émissions de NO<sub>x</sub> et de nvPM des moteurs d'aviation ; et d'objectifs opérationnels en vue de réduire la consommation de carburant ;
6. *Demande* au Conseil de continuer à encourager les améliorations opérationnelles et du trafic aérien qui réduisent l'incidence de la pollution locale de l'air due aux aéronefs ;

7. *Encourage* les États membres, et les autres parties concernées, à prendre des mesures pour limiter ou réduire les émissions de l'aviation internationale qui influent sur la qualité de l'air locale, en particulier par des mécanismes volontaires, et à tenir l'OACI informée ;

8. *Accueille favorablement* le développement et la promotion d'éléments indicatifs sur les questions liées à l'évaluation de la qualité de l'air aux aéroports ;

9. *Demande* au Conseil de collaborer avec les États et les parties prenantes pour promouvoir et mettre en commun les meilleures pratiques appliquées aux aéroports afin de réduire les incidences néfastes des émissions de l'aviation sur la qualité de l'air locale ;

10. *Accueille favorablement* l'élaboration d'orientations sur les redevances liées aux émissions ayant une incidence sur la qualité de l'air locale, *demande* au Conseil de tenir ces orientations à jour et *prie instamment* les États membres de mettre en commun les informations dont ils disposent sur l'application de ces redevances ;

11. *Prie instamment* les États membres de garantir le niveau pratique le plus élevé de cohérence et de tenir dûment compte des politiques et orientations de l'OACI sur les redevances liées aux émissions qui ont une incidence sur la qualité de l'air locale.

-----

#### **Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques**

17.1 À ses deuxième, troisième et quinzième séances, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil concernant les travaux de l'Organisation en matière d'aviation internationale et de changements climatiques (note WP/368), ainsi que les propositions du Conseil visant à actualiser la résolution 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* (WP/369). Quarante-six autres notes de travail ont été présentées par des États et des observateurs, à savoir les notes 167, révision n° 1, 169, 172, 173, 206, 210, 280, 351, 362, 413, 415, 428, 431, 432, 434, 435, 436, 438, 439, 440, 466, révision n° 1, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 486, 489, 490, 495 révision n° 1, 502, 503, 504, 509, 510, 514, 515, 516, 545, 568, 581 et 594.

17.2 Dans la note WP/368, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée dans le domaine de l'aviation internationale et du changement climatique, notamment la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) pour l'aviation internationale, l'initiative des plans d'action nationaux de l'OACI sur les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, ainsi que des projets d'assistance et de renforcement des capacités y afférents. La note a fait également le point sur la coopération de l'OACI avec d'autres organes de l'ONU et organisations internationales dans les domaines de l'aviation et du changement climatique. En outre, le Secrétariat a brièvement présenté les travaux de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme (LTAG) depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée.

17.3 Le Comité a salué les progrès substantiels accomplis par l'Organisation depuis la dernière Assemblée concernant la faisabilité d'un LTAG, pris acte des avancées réalisées dans le cadre de l'initiative des plans d'action nationaux de l'OACI sur les activités de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation et encouragé les États à s'impliquer davantage dans l'initiative de l'OACI. Il a par ailleurs réitéré son soutien au travail accompli par l'Organisation dans la coordination, la facilitation et le suivi des actions de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation et l'a encouragée à coopérer avec d'autres organes de l'ONU et

organisations internationales et à leur apporter une importante contribution, en veillant à conserver un rôle de chef de file dans toutes les questions liées à l'aviation civile internationale.

17.4 Dans la note WP/369, le Conseil a proposé des révisions de la résolution A40-18 à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la dernière Assemblée, notamment la publication des conclusions 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 CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale (HLM-LTAG et renvoi au Doc 10178 de l'OACI). Le Comité a pris acte des précisions concernant les modifications qu'il avait été proposé d'apporter à la résolution A40-18, en particulier des alinéas du préambule qui rendaient compte des dernières informations découlant des processus de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) en lien avec le Pacte de Glasgow pour le climat, et il a reconnu que l'OACI devait actualiser et élaborer en temps utile des normes et pratiques recommandées (SARP) et des orientations en matière d'environnement, le cas échéant.

17.5 Dans la note WP/469, la Chine a estimé que les principes d'équité, de responsabilité commune mais différenciée et de capacités respectives devaient être pris en considération et respectés pour pouvoir mettre en place un système de gouvernance équitable et rationnel en matière de transport aérien international et de changements climatiques. La note a fait état également de craintes que l'objectif de neutralité carbone 2020 (CNG2020) et le LTAG de zéro émission nette de carbone d'ici 2050 ne créent des distorsions discriminatoires du marché au détriment des pays en développement, distorsions qu'il faudrait corriger sans tarder en instituant un dispositif d'assistance qui leur soit destiné. En réponse à la proposition selon laquelle il faudrait, pour réduire les incidences de l'aviation internationale sur l'évolution du climat, faire appel aux contributions déterminées au niveau national (CDN), il a été précisé qu'une telle solution ne pouvait être envisagée étant donné que les émissions de l'aviation internationale ne faisaient pas partie des CDN de l'Accord de Paris et étaient du ressort de l'OACI, et que celle-ci ne pouvait prendre une décision au nom des Parties à la CCNUCC, que la Chine ne reconnaissait pas.

17.6 Dans la note WP/470, la Chine a expliqué qu'à son avis, les pays développés avaient l'obligation internationale de fournir aux pays en développement une assistance sur les plans technique et financier ainsi qu'en matière de renforcement des capacités, dont dépendrait la réussite ou l'échec des efforts menés face aux enjeux de l'aviation internationale et des changements climatiques. Elle a également proposé d'intégrer à la résolution de l'Assemblée un point clair, spécifique et mesurable sur la mise en place d'un mécanisme d'assistance fondé sur les besoins des pays en développement.

17.7 Dans la note WP/473, la République dominicaine a estimé qu'il convenait de mettre au point un mécanisme intégré permettant aux acteurs du secteur, aux institutions financières et aux organisations internationales de partager des informations et de bonnes pratiques, qu'il fallait encourager les partenariats et les politiques favorisant le passage aux carburants d'aviation durables (SAF), et qu'il importait de promouvoir des mesures concrètes qui ouvrent aux États membres de l'OACI l'accès au financement et au transfert de technologies.

17.8 Dans la note WP/434, l'Inde a indiqué que l'objectif ambitieux à long terme de l'OACI devait s'inscrire dans le droit fil des principes mondiaux de neutralité carbone et qu'il était nécessaire d'œuvrer à renforcer l'engagement en faveur de l'objectif de « zéro émission nette au niveau mondial selon le calendrier national de chaque État ». Elle a également souligné que, dans le cadre du LTAG, priorité devrait être donnée aux mécanismes d'assistance, ce qui supposait de fournir aux pays en développement un appui adéquat sur les plans technique et financier ainsi qu'en termes de renforcement des capacités, afin de soutenir les efforts déployés par ces pays pour s'occuper des questions relatives à l'aviation internationale et aux changements climatiques. L'Inde a par ailleurs estimé que le LTAG ne devrait pas avoir pour conséquence de poser des barrières non tarifaires à l'essor des liaisons internationales.

17.9 Dans la note WP/431, le Japon a insisté sur l'importance qu'il y avait à promouvoir les initiatives d'économie d'énergie et à encourager l'utilisation d'énergies renouvelables pour décarboner le secteur aéroportuaire. Il a indiqué que les futures sessions de l'Assemblée de l'OACI pourraient être, à ses yeux, l'occasion de partager des informations sur les initiatives de décarbonation des aéroports prises dans chaque pays.

17.10 Dans la note WP/489, le Japon a mis l'accent sur la nécessité de décarboner l'aviation internationale pour respecter la limite de température fixée par l'Accord de Paris et éviter des changements irréversibles pour le climat ; il a encouragé les États à partager leurs bonnes pratiques, y compris les efforts déployés par le Japon, par le biais d'initiatives de l'OACI telles que le Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), auxquelles il a incité les États à participer activement.

17.11 Dans la note WP/568, la Nouvelle-Zélande a fait valoir que les décisions relatives à l'action climatique ne pouvaient pas être remises à plus tard et que les États devaient s'efforcer d'établir un LTAG ambitieux, assorti d'une transition équitable, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* de l'OACI.

17.12 Dans la note WP/173, le Qatar a considéré qu'il serait souhaitable que l'OACI et la troisième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs (CAAF/3) s'accordent sur une feuille de route mondiale pour l'utilisation des carburants admissibles au CORSIA (carburants d'aviation durable — SAF et carburants d'aviation à moindre émission de carbone - LCAF). Il a également appelé les États membres de l'OACI à adopter divers principes pour l'utilisation des carburants admissibles au CORSIA.

17.13 Dans la note WP/169, la Fédération de Russie a émis l'avis que les scénarios intégrés concernant un LTAG ne semblaient pas réalistes en raison de l'incertitude considérable qui pèse actuellement sur la faisabilité d'une augmentation de la production des SAF et d'une réduction de leur prix à un niveau acceptable, et elle a proposé de poursuivre l'examen de la faisabilité d'un LTAG dans le but d'élaborer des scénarios plus objectifs pour parvenir à une réduction réelle des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale et de trouver des sources potentielles de financement pour les activités prévues à l'échelle mondiale. Comme solution pour soutenir concrètement l'atteinte des objectifs de développement durable des Nations Unies avant 2030 à l'échelle mondiale, la Fédération de Russie a aussi proposé que l'OACI mette en place un service aérien distribué international de lutte contre les incendies d'origine naturelle et d'autres catastrophes naturelles sous l'égide de l'ONU.

17.14 Dans la note WP/172, la Fédération de Russie, estimant que la coopération internationale pouvait accroître considérablement l'efficacité de la lutte aérienne contre les incendies, grâce à l'intervention conjointe coordonnée des services nationaux chargés de cette lutte, a proposé d'effectuer une évaluation quantitative de la contribution qu'un service aérien distribué international de lutte contre les incendies pourrait apporter à la réduction des émissions de gaz à effet de serre, en tant qu'un des éléments d'un LTAG. D'ailleurs, elle a proposé que l'OACI poursuive les travaux effectués dans le cadre du Dialogue OACI sur la lutte contre les incendies de forêt par voie aérienne (I4F) dans le but de mettre au point des stratégies convenues à l'échelle internationale visant la mise en commun des moyens des services aériens nationaux de lutte contre les incendies, sous l'égide de l'OACI, et qu'un rapport sur les résultats d'une évaluation quantitative de la contribution et l'élargissement du Dialogue I4F soit produit pour la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI. Il a été précisé que le Dialogue I4F, qui a eu lieu en novembre 2021, avait servi de plateforme d'échange d'informations sur les bonnes pratiques et initiatives et avait contribué à renforcer la coopération internationale dans le domaine de la lutte aérienne contre les incendies. L'OACI pourrait participer à ces travaux, aux côtés d'autres organisations concernées, dans le cadre d'un groupe de travail informel réunissant plusieurs parties prenantes afin de faciliter une éventuelle coopération internationale, et pourrait en outre désigner des coordonnateurs dans tous ses États membres.

17.15 Dans la note WP/471, coparrainée par l’Afrique du Sud, les Fidji, le Kenya, la Nouvelle-Zélande, les Palaos, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, la République dominicaine, le Samoa et la Thaïlande, Singapour s’est dite favorable à une approche inclusive qui tienne compte de la diversité des circonstances, des capacités et des besoins des États dans la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions, afin de faciliter les efforts collectifs déployés à l’échelle mondiale en vue de réaliser un LTAG. Elle a également suggéré que l’OACI mette sur pied une initiative mondiale consolidée, consistant en un vaste programme intégré et flexible d’assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le LTAG (ACT-LTAG), qui comprendrait une solide composante ACT-SAF, une approche structurée pour l’élaboration de plans d’action nationaux, l’évaluation et la satisfaction des besoins, ainsi que des moyens visant à faciliter l’accès au financement.

17.16 Dans la note WP/428, parrainée par la République dominicaine, les États-Unis se sont dits favorables à un LTAG collectif misant sur la réduction à zéro des émissions nettes de carbone d’ici 2050, qui viendrait appuyer l’objectif de température établi par l’Accord de Paris, sachant que les circonstances particulières et les capacités respectives des États détermineraient leur aptitude à contribuer au LTAG en fonction de leurs propres échéances nationales. Ils ont également proposé d’encourager les États membres à intensifier leur collaboration pour décarboner l’aviation internationale et demandé le lancement d’une initiative financière pour aider les États à contribuer à la réalisation de l’objectif fixé.

17.17 Dans la note WP/432, les États-Unis ont indiqué qu’il leur paraissait important de réaffirmer le caractère sérieux et crédible des initiatives prises par l’OACI dans le domaine climatique, notamment le régime CORSIA, et ont invité l’Assemblée à prendre acte du rôle que celui-ci pourrait jouer pour faciliter l’utilisation des SAF dans le monde, soulignant qu’il permettrait de faire le lien, grâce à son système de surveillance, de déclaration et de vérification (MRV) du CO<sub>2</sub>, avec le nécessaire suivi/contrôle de l’utilisation des SAF.

17.18 Dans la note WP/438, 54 États membres de la Commission africaine de l’aviation civile (CAFAC)<sup>1</sup> ont considéré qu’il serait souhaitable d’explorer la possibilité d’octroyer une aide financière et d’autoriser un transfert de technologies ainsi que la mise en place d’un mécanisme de financement pour tous les États en voie de développement, en particulier les États africains, afin qu’ils soient prêts à atteindre un LTAG convenu. Ils ont également estimé que la mise en œuvre d’un LTAG convenu ne devait pas entraver la croissance des États en voie de développement, en particulier dans le secteur de l’aviation africaine, qu’il était nécessaire d’harmoniser les définitions et usages terminologiques, qu’il fallait tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États en développement, et que la teneur d’un LTAG ayant fait l’objet d’un accord devrait prévaloir sur toute législation nationale, régionale ou internationale, ou autre instrument similaire.

17.19 Dans la note WP/486, l’Argentine, soutenue par deux États membres de la Commission latino-américaine de l’aviation civile (CLAC), le Costa Rica et le Pérou, a fait état des progrès réalisés par la République argentine en matière de protection de l’environnement, en particulier pour ce qui concernait l’analyse des mesures des émissions de CO<sub>2</sub> produites par les véhicules qui accèdent aux aéroports par voie terrestre. Dans la note il était également proposé que l’Assemblée continue à renforcer les capacités des États, en particulier des États en développement, afin qu’ils puissent effectuer leurs propres mesures d’émissions de CO<sub>2</sub> dans les aéroports.

---

<sup>1</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

17.20 Dans la note WP/495, révision n° 1, coparrainée par l’Albanie, l’Arménie, l’Azerbaïdjan, la Bosnie-Herzégovine, la Géorgie, l’Islande, Monaco, le Monténégro, la Macédoine du Nord, la République de Moldova, Saint-Marin, la Serbie et l’Ukraine, le Canada, les États-Unis, le Japon, le Kenya, le Mexique, la Norvège, la République de Corée, le Rwanda, la Suisse, la Türkiye, le Royaume Uni et l’Union européenne<sup>2</sup> et ses États membres, ont appuyé une proposition appelant les États membres de l’OACI à œuvrer ensemble à la réalisation d’un LTAG collectif de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d’ici 2050 pour l’aviation internationale, qui vienne appuyer l’objectif de température de l’Accord de Paris ; ils ont également insisté sur l’importance qu’il y avait à renforcer les capacités et à faciliter l’accès aux possibilités de financement destinées à aider les États membres de l’OACI à réaliser un LTAG ambitieux pour l’aviation internationale, notamment en s’attachant à trouver des mécanismes susceptibles de mettre en correspondance les investisseurs et les besoins de financement en la matière.

17.21 Dans la note WP/474, le Chili, appuyé par le Costa Rica, l’Équateur, le Pérou et la République dominicaine, a évoqué la nécessité pour l’OACI d’aider les États à acquérir les compétences et les outils nécessaires pour mettre en place les mesures opérationnelles à l’appui d’un LTAG. Il a été proposé de mettre au point des outils technologiques, assorti des formations pertinentes, qui permettraient d’analyser les données relatives à la réduction des émissions obtenue grâce à des mesures opérationnelles, de hiérarchiser les mesures les plus profitables sur le plan environnemental, et d’aider les États en développement à les mettre en œuvre.

17.22 Dans la note WP/206, les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne d’Amérique centrale (COCESNA) et de l’Association du transport aérien international (IATA), appuyés par l’Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Chili, Cuba, le Panama, le Paraguay, la République dominicaine et l’Uruguay, se sont déclarés favorables à la mise en place d’un vaste cadre mondial de politiques et pratiques recommandées relatives aux SAF, l’objectif étant de permettre à ces États, en tant que mesure prioritaire, d’élaborer un cadre réglementaire et un plan de mise en œuvre axés sur la réalisation des objectifs environnementaux du LTAG. Il a été en outre proposé de trouver les ressources techniques et économiques nécessaires au financement de plans et programmes nationaux qui puissent déboucher sur un transfert effectif de technologies autorisant la transition vers les SAF.

17.23 Dans la note WP/435, la Tchéquie, s’exprimant au nom de l’UE et de ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l’aviation civile (CEAC)<sup>3</sup> et d’EUROCONTROL, a mis en avant l’importance que revêtaient les moyens de mise en œuvre et les efforts de renforcement des capacités pour aider tous les États de l’OACI à réaliser un LTAG ambitieux, notamment par des contributions volontaires à l’OACI et un soutien à l’initiative *Aucun pays laissé de côté*. Il a été également suggéré de lancer une initiative globale de financement de l’action climatique visant à aider tous les États, en particulier les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement, à accéder à des financements des secteurs privé et public pour soutenir leurs efforts de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et de décarbonation de l’aviation d’ici 2050.

17.24 Dans la note WP/436, la Tchéquie, toujours au nom de l’UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC, et d’EUROCONTROL, a dit soutenir un LTAG ambitieux de réduction à zéro des émissions nettes de CO<sub>2</sub> générées par l’aviation internationale d’ici 2050, dans l’esprit des objectifs de température de l’Accord de Paris, LTAG assorti de jalons pour 2030 et 2040 ; elle a également préconisé de lancer un processus visant à mettre en place les moyens de suivre, notifier et vérifier les progrès accomplis en vue de la réalisation du LTAG, tout en notant qu’il s’agissait d’un objectif collectif qui

---

<sup>2</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie.

<sup>3</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine.

n'imposait aucune obligation ni aucun engagement précis aux différents États. On a en outre souligné le rôle majeur des SAF dans la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>, et insisté sur la nécessité d'établir, lors de la CAAF/3, un cadre mondial pour leur déploiement durable.

17.25 Dans la note WP/413, la Coalition internationale pour une aviation durable (ICSA) a apporté son soutien à un objectif d'émissions nettes nulles qui serait assorti d'une étape intermédiaire, ferait appel à de nouvelles technologies et prendrait appui sur des mesures hors secteur. En réponse à l'observation selon laquelle un LTAG ne devrait pas empêcher les États de recourir à des mesures nationales ou régionales pour atteindre de nouvelles ambitions, il a été précisé que le rôle de l'OACI portait sur l'harmonisation au niveau international. Ce rôle a permis que des délibérations sur un LTAG soient encadrées afin de se tenir dans une perspective mondiale tout en tenant compte des différents contextes nationaux et régionaux – et non l'inverse.

17.26 Dans la note WP/167 (Révision n° 1), le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) a proposé de mettre en place un vaste cadre réglementaire s'appuyant sur la feuille de route technologique du LTAG, de réaliser un examen des SARP existantes en tenant compte de leurs interdépendances, et de procéder à une analyse des lacunes afin de comprendre quelles adaptations seraient nécessaires pour permettre à de nouvelles technologies et pratiques opérationnelles de voir le jour.

17.27 Dans la note WP/472, l'organisation Partenaires internationaux pour le développement, l'innovation et la durabilité de l'aviation (iPADIS) a souhaité qu'une plus grande priorité soit accordée au développement et au déploiement des SAF, à l'harmonisation des politiques en la matière et aux projets de collaboration destinés à sensibiliser les pouvoirs publics et les populations aux avantages de ces carburants. Il a été également proposé que l'OACI resserre ses liens de collaboration pour faciliter le renforcement des capacités, l'accès aux financements et le transfert de technologies afin de permettre aux États de développer le secteur des SAF.

17.28 Dans la note WP/415, la Fédération internationale des ouvriers du transport s'est déclarée favorable au renforcement des efforts portant sur la durabilité à long terme et la décarbonation de l'industrie aéronautique mondiale, et a plaidé, à cet effet, pour l'intégration des concepts de 'transition juste', de 'transformation équitable' et de 'durabilité sociale'. S'agissant de la proposition relative à la Task Force sur la transition juste pour le transport maritime récemment mise en place et de la suggestion invitant l'OACI à envisager la création d'un organe similaire pour l'industrie aéronautique mondiale, il a été précisé qu'un tel organe pourrait faire double emploi avec les processus et plateformes de l'OACI déjà en place, tels que l'initiative concernant les plans d'action des États et le processus du CAEP, qui appuyaient déjà le développement durable de l'aviation, avec la participation active des parties prenantes concernées.

17.29 Dans la note WP/210 co-parrainée par Singapour, le Conseil international des aéroports (ACI) a mis en avant les efforts menés par ces derniers et les difficultés auxquelles ils se heurtaient pour décarboner leurs activités. Il a préconisé à l'Assemblée d'appuyer les travaux accomplis par les aéroports pour élaborer et mettre en oeuvre leurs feuilles de route axées sur l'élimination des émissions nettes de carbone et l'a invitée à encourager les parties prenantes concernées à resserrer leur collaboration et à prendre des mesures tendant à faciliter l'accès aux énergies renouvelables, au financement et au renforcement des capacités.

17.30 Dans la note WP/466 (Révision n° 1), l'ACI, l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), l'IATA, le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et l'ICCAIA ont, sous la coordination du Groupe d'action du transport aérien (ATAG), fait état des progrès accomplis par le secteur aéronautique en termes d'action climatique et mis en avant l'objectif à long-terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone générées par l'aviation civile internationale d'ici 2050.

Ils se sont dit favorables à l'adoption d'un LTAG sectoriel de l'OACI en adéquation avec l'objectif de température de 1,5 °C fixé par l'Accord de Paris qui leur laisse la possibilité de prendre des mesures en fonction de leurs capacités, avec l'aide de l'OACI et d'autres États pour le renforcement desdites capacités, le transfert de technologies et l'obtention de financements. Des vues ont aussi été exprimées afin que le Conseil de l'OACI définisse un programme de travail pour déterminer les moyens de mise en oeuvre d'un LTAG.

17.31 Le Comité a pris acte des notes de travail présentées pour information suivantes : WP/280, présentée par le Brésil ; WP/503, présentée par la Chine ; WP/594, présentée par la Nouvelle-Zélande ; WP/509 et WP/510, présentées par l'Arabie saoudite ; WP/581, présentée par les Seychelles ; WP/515 et WP/516, présentées par la Tchéquie au nom de l'UE et de ses États membres, des autres États membres de la CEAC et d'EUROCONTROL ; WP/514, présentée par la France et les Pays-Bas ; WP/502, présentée par l'ACI ; WP/351, présentée par la CANSO ; WP/475, présentée par l'IATA ; WP/440, présentée par l'IBAC ; WP/439, présentée par l'ICCAIA ; WP/490, présentée par le Programme alimentaire mondial ; WP/476, WP/477 et WP/545, présentées par l'ACI, la CANSO, l'IATA, l'IBAC et l'ICCAIA, sous la coordination de l'ATAG ; et WP/504, présentée par le secrétariat du Forum international des transports et la Norvège.

17.32 La Chine a présenté verbalement des modifications au projet de résolution de l'Assemblée et demandé de les annexer au rapport sur ce point. Ces modifications, qui n'ont pas été appuyées par une majorité d'États, figurent ci-dessous à la suite du texte de la résolution 17/1.

17.33 Le Comité a constaté qu'un certain nombre de notes de travail avaient soutenu et sollicité des mesures destinées à élaborer et déployer à l'échelle mondiale les SAF et d'autres sources d'énergie et technologies plus propres pour l'aviation. Dans cette optique, il a demandé aux États, au secteur de l'aviation et aux organisations de participer au Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation de l'OACI pour les carburants d'aviation durables (ACT-SAF).

17.34 Au sujet du niveau d'ambition du LTAG, le Comité a noté que des demandes concernant différents niveaux avaient été formulées dans diverses notes de travail, les avis allant d'un objectif de zéro émission nette générée par l'aviation internationale d'ici 2050, accompagné de cibles intermédiaires, à des niveaux généralement alignés sur les conclusions de la réunion HLM-LTAG. L'accent a été mis sur la nécessité de tenir compte des circonstances et des capacités respectives des États membres, qui détermineront la capacité de chaque État à contribuer à la réalisation du LTAG en respectant son propre calendrier national, et une préoccupation a également été exprimée quant à la nécessité de mener des études de faisabilité supplémentaires sur le LTAG.

17.35 En ce qui concerne les moyens de mise en oeuvre, notamment les besoins en matière de financement et d'investissements, certains États ont demandé le lancement d'une initiative de financement visant à aider les États à contribuer à la réalisation d'un LTAG, le but étant que l'OACI propose diverses options de financement et facilite l'accès à celles-ci pour répondre aux besoins de mise en oeuvre des États. D'autres États ont estimé qu'il était de l'obligation des États développés de fournir une aide financière aux États en développement, notamment grâce à un mécanisme de financement qui serait géré par l'OACI.

17.36 Le Comité a noté le projet de texte de résolution de l'Assemblée proposé par le Conseil de l'OACI dans la note WP/369, en particulier les paragraphes 7 et 8 de son dispositif, concernant un LTAG d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, tenant compte de la situation particulière et des capacités respectives de chaque pays, tout en précisant et prenant acte du fait que chaque État contribuerait à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national, mais sans attribuer aux différents États des obligations ou des engagements particuliers. Le Comité a également noté que les paragraphes 17 et suivants du dispositif, sur les moyens de mise en oeuvre proportionnels au niveau d'ambition, notamment financiers,

étaient conformes aux conclusions de la réunion HLM-LTAG, qui représentaient un ensemble de compromis et de mesures futures à prendre par le Conseil de l'OACI reposant sur un équilibre subtil.

17.37 Tout en constatant que, lors de l'examen de la version révisée de la Résolution A40-18 de l'Assemblée, les États avaient très largement apporté leur appui au projet de résolution proposé dans l'annexe à la note de travail WP/369, sans demander d'autre changement, le Comité a pris note des préoccupations exprimées par quelques autres États.

17.38 Le Comité a convenu de recommander à l'Assemblée l'adoption de la résolution suivante :

**Résolution 17/1 : Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques**

*L'Assemblée,*

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

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

*Reconnaissant* que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « *Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions* »,

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

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

*Prenant acte* que les émissions de l'aviation internationale continuent de représenter moins de 2 % du total mondial des émissions de CO<sub>2</sub>, et qu'elles continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien, à moins que des mesures de réduction des émissions ne soient prises,

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

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

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

*Considérant* que le Pacte de Glasgow pour le climat, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en novembre 2021, réaffirme l'objectif mondial à long terme de contenir la hausse de la température moyenne dans le monde à bien moins de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, constatant que cela réduirait considérablement les risques et les effets des changements climatiques, et que le Pacte de Glasgow note aussi que les effets des changements climatiques seraient beaucoup plus faibles avec une augmentation de température de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et s'engage à poursuivre les efforts visant à limiter la hausse de la température à 1,5 °C,

*Considérant* les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37<sup>e</sup> session en 2010 et réaffirmés à ses 38<sup>e</sup>, 39<sup>e</sup> et 40<sup>e</sup> sessions en 2013, 2016 et 2019 respectivement, qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020,

*Prenant acte* de l'ampleur du travail mené par l'OACI pour étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial (LTAG) à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

*Considérant* le processus d'échange d'informations et de consultation sur la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, y compris l'état des lieux de l'OACI sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de l'aviation, et l'organisation de Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) et de la Réunion de haut niveau de l'OACI, depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée,

*Sachant* que le *Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale*, qui contient une évaluation de la faisabilité technique de divers scénarios de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur aérien, sert de base à l'examen de cet objectif ambitieux à long terme (LTAG),

*Reconnaissant* que les objectifs mondiaux ambitieux pour le secteur de l'aviation internationale relatifs à une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant et au maintien des émissions nettes de carbone de 2020 au même niveau ne débouchent pas sur le niveau de réduction nécessaire pour réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et que des objectifs plus ambitieux sont nécessaires pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

*Affirmant* que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) au nom de l'industrie du transport aérien international en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO<sub>2</sub> de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réaliser un objectif à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050,

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

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

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

*Notant* que, pour favoriser une croissance durable de l'aviation internationale et pour réaliser ses objectifs ambitieux mondiaux, il faut une approche globale, consistant en un ensemble de mesures, notamment dans les domaines de la technologie, des carburants d'aviation durables, des améliorations opérationnelles et des mesures basées sur le marché visant à réduire les émissions, et une évolution éventuelle des normes et pratiques recommandées (SARP),

*Prenant acte* des progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960, *tout en observant* un volume inédit de technologies nouvelles et d'innovations propices à une transition verte de l'aviation,

*Prenant acte de* l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs avions par le Conseil en mars 2017, et de la nécessité de tenir cette norme à jour en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs,

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

*Reconnaissant* que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,

*Accueillant avec satisfaction* l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et du Bloc 1, et les résultats de l'analyse mondiale de l'efficacité horizontale et verticale des vols,

*Se félicitant* de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017, et en mai 2019, et en novembre 2021, et *sachant* le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de nouvelles sources d'énergie pour le transport aérien,

*Notant* que la première Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/1) a approuvé l'utilisation de carburants d'aviation durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

*Notant aussi* que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, notamment du nombre croissant de procédés de conversion du carburant et d'aéroports distribuant ces carburants au service d'un plus grand nombre de vols commerciaux,

*Notant en outre* que la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs en octobre 2017 (CAAF/2) a adopté une série de recommandations et approuvé un mécanisme de déclaration, y compris la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, en tant que moyen ambitieux évolutif

de remplacement d'une proportion importante de carburants d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050, et *notant* aussi la nécessité de mettre à jour cette vision pour y inclure une proportion quantifiée de ces carburants à utiliser d'ici à 2050,

*Reconnaissant* que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables est prouvée, que ces carburants devraient avoir la plus grande incidence sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation d'ici à 2050 et que leurs effets devraient continuer de se faire fortement sentir au-delà de 2050, et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

*Sachant* les innovations qui sont constamment apportées aux carburants interchangeables, par exemple les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, et *accueillant avec satisfaction* le développement de nouveaux carburants et de sources d'énergie plus propres pour l'aviation, notamment l'utilisation d'hydrogène et d'électricité renouvelable,

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

*Reconnaissant* que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants sont développés et mis à jour dans le cadre des activités de mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA),

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

*Rappelant* que la résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe des résolutions A38-18, ~~A39-2~~ et A40-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente résolution,

*Notant* qu'une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI et une courbe de coût marginal de réduction (MAC),

*Accueillant avec satisfaction* le fait qu'en juillet 2022, 133 États membres représentant plus de 98 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

*Sachant* qu'il est nécessaire de développer et d'actualiser davantage les plans d'action des États, notamment de quantifier les retombées de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> au moyen d'outils pratiques, en vue d'une aviation et d'une infrastructure durables en mettant l'accent sur les innovations axées sur l'environnement,

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

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

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

*Accueillant avec satisfaction* le lancement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir le développement et le déploiement des SAF, y compris l'établissement de partenariats entre les États et les parties prenantes concernées, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB),

*Sachant* que, selon les derniers rapports du GIEC, des progrès concernant la planification et la mise en œuvre de l'adaptation aux changements climatiques ont été observés dans tous les secteurs et dans toutes les régions, mais qu'ils sont encore inégalement répartis, plusieurs lacunes en matière d'adaptation ayant été observées, notamment des vulnérabilités potentielles dans des infrastructures de transport clés comme les systèmes et infrastructures de l'aviation internationale ; leurs normes de conception devraient ainsi dûment prendre en considération les impacts et les risques climatiques prévus,

*Sachant* qu'il est nécessaire d'avoir des conditions propices à la mise en œuvre de mesures d'adaptation aux changements climatiques à long terme, en particulier pour les parties vulnérables du système et de l'infrastructure de l'aviation, ce qui rehausserait le niveau de préparation du secteur de l'aviation internationale aux phénomènes climatiques extrêmes et perturbateurs prévus,

*Sachant* l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante, ainsi que les options recensées des mesures d'adaptation,

*Reconnaissant* les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la résolution A41-20, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la résolution A41-22, *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 (CORSLA)*, remplace les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19 et constitue l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

- a) de veiller à ce que l'OACI joue sans relâche un rôle de premier plan en ce qui concerne les questions d'environnement liées à l'aviation civile internationale, y compris les émissions de GES ;

- b) de continuer à étudier des options de politique pour limiter ou réduire l'incidence des émissions des moteurs d'aviation sur l'environnement et à élaborer des propositions concrètes en cas de besoin, englobant solutions techniques et mesures basées sur le marché, et tenant compte des incidences potentielles de ces mesures pour les pays en développement ainsi que pour les pays développés ;
- c) de continuer à coopérer avec les organisations chargées d'établir des politiques dans ce domaine, notamment la Conférence des Parties à la CCNUCC ;

3. *Réitère :*

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

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

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

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

7. *Décide* en outre qu'au-delà de l'objectif ambitieux mondial à long terme évoqué au paragraphe 6 ci-dessus, l'OACI et ses États membres devraient œuvrer ensemble pour s'efforcer de réaliser l'objectif ambitieux mondial à long terme pour l'aviation internationale (LTAG) d'émissions nettes nulles de carbone d'ici à 2050, contribuant ainsi à l'atteinte de la cible de température de l'Accord de Paris, en tenant compte du fait que ce sont la situation particulière et les capacités respectives de chaque pays (notamment le niveau de développement, le degré de maturité des marchés de l'aviation, la croissance durable de son aviation internationale, la transition juste et les priorités nationales en matière de développement du transport aérien) qui détermineront sa capacité à contribuer à l'objectif LTAG en respectant son propre calendrier national ;

8. *Tout en notant* que l'objectif LTAG représente un objectif ambitieux mondial et collectif, et qu'il n'impose aucune attribution d'obligations ou d'engagements particuliers sous forme d'objectifs nationaux de réduction des émissions, *prie instamment* chaque État de contribuer à l'atteinte de l'objectif en prenant en compte les dimensions sociales, économiques et de durabilité de l'environnement et en adaptant ses efforts à sa situation propre ;

9. *Demande* au Conseil de suivre régulièrement les progrès de mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures permettant l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme, notamment par les moyens suivants : le processus d'état des lieux environnemental de l'OACI ; l'examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables ; d'autres évaluations de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et les incidences de coût du changement climatique sur l'aviation internationale, les régions et les pays, en particulier les pays en développement, les effets sur l'évolution du secteur ; ainsi que les incidences financières des efforts en vue de réaliser le LTAG ; le suivi de l'information provenant des plans d'action des États relativement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale ; et les moyens de mise en œuvre. À cette fin, le Conseil examinera les méthodologies nécessaires du suivi des progrès et en rendra compte lors d'une session ultérieure de l'Assemblée de l'OACI ;

10. *Encourage en outre* tous les États à soumettre à l'OACI et à mettre à jour des plans d'actions volontaires portant sur une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, soulignant leurs politiques, actions et feuilles de routes respectives, notamment les projections à long terme ;

11. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2024 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; les plans d'action devraient comprendre des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique en vue de la mise en œuvre de ces mesures ;

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

13. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2024, notamment au moyen d'activités de coopération et d'assistance portant sur l'identification de sources de financement possibles de la décarbonation de l'aviation en coopération avec les institutions financières et autres organisations pertinentes, afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

14. *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et aux États d'appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub> ;

15. *Demande* au Conseil de demander aux États de continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés dans les actions de mise en œuvre du secteur, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

16. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de toutes les sources, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

17. *Prend note* du fait que des moyens de mise en œuvre proportionnels à ce niveau d'ambition, notamment financiers, contribueront à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme. *Note également* que des investissements considérables de la part des États sont requis, en fonction de leurs contextes particuliers, et que différentes modalités ou mécanismes de financement possibles pourraient être mis en place par l'OACI afin de faciliter l'appui au financement et à l'investissement en vue d'assurer la mise en œuvre des mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation ;

17 bis. *Demande* au Conseil :

- a) de lancer des mesures ou mécanismes spécifiques pour aider les États, particulièrement ceux en développement ou ayant des besoins particuliers, à accéder plus facilement aux capacités en matière d'investissement privé, ainsi qu'aux financements d'institutions financières, telles que les banques de développement, relativement à des projets qui contribuent à la décarbonation de l'aviation internationale, et encourager la mise à disposition de financements nouveaux et additionnels à cette fin ;
- b) d'envisager plus avant la mise en place d'une initiative de financement d'activités liées au climat ou d'un mécanisme de financement sous l'égide de l'OACI, tout en abordant les éventuels défis financiers, institutionnels et juridiques, et de rendre compte à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI ;
- c) les alinéas a) et b) qui précèdent complèteront un programme renforcé d'assistance technique et de coopération consacré à l'objectif ambitieux à long terme et axé sur le partage d'informations concernant les meilleures pratiques et la fourniture d'orientations, de renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique. Bien que la mise en place par l'OACI du programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation sur le carburant d'aviation durable doive être saluée, il conviendrait de l'élargir afin de renforcer le soutien à la mise en œuvre des autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT-LTAG de l'OACI (par exemple sur les technologies d'aéronefs, les améliorations opérationnelles, les changements d'infrastructure, les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation ;
- d) encourager le transfert volontaire de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, afin de leur permettre d'adapter les technologies de dernier cri et de renforcer leur contribution à l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme ;
- e) conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, prier instamment les États membres de l'OACI d'effectuer des contributions régulières et conséquentes au Fonds pour l'environnement de l'OACI, afin de faire suite à des activités spécifiques de l'OACI sur le LTAG, notamment le Programme ACT-SAF, qui vise à aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers. Les États sont également encouragés à élaborer des projets au titre du programme de coopération technique de l'OACI.

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

19. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat, et l'adaptation des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale aux impacts et aux risques liés aux changements climatiques ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;
- d) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à divers programmes ;

19 bis. *Invite* le Conseil et les États membres à collaborer avec les organisations pertinentes afin de réaliser les progrès les plus rapides dans la mise en œuvre des mesures de réductions du CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation (technologie, exploitation et carburant), en prenant note du fait que les effets potentiels les plus importants sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> seront produits par les mesures relatives au carburant ;

19 ter. *Encourage* le Conseil et les États membres à se tenir informés des technologies d'aéronef innovantes, des nouvelles formes d'exploitation favorisant la réduction des émissions, des carburants d'aviation durables, des carburants d'aviation à moindre émission de carbone et d'autres sources d'énergie plus propres cadrant avec l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, afin d'accélérer la certification et de faciliter l'élaboration et la mise à jour de SARP et d'éléments d'orientation pertinents par l'OACI comme il convient. L'OACI et ses États membres sont instamment priés de continuer à mener les activités relatives aux éléments d'un panier de mesures visant à la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme notamment celles décrites aux paragraphes 20 à 25 ci-dessous ;

20. *Demande* aux États :

- a) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant de moins en moins de carburant et faciliter le renouvellement rentable de leur flotte par les fabricants et les exploitants d'aéronefs, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- b) d'encourager et d'accélérer les investissements en recherche et développement d'un nouvel aéronef ne produisant aucune émission de CO<sub>2</sub> ;

21. *Demande au Conseil :*

- a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des avions, selon qu'il convient, en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs ;
- b) d'élaborer des SARP relatives à l'environnement et de les mettre à jour en temps voulu ainsi que des orientations pertinentes sur les nouvelles technologies aéronautiques de pointe comme il convient ;
- c) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

22. *Demande aux États :*

- a) de collaborer avec les fabricants, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports en vue d'accélérer le développement et la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne et d'exploitation au sol économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- c) de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement, notamment des pratiques relatives à la planification, au développement, à l'exploitation et à la maintenance des aéroports ;
- d) d'envisager de réaliser une évaluation des risques climatiques afin de favoriser la prise en considération de mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques nationales sur le climat et les processus de planification, au regard des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale, selon qu'il convient ;

23. *Demande au Conseil :*

- a) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement ;
- b) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, l'engagement auprès de la communauté et la

communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;

- d) de publier et de tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement ;
- e) d'encourager les États à réaliser un développement résilient de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, en mettant l'accent sur l'élaboration de politiques qui intègrent des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci pour faire progresser le développement durable de l'aviation ;

24. *Demande aux États :*

- a) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent la recherche, le développement, la distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), conformément à leurs circonstances nationales ;
- b) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des SAF et LCAF ;
- c) collaborer avec les parties prenantes concernées pour accélérer la recherche, la certification et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières et la certification de nouveaux aéronefs et moteurs utilisant exclusivement des SAF, afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production de carburants durables jusqu'à l'échelle commerciale, notamment en encourageant et en favorisant les accords d'achat de SAF ou de LCAF et en encourageant la fourniture en temps voulu et les changements nécessaires aux infrastructures aéroportuaires et d'approvisionnement en énergie, en tenant compte du développement durable des États ;
- d) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
- e) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants d'aviation pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller leur production à un niveau national ;

25. *Demande au Conseil :*

- a) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les et les LCAF, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;

- c) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des SAF et LCAF et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés aux SAF et aux LCAF et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- f) continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, dans le cadre du processus d'état des lieux de l'OACI, et de convoquer la Conférence CAAF/3 en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* et tenant compte des circonstances nationales ;

26. *Demande* au Conseil de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face, et de tenir à jour et de rehausser les orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale ;

27. *Demande* au Conseil de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

## Annexe

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

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;

- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO<sub>2</sub>, le cas échéant ;
- m) les MBM devraient inclure des dispositions de *minimis* ;
- n) si les MBM génèrent des recettes, il est vivement recommandé que celles-ci soient utilisées en premier lieu pour atténuer l'incidence sur l'environnement des émissions des moteurs d'aviation, y compris l'atténuation et l'adaptation ainsi que l'assistance et le soutien accordés aux États en développement ;
- o) les réductions d'émissions réalisées grâce aux MBM devraient être indiquées dans les comptes rendus d'émissions des États ;
- p) les MBM devraient prendre en compte le principe de responsabilités communes mais différenciées et de capacités respectives, les circonstances spéciales et capacités respectives, et le principe de non-discrimination et d'opportunités égales et équitables.

-----

**Modification de l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Changements climatiques, proposée par le Conseil de l'OACI**

**(Modifications proposées par la Chine)<sup>1</sup>**

*L'Assemblée,*

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

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

---

<sup>1</sup> Note : Le texte suivant tient compte des amendements proposés verbalement par la délégation de la République populaire de Chine à la proposition de projet de résolution 17/1 (cf. paragraphe 17.32) et qui figuraient initialement en appendice du rapport final du Comité exécutif à la Plénière (A41-WP/658 P/54).

*Reconnaissant* que les travaux de l'Organisation en matière d'environnement contribuent à la réalisation de 14 des 17 Objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies, dont l'ODD 13 « *Prendre d'urgence des mesures pour lutter contre les changements climatiques et leurs répercussions* »,

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

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

*Prenant acte* que les émissions de l'aviation internationale continuent de représenter moins de 2 % du total mondial des émissions de CO<sub>2</sub> et qu'elles continueront à augmenter en raison de la croissance soutenue du transport aérien principalement dans les pays en développement, afin de répondre à leurs besoins sur le plan social et pour leur développement, à moins que des mesures collaboratives entre États et parties prenantes ne soient prises pour concilier aviation internationale et changements climatiques,

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

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

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

*Considérant* que le Pacte de Glasgow pour le climat, qui a été adopté par la Conférence des Parties à la CCNUCC en novembre 2021, réaffirme l'objectif mondial à long terme de contenir la hausse de la température moyenne dans le monde à bien moins de 2 °C au-dessus des niveaux préindustriels et de poursuivre les efforts visant à limiter l'augmentation de la température à 1,5 °C au-dessus des niveaux préindustriels, constatant que cela réduirait considérablement les risques et les effets des changements climatiques, et que le Pacte de Glasgow note aussi que les effets des changements climatiques seraient beaucoup plus faibles avec une augmentation de température de 1,5 °C plutôt que de 2 °C, et s'engage à poursuivre les efforts visant à limiter la hausse de la température à 1,5 °C,

*Considérant* que la mesure dans laquelle les pays en développement mettront effectivement en œuvre leurs mesures d'atténuation dépendra de l'exécution efficace pour les pays développés de leurs propres engagements au titre du Protocole de Kyoto et de l'Accord de Paris de la CCNUCC en ce qui concerne les ressources financières et le transfert de technologies, en tenant pleinement compte du fait que le

développement économique et social et l'éradication de la pauvreté sont les priorités premières et essentielles des pays en développement,

*Considérant* le manque d'études de faisabilité sur les objectifs ambitieux mondiaux pour le secteur de l'aviation internationale adoptés par l'Assemblée générale de l'OACI à sa 37<sup>e</sup> session en 2010 et réaffirmés à ses 38<sup>e</sup>, 39<sup>e</sup> et 40<sup>e</sup> sessions en 2013, 2016 et 2019, respectivement, qui visent à améliorer le rendement du carburant de 2 % par an et à maintenir les émissions nettes de carbone au même niveau à partir de 2020,

*Prenant* acte du travail mené par l'OACI pour étudier la faisabilité d'un objectif ambitieux mondial (LTAG) à long terme pour l'aviation internationale au vu des objectifs de température de 2 °C et 1,5 °C prévus par l'Accord de Paris,

*Considérant* *Saluant* le processus d'échange d'informations et de consultation sur la faisabilité d'un objectif mondial ambitieux à long terme pour l'aviation internationale, y compris l'état des lieux de l'OACI sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur de l'aviation, et l'organisation de Dialogues de l'aviation mondiale (GLAD) et de la Réunion de haut niveau de l'OACI, depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée,

*Sachant* que le *Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale*, qui contient une évaluation de la faisabilité de possibles scénarios de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> du secteur aérien, sert de base préliminaire à l'examen d'un LTAG,

*Sachant* aussi que le *Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale*, qui aurait pu mettre un terme au mandat du CAEP LTAG-TG, fait état du manque d'études détaillées concernant les effets sur la croissance et les coûts dans les pays en développement, ce que l'Assemblée a demandé à sa dernière session,

*Reconnaissant* *Constatant* que les objectifs mondiaux ambitieux pour le secteur de l'aviation internationale relatifs à une amélioration de 2 % par an du rendement du carburant et au maintien des émissions nettes de carbone de 2020 au même niveau ne débouchent pas sur le niveau de réduction nécessaire pour stabiliser puis réduire la contribution absolue des émissions de l'aviation aux changements climatiques et que des objectifs plus ambitieux sont nécessaires pour mettre l'aviation sur une voie de développement durable,

*Sachant* qu'aucun objectif mondial ambitieux pour le secteur de l'aviation ne peut être atteint sans que les pays développés satisfassent à leurs obligations internationales, à savoir qu'ils parviennent à des émissions « négatives » pour leur aviation bien avant 2050 afin que les pays en développement puissent émettre du carbone aux fins de leur croissance, et qu'ils fournissent des ressources financières nouvelles et supplémentaires, notamment pour le transfert de technologie dont les pays en développement ont besoin pour contribuer davantage aux objectifs,

*Affirmant* que la réduction des émissions de GES provenant de l'aviation internationale requiert une participation et une coopération actives des États et de l'industrie, et *notant* les engagements collectifs annoncés par le Conseil international des aéroports (ACI), la Civil Air Navigation Services Organisation (CANSO), l'Association du transport aérien international (IATA), le Conseil international de l'aviation d'affaires (IBAC) et le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA) ~~au nom de l'industrie du transport aérien international~~ en vue d'améliorer sans relâche l'efficacité en CO<sub>2</sub> de 1,5 % par an en moyenne de 2009 à 2020, d'atteindre une croissance neutre en carbone à partir de 2020 et de réaliser un objectif à long terme de réduction à zéro des émissions nettes de carbone d'ici à 2050,

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

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

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

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

*Prenant acte* des progrès technologiques sensibles réalisés dans le secteur de l'aviation, les aéronefs produits aujourd'hui étant environ 80 % plus économes en carburant par kilomètre passager qu'en 1960, *tout en observant* un volume inédit de technologies nouvelles et d'innovations propices à une transition verte de l'aviation,

*Accueillant avec satisfaction* l'adoption de la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des avions par le Conseil en mars 2017, et de la nécessité de tenir cette norme à jour en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs,

*Prenant acte* de la nécessité de mettre à jour et d'élaborer en temps voulu des SARP pertinentes relatives à l'environnement ainsi que des orientations pour les nouvelles technologies aéronautiques de pointe en tant que de besoin,

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

*Reconnaissant* que les mesures de gestion du trafic aérien (ATM) au titre du Plan mondial de navigation aérienne de l'OACI contribuent à renforcer l'efficacité opérationnelle et la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> des aéronefs,

*Accueillant avec satisfaction* l'évaluation des avantages environnementaux liés aux mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU), qui a été menée à bien pour ce qui est du Bloc 0 et du Bloc 1, et les résultats de ~~la première~~ l'analyse mondiale de l'efficacité horizontale et verticale des vols,

*Se félicitant* de la tenue des Séminaires de l'OACI sur les aéroports respectueux de l'environnement en novembre 2017, en mai 2019 et en novembre 2021, et sachant le rôle important que jouent les aéroports dans la distribution de ~~nouvelles~~ sources d'énergie pour le transport aérien,

*Notant* que la première Conférence sur l'aviation et les carburants de remplacement de novembre 2009 (CAAF/1) a approuvé l'utilisation de carburants d'aviation durables, notamment l'utilisation à moyen terme de carburants de remplacement interchangeables, comme moyen important de réduire les émissions de l'aviation,

*Notant aussi* que la Conférence CAAF/1 a établi un cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) où il est rendu compte des progrès réalisés, ~~dont l'établissement de six filières jusqu'ici pour la certification des carburants d'aviation durables, et d'aéroports supplémentaires qui distribuent régulièrement ces carburants~~ notamment du nombre croissant de procédés de conversion du carburant et d'aéroports distribuant ces carburants au service d'un plus grand nombre de vols commerciaux,

*Notant en outre* que la deuxième Conférence sur l'aviation et les carburants alternatifs en octobre 2017 (CAAF/2) a adopté une série de recommandations et approuvé un mécanisme de déclaration, y compris la

Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables pour 2050, en tant que moyen ambitieux évolutif de remplacement d'une proportion importante de carburants d'aviation par des carburants d'aviation durables d'ici 2050, ~~et notant aussi la nécessité de mettre à jour cette vision pour y inclure une proportion quantifiée de ces carburants à utiliser d'ici à 2050,~~

*Reconnaissant* que la faisabilité technologique de carburants d'aviation durables interchangeables est prouvée, que ces carburants devraient avoir la plus grande incidence sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation ~~d'ici à 2050 et que leurs effets devraient continuer de se faire fortement sentir au-delà de 2050,~~ et que l'introduction de politiques appropriées et d'incitatifs afin de créer une perspective de marché à long terme est nécessaire,

*Sachant* les innovations qui sont constamment apportées aux carburants interchangeables, par exemple les carburants d'aviation durables (SAF) et les carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), pour réduire les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, et *accueillant avec satisfaction* le développement de nouveaux carburants et de sources d'énergie plus propres pour l'aviation, notamment l'utilisation d'hydrogène et d'électricité renouvelable,

*Considérant* également le déséquilibre considérable entre les pays développés et les pays en développement dans la R&D et le déploiement de nouveaux carburants et de sources d'énergie plus propres pour l'aviation, tels que les SAF et les LCAF, et qu'un soutien financier et technologique accru pour les pays en développement permettra une décarbonation de l'aviation concertée au niveau mondial,

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

*Reconnaissant* que les critères de durabilité, la certification de la durabilité, et l'évaluation du cycle de vie des émissions de ces carburants sont développés et mis à jour dans le cadre des activités de mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA),

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

*Rappelant* que la résolution A37-19 demandait au Conseil d'entreprendre, avec l'appui des États membres, des travaux en vue d'élaborer un cadre pour les mesures basées sur le marché (MBM) en aviation internationale, y compris le développement des principes directeurs spécifiés dans l'Annexe de la résolution A37-19, et *rappelant* que ces principes directeurs ont été élaborés et sont énumérés dans l'Annexe des résolutions A38-18, A39-2 et A40-18 de l'Assemblée ; ils sont reproduits dans l'Annexe de la présente résolution,

*Notant* qu'une stratégie substantielle concernant le renforcement des capacités et d'autres formes d'assistance technique et financière a été entreprise par l'Organisation, au titre de l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB), afin d'aider à la préparation et à la soumission des plans d'action des États, notamment par la tenue de séminaires régionaux, l'élaboration et l'actualisation du Doc 9988 de l'OACI intitulé *Orientations relatives à l'élaboration des plans d'action des États sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub>*, une interface web interactive, l'outil d'estimation des économies de carburant de l'OACI (IFSET), l'outil de détermination des avantages environnementaux (EBT) de l'OACI et une courbe de coût marginal de réduction (MAC),

*Accueillant avec satisfaction* le fait qu'en juillet 2022, 133 États membres représentant plus de 98 % du trafic aérien international ont volontairement préparé et communiqué des plans d'action à l'OACI,

Sachant qu'il est nécessaire de développer et d'actualiser davantage les plans d'action des États, notamment de quantifier les retombées de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> au moyen d'outils pratiques, en vue d'une aviation et d'une infrastructure durables en mettant l'accent sur les innovations axées sur l'environnement,

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

*Affirmant* qu'il conviendrait de prendre dès que possible des mesures ciblées pour aider les États en développement et faciliter l'accès aux ressources financières, les transferts de technologie et le renforcement des capacités, *et considérant* le besoin urgent de mettre sur pied un groupe de travail qui, sous l'égide du Conseil de l'OACI, serait chargé d'élaborer des plans et des programmes concrets visant à aider les pays en développement dans les domaines des finances, des technologies et du renforcement des capacités,

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

Accueillant avec satisfaction le lancement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation relatif aux carburants d'aviation durables (ACT-SAF) de l'OACI destiné à soutenir le développement et le déploiement des SAF, y compris l'établissement de partenariats entre les États et les parties prenantes concernées, conformément à l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB),

Sachant que, selon les derniers rapports du GIEC, des progrès concernant la planification et la mise en œuvre de l'adaptation aux changements climatiques ont été observés dans tous les secteurs et dans toutes les régions, mais qu'ils sont encore inégalement répartis, plusieurs lacunes en matière d'adaptation ayant été observées, notamment des vulnérabilités potentielles dans des infrastructures de transport clés comme les systèmes et infrastructures de l'aviation internationale ; leurs normes de conception devraient ainsi dûment prendre en considération les impacts et les risques climatiques prévus,

Sachant qu'il est nécessaire d'avoir des conditions propices à la mise en œuvre de mesures d'adaptation aux changements climatiques à long terme, en particulier pour les parties vulnérables du système et de l'infrastructure de l'aviation, ce qui rehausserait le niveau de préparation du secteur de l'aviation internationale aux phénomènes climatiques extrêmes et perturbateurs prévus,

*Sachant* l'importance des travaux entrepris pour déterminer les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et l'infrastructure correspondante, ainsi que les options recensées des mesures d'adaptation,

*Sachant* aussi que les flux financiers mondiaux actuels destinés à l'adaptation ne sont pas suffisants et restreignent la mise en œuvre de mesures d'adaptation dans les pays en développement,

*Reconnaissant* les progrès réalisés par l'OACI dans la mise en œuvre de l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, ainsi que l'appui considérable que l'Organisation a apporté à cette initiative, notamment par l'élaboration du Calculateur d'émissions de carbone de l'OACI pour appuyer l'évaluation des émissions attribuables aux voyageurs aériens et accueillant avec satisfaction son élargissement aux émissions attribuables au fret aérien,

1. *Décide* que la présente résolution, conjointement avec la résolution A41-xx, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement* — *Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale*, et la résolution A41-xx, *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 (CORSLA)*, remplace

les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19 et constitue l'Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Demande* au Conseil :

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

3. *Réitère* :

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

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

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

6. *Décide aussi* que, sans aucune attribution d'obligations particulières à des États, l'OACI et ses États membres, ainsi que les organisations compétentes, travailleront de concert pour s'efforcer de réaliser à moyen terme un objectif ambitieux collectif consistant à maintenir les émissions nettes mondiales de carbone provenant de l'aviation internationale au même niveau à partir de 2020, compte tenu : des circonstances particulières et moyens respectifs des États, en particulier des pays en développement ; de la maturité des marchés de l'aviation, de la croissance durable de l'aviation internationale ; du soutien financier et technologique auquel les pays en développement ont accès ; et du fait que les émissions gazeuses augmenteront peut-être en raison de la croissance prévue du trafic aérien international jusqu'à ce que des technologies et des carburants produisant moins d'émissions et d'autres mesures d'atténuation soient mis au point et en place, tout en tenant compte aussi du fait que les pays développés devraient se fixer des objectifs de réduction absolue d'émissions plus ambitieux pour leur secteur de l'aviation afin de compenser la hausse des émissions due à la croissance du transport aérien dans les pays en développement

et qu'ils devraient fournir des aides financières nouvelles et supplémentaires à ces derniers pour favoriser leur contribution à l'objectif ;

7. *Convient d'examiner, à sa 42<sup>e</sup> session, l'objectif exposé au paragraphe 6 à la lumière des progrès réalisés pour l'atteindre, des études sur les possibilités de réaliser cet objectif et des renseignements pertinents fournis par les États ;*

8. *Charge le Conseil, avec le concours des États membres de l'OACI, de continuer à étudier la faisabilité globale d'un objectif ambitieux mondial à long terme (LTAG) de carboneutralité, en se fondant sur le *Rapport de l'OACI sur la faisabilité d'un objectif ambitieux à long terme pour la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale*, et en réalisant d'autres études approfondies sur sa faisabilité d'un point de vue social, économique et environnemental, et sur ses incidences sur la croissance, ainsi que les coûts dans les régions, en particulier dans les pays en développement, de façon à accroître la confiance, la conviction et la justice climatique. Ces évaluations devraient comprendre des informations communiquées par les États membres sur leur expérience dans leurs efforts visant une aviation verte ;*

9. *Décide en outre que les États membres de l'OACI soient encouragés à fournir des contributions, déterminées au niveau national, à un LTAG convenu de réduction à zéro des émissions nettes de carbone fondé sur l'étude de faisabilité détaillée mentionnée au paragraphe 8 ci-dessus, à l'appui de la mise en œuvre de l'Accord de Paris, tout en tenant compte de la situation spécifique et des capacités respectives des États, en particulier des pays en développement (p. ex., niveau de développement, degré de maturité des marchés de l'aviation, durabilité de la croissance de son aviation internationale, caractère équitable de la transition et priorités nationales du développement du transport aérien) ; de la nécessité de soutenir les pays en développement dans leurs efforts pour fournir la contribution effective au LTAG convenu ; et sachant que ces pays mettront plus de temps à atteindre les pics d'émissions de carbone et à les neutraliser pour l'aviation, et que les pays développés, en s'acquittant de leurs obligations en vertu de la législation internationale sur le climat, devraient parvenir à des émissions nettes négatives d'ici l'année cible, afin de libérer de l'espace carbone nécessaire à la croissance des pays en développement, et soutenir ces derniers ;*

10. *Tout en notant que l'objectif LTAG représente un objectif ambitieux mondial et collectif, et qu'il n'impose aucune attribution d'obligations ou d'engagements particuliers sous forme d'objectifs nationaux de réduction des émissions, prie instamment chaque État de contribuer à l'atteinte de l'objectif en prenant en compte les dimensions sociales, économiques et de durabilité de l'environnement et en adaptant ses efforts à leurs responsabilités communes mais différenciées ;*

11. *Note que le niveau d'ambition des objectifs ambitieux mondiaux de l'aviation internationale est proportionnel à l'efficacité et à l'additionnalité des ressources financières et des technologies transférées que les pays développés, conformément à leurs obligations internationales, fourniront aux pays en développement ;*

12. *Prie le Conseil de créer un comité spécialisé chargé d'élaborer des plans concrets pour lancer des mesures ou des mécanismes spécifiques pour aider les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers à mieux accéder à des ressources financières publiques et privées, à se développer et à renforcer des capacités et technologies endogènes pour concilier aviation internationale et changements climatiques, et d'en faire rapport à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, y compris, mais sans s'y limiter :*

- a) *en créant un module sur un « mécanisme d'assistance basé sur les besoins des pays en développement » dans la section consacrée aux changements climatiques du site web de l'OACI, et en mettant en place des dispositifs techniques adéquats pour que les pays en développement communiquent à tout moment leurs besoins en matière d'assistance par la voie du site web ;*

- b) en favorisant le transfert concerté de technologies, en particulier en faveur des pays en développement et des États ayant des besoins particuliers, afin de leur permettre d'adapter des technologies de dernier cri et des technologies appropriées, et de renforcer leur contribution aux objectifs ambitieux à long terme ;
- c) en envisageant plus avant la création d'un fonds pour le climat sous l'égide de l'OACI, tout en tenant compte des possibles difficultés sur les plans financier, institutionnel et juridique, en proposant le montant des subventions annuelles que les pays développés doivent verser au fonds pour assurer une transition juste pour les pays en développement, et en renforçant la collaboration de l'OACI avec d'autres institutions financières internationales afin de mobiliser davantage de ressources financières pour faire face aux coûts encourus par les pays en développement et les États ayant des besoins particuliers en vue de contribuer aux objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) en se félicitant de la mise en place par l'OACI du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation sur les carburants d'aviation durables (ACT-SAF), conformément à l'esprit de coopération qui préside à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, tout en sachant qu'il conviendrait de l'élargir afin de renforcer le soutien à la mise en œuvre d'autres mesures de réduction des émissions dans le cadre d'un programme ACT-LTAG de l'OACI (par exemple sur les technologies d'aéronefs, les améliorations opérationnelles, les changements d'infrastructure, les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation) ;

13. *Demande* au Conseil de suivre régulièrement les progrès de mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures permettant l'atteinte de l'objectif ambitieux à long terme, notamment mais non exclusivement par les moyens suivants : l'inventaire périodique des ressources financières nouvelles et supplémentaires, notamment pour le transfert de technologie, que les pays développés fournissent aux pays en développement, le processus d'état des lieux environnemental de l'OACI ; l'examen de la Vision de l'OACI sur les carburants d'aviation durables ; d'autres évaluations de la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> et les incidences de coût du changement climatique sur l'aviation internationale, les régions et les pays, en particulier les pays en développement, les effets sur la croissance et les incidences sur le plan des coûts des efforts visant à réaliser le LTAG dans tous les pays, et surtout dans les pays en développement ; le suivi de l'information provenant des plans d'action des États relativement à la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale ; et les moyens de mise en œuvre. À cette fin, le Conseil examinera les méthodologies nécessaires du suivi des progrès et en rendra compte lors d'une session ultérieure de l'Assemblée de l'OACI ;

14. *Encourage en outre* tous les États à soumettre à l'OACI et à mettre à jour des plans d'actions volontaires portant sur une réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, soulignant leurs politiques, actions et feuilles de routes respectives, notamment les projections à long terme ;

15. *Invite* les États qui choisissent de préparer ou de mettre à jour des plans d'action à les soumettre à l'OACI dès que possible, de préférence avant la fin de juin 2024 et une fois tous les trois ans par la suite, afin que l'Organisation puisse continuer à compiler les renseignements quantifiés relatifs à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ; il est recommandé que les plans d'action devraient comprendre comprennent de préférence des renseignements sur le panier de mesures envisagées par les États, compte tenu de leurs capacités et circonstances nationales respectives, des renseignements quantifiés sur les avantages prévus sur le plan de l'environnement suite aux mesures choisies dans le panier, et des renseignements sur tout besoin d'assistance spécifique en vue de la mise en œuvre de ces mesures, ainsi que sur l'aide financière obtenue par les pays en développement ;

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

préparé de plans d'action, et de mettre les plans d'action soumis à la disposition du public, compte tenu de la sensibilité commerciale des renseignements que contiennent les plans d'action des États ;

17. *Demande* au Conseil de faciliter la diffusion des études et des meilleures pratiques économiques et techniques relatives aux objectifs ambitieux et de continuer à fournir des orientations et autre assistance technique pour l'élaboration et la mise à jour des plans d'action nationaux avant la fin de juin 2024, notamment au moyen d'activités de coopération et d'assistance portant sur l'identification de sources de financement possibles de la décarbonation de l'aviation en coopération avec les institutions financières et autres organisations pertinentes, afin que les États puissent réaliser les études nécessaires et soumettre volontairement des plans d'action à l'OACI ;

18. *Demande* au Conseil de tenir à jour et de renforcer les méthodes normalisées appropriées et un mécanisme pour mesurer/estimer, suivre et vérifier les émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, *et encourage en outre* les États ~~de~~ à appuyer les travaux de l'OACI pour mesurer les progrès en lui fournissant des données annuelles sur le trafic, la consommation de carburant et les émissions de CO<sub>2</sub>, dans le respect de la souveraineté des États et en évitant de faire peser une charge excessive sur les États, en particulier sur les pays en développement ;

19. *Demande* au Conseil ~~de demander aux~~ d'inviter les États ~~de~~ à continuer à appuyer les efforts de l'OACI pour renforcer la fiabilité des mesures/estimations des émissions mondiales de GES provenant de l'aviation internationale, et de rendre compte périodiquement à la CCNUCC des émissions de CO<sub>2</sub> produites par l'aviation internationale des États, dans le cadre de sa contribution à l'évaluation des progrès réalisés par les États dans les actions de mise en œuvre ~~du secteur~~ visant à concilier aviation internationale et changement climatique, sur la base des renseignements approuvés par ses États membres ;

20. Tout en reconnaissant qu'il faut consentir tous les efforts nécessaires pour se doter des moyens d'appuyer la réduction et la stabilisation des émissions de CO<sub>2</sub> provenant de toutes les sources, *demande instamment* que l'OACI et ses États membres expriment clairement la préoccupation, dans le cadre du processus de la CCNUCC, que leur cause l'utilisation de l'aviation civile internationale comme source potentielle de mobilisation de recettes pour le financement des activités d'autres secteurs concernant le climat, pour faire en sorte que l'aviation internationale ne soit pas ciblée de manière disproportionnée comme source de pareilles recettes ;

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

22. *Demande* au Conseil :

- a) de continuer à élaborer et tenir à jour les orientations à l'intention des États membres concernant l'application de politiques et de mesures visant à réduire ou à limiter l'incidence des émissions de l'aviation internationale sur l'environnement, et de mener d'autres études concernant l'atténuation de l'incidence de l'aviation internationale sur le climat et l'adaptation des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale aux impacts et aux risques liés aux changements climatiques ;
- b) d'encourager les États à coopérer à l'élaboration de modèles analytiques prédictifs pour l'évaluation des incidences de l'aviation ;
- c) de continuer à évaluer les coûts et les avantages des diverses mesures, y compris les mesures existantes, dans le but de traiter le problème des émissions des moteurs d'aviation dans les

meilleures conditions d'économie et d'efficacité, compte tenu des intérêts de toutes les parties intéressées, y compris les incidences éventuelles sur le monde en développement ;

- d) d'aider les États membres dans les études, les évaluations et l'élaboration de procédures, en collaboration avec les autres États de la région, pour limiter ou réduire les émissions de GES à l'échelle mondiale, et leur permettre de collaborer en vue d'optimiser les avantages pour l'environnement qui peuvent être obtenus grâce à divers programmes ;

23. Invite le Conseil et les États membres à collaborer avec les organisations pertinentes afin de réaliser les progrès les plus rapides dans la mise en œuvre des mesures de réductions du CO<sub>2</sub> dans le secteur de l'aviation (technologie, exploitation et carburant), de façon coordonnée et harmonisée pour éviter les effets négatifs sur le développement social et économique des pays en développement, en prenant note du fait que les effets potentiels les plus importants sur la réduction des émissions de CO<sub>2</sub> seront produits par les mesures relatives au carburant ;

24. Encourage le Conseil et les États membres à se tenir informés des technologies d'aéronef innovantes, des nouvelles formes d'exploitation favorisant la réduction des émissions, des carburants d'aviation durables, des carburants d'aviation à moindre émission de carbone et d'autres sources d'énergie plus propres cadrant avec l'esprit de coopération qui préside à l'initiative *Aucun pays laissé de côté*, afin d'accélérer la certification et de faciliter l'élaboration et la mise à jour de SARP et d'éléments d'orientation pertinents par l'OACI comme il convient. L'OACI et ses États membres sont instamment priés de continuer à mener les activités relatives aux éléments d'un panier de mesures visant à parvenir à une aviation durable la réalisation de l'objectif ambitieux à long terme notamment celles décrites aux paragraphes 25 à 30 ci-dessous ;

25. *Demande* aux États :

- a) d'envisager des politiques pour encourager l'introduction sur le marché d'aéronefs consommant de moins en moins de carburant et faciliter le renouvellement rentable de leur flotte par les fabricants et les exploitants d'aéronefs, et de travailler de concert avec l'OACI pour échanger des informations et élaborer des orientations sur les meilleures pratiques relatives aux aéronefs en fin de vie, telles que le recyclage des aéronefs ;
- b) d'encourager et d'accélérer les investissements en recherche et développement d'un nouvel aéronef respectueux du climat ;

26. *Demande* au Conseil :

- a) de mettre à jour la norme de certification régissant les émissions de CO<sub>2</sub> des avions, selon qu'il convient, en fonction des dernières avancées technologiques en matière d'efficacité des aéronefs ;
- b) d'élaborer des SARP relatives à l'environnement et de les mettre à jour en temps voulu ainsi que des orientations pertinentes sur les nouvelles technologies aéronautiques de pointe comme il convient ;
- c) d'actualiser les objectifs technologiques à moyen et à long terme en matière de consommation de carburant des aéronefs ;

27. *Demande* aux États :

- a) de collaborer avec les fabricants, les fournisseurs de services de navigation aérienne (ANSP), les exploitants d'aéronefs et les exploitants d'aéroports en vue d'accélérer le développement et

la mise en œuvre d'acheminements et de procédures de navigation aérienne et d'exploitation au sol économes en carburant pour réduire les émissions de l'aviation et de travailler avec l'OACI pour faire bénéficier l'ensemble des régions et des États des avantages environnementaux, compte tenu de la stratégie de mise à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;

- b) de réduire les barrières juridiques, économiques, de sécurité et autres barrières institutionnelles afin de permettre la mise en œuvre des nouveaux concepts opérationnels de gestion du trafic aérien pour une utilisation de l'espace aérien efficace du point de vue de l'environnement ;
- c) de travailler de concert avec les organismes des Nations Unies, à savoir l'OACI, pour échanger des informations et des meilleures pratiques relatives aux aéroports respectueux de l'environnement, notamment des pratiques relatives à la planification, au développement, à l'exploitation et à la maintenance des aéroports ;
- d) d'envisager de réaliser une évaluation des risques climatiques afin de favoriser la prise en considération de mesures d'adaptation aux changements climatiques dans les politiques nationales sur le climat et les processus de planification, au regard des systèmes et infrastructures de l'aviation internationale, selon qu'il convient ;

28. *Demande au Conseil :*

- a) de tenir à jour et d'actualiser les éléments d'orientation sur les mesures opérationnelles visant à réduire les émissions provenant de l'aviation internationale, et de mettre l'accent sur l'amélioration du rendement du carburant dans tous les aspects du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) de l'OACI ; d'encourager les États et les parties prenantes à développer la gestion du trafic aérien de manière à optimiser les avantages pour l'environnement ;
- b) de continuer à élaborer et actualiser les outils et orientations nécessaires pour évaluer les avantages liés aux améliorations de la gestion du trafic aérien et évaluer aussi les bénéfices environnementaux issus de la mise en œuvre de la stratégie des mises à niveau par blocs du système de l'aviation (ASBU) ;
- c) de continuer à servir de cadre d'échange d'informations sur les meilleures pratiques en ce qui concerne les aéroports respectueux de l'environnement, sur des questions comme les bâtiments intelligents, les énergies renouvelables, la mobilité verte, l'adaptation aux changements climatiques et le développement résilient, l'engagement auprès de la communauté et la communication sur le développement durable, en vue de partager les enseignements et les meilleures pratiques entre les aéroports ;
- d) de publier et de tenir à jour les éléments indicatifs sur la mise en œuvre de pratiques durables sur le plan écologique aux aéroports, notamment la collection d'outils en ligne sur les aéroports respectueux de l'environnement ;
- e) d'encourager les États à réaliser un développement résilient de leurs systèmes et infrastructures aéronautiques, en mettant l'accent sur l'élaboration de politiques qui intègrent des mesures d'atténuation des changements climatiques et d'adaptation à ceux-ci pour faire progresser le développement durable de l'aviation ;

29. *Demande aux États :*

- a) d'instaurer une approche coordonnée au sein des administrations nationales pour que les mesures de politique et les investissements accélèrent la recherche, le développement, la

- distribution et l'utilisation appropriés de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, y compris l'utilisation de carburants d'aviation durables (SAF) et de carburants d'aviation à moindre émission de carbone (LCAF), conformément à leurs circonstances nationales ;
- b) d'envisager le recours à des mesures incitatives pour encourager le déploiement de sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment des carburants d'aviation durables SAF et LCAF ;
  - c) de collaborer avec les parties prenantes concernées accélérer la recherche, la certification et le développement ainsi que la production de technologies de transformation et de matières premières et la certification de nouveaux aéronefs et moteurs utilisant exclusivement des SAF, afin de réduire les coûts et de soutenir la mise à l'échelle de filières de production de carburants durables jusqu'à l'échelle commerciale, notamment ~~en encourageant et en favorisant les accords d'achat de SAF ou de LCAF et en encourageant par~~ la fourniture en temps voulu et les changements nécessaires aux infrastructures aéroportuaires et d'approvisionnement en énergie, en tenant compte ~~des~~ circonstances nationales et du développement durable des États ;
  - d) de reconnaître les approches existantes pour évaluer la durabilité de tous les carburants en général, notamment ceux à utiliser dans l'aviation, qui devraient réaliser une réduction nette des émissions de GES sur la base du cycle de vie et contribuer au développement social et économique local, une concurrence avec les produits alimentaires et l'eau devant être évitée ;
  - e) d'adopter des mesures pour assurer la durabilité des carburants d'aviation pour l'aviation, en tirant parti des approches existantes ou d'une combinaison d'approches, et de surveiller leur production à un niveau national ;

30. *Demande au Conseil :*

- a) d'encourager les États membres et d'inviter l'industrie, les institutions financières et d'autres organisations internationales à participer activement à l'échange de renseignements et de meilleures pratiques, et à faciliter la création de partenariats et la définition de politiques qui favoriseront davantage la transition vers des sources d'énergie plus propres et renouvelables pour l'aviation, notamment les SAF et les LCAF, dans le cadre de séminaires régionaux ;
- b) de continuer à maintenir le Cadre mondial de l'OACI pour les carburants d'aviation alternatifs (GFAAF) ;
- c) de continuer à donner une vue globale de l'utilisation future des SAF et LCAF et de prendre en compte les changements dans les émissions de GES sur cycle de vie afin d'évaluer les progrès vers la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) de travailler avec les institutions financières à faciliter l'accès au financement de projets de développement de l'infrastructure consacrés ~~aux SAF~~ et aux **LCAF** et aux incitatifs pour surmonter les obstacles initiaux à l'accès aux marchés ;
- e) de coopérer à d'autres initiatives internationales pertinentes, notamment l'initiative Énergie durable pour tous (SE4ALL), pour faciliter l'accès de l'aviation aux énergies renouvelables ;
- f) continuer d'évaluer les progrès accomplis par rapport à l'élaboration et à l'utilisation de SAF, de LCAF et d'autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, dans le cadre du processus d'état des lieux de l'OACI, et de convoquer la Conférence CAAF/3 en 2023 en vue de réexaminer la Vision pour 2050 de l'OACI sur les SAF, y compris les LCAF et les autres sources d'énergie plus propres pour l'aviation, et de définir un cadre global spécifique

conformément à l'initiative Aucun pays laissé de côté et tenant compte des circonstances nationales ;

31. *Demande* au Conseil de déterminer, en coopération avec d'autres organisations internationales compétentes et l'industrie, les incidences éventuelles des changements climatiques sur l'exploitation de l'aviation internationale et son infrastructure, de définir des mesures d'adaptation pour y faire face, et de tenir à jour et de rehausser les orientations sur l'évaluation des risques liés aux changements climatiques et les mesures d'adaptation pour l'aviation internationale ;

32. *Demande* au Conseil de continuer à coopérer avec l'initiative de neutralité climatique des Nations Unies, de rester à l'avant-garde de l'élaboration de méthodes et d'outils pour quantifier les émissions de GES de l'aviation dans la logique de cette initiative et d'élaborer plus avant et mettre en œuvre la stratégie de réduction des émissions de GES et de renforcement des pratiques internes de l'Organisation en matière de gestion de la durabilité.

### **Annexe**

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

- a) les MBM devraient favoriser le développement durable du secteur de l'aviation internationale ;
- b) les MBM devraient favoriser l'atténuation des émissions de GES provenant de l'aviation internationale ;
- c) les MBM devraient contribuer à la réalisation des objectifs ambitieux mondiaux ;
- d) les MBM devraient être transparentes et simples à administrer ;
- e) les MBM devraient avoir un bon rapport coût-efficacité ;
- f) il ne devrait pas y avoir double emploi entre les MBM, et les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois ;
- g) les MBM devraient limiter les fuites de carbone et les distorsions de marché ;
- h) les MBM devraient assurer le traitement équitable du secteur de l'aviation internationale par rapport à d'autres secteurs ;
- i) les MBM devraient tenir compte des réalisations et des investissements passés et futurs dans le domaine du rendement du carburant d'aviation et en rapport avec d'autres mesures pour réduire les émissions de l'aviation ;
- j) les MBM ne devraient pas imposer de fardeau économique inapproprié à l'aviation internationale ;
- k) les MBM devraient faciliter un accès approprié à tous les marchés du carbone ;
- l) les MBM devraient être évaluées en rapport avec d'autres mesures, sur la base des résultats mesurés en termes de réductions ou d'évitement des émissions de CO<sub>2</sub>, le cas échéant ;

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

-----

### **Point 18 Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)**

18.1 À ses troisième, quatrième et quinzième séances, le Comité exécutif a examiné la question de la protection de l'environnement en se fondant sur les rapports d'étape présentés par le Conseil concernant la mise en œuvre du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) (WP/370) et a étudié les propositions du Conseil visant à actualiser la résolution A40-19 de l'Assemblée, *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement – Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)* (WP/371). De plus, 16 notes ont été soumises par des États et des observateurs : WP/169, 174, 181, 211, 427, 432, 433, 437, 465, 468, 469, 485, 487, 495, révision n° 1, 568 et 581.

18.2 Le Président a donné la parole au Représentant de l'IATA, qui a avisé le Comité que la note WP/467 était retirée, tout en exprimant l'appui de l'organisation à la mise en œuvre du CORSA. Le retrait de la note s'inscrivait dans une volonté de maintien de l'unité au sein de l'OACI à l'égard du CORSA à titre de seule mesure économique de gestion de l'empreinte carbone de l'aviation internationale.

18.3 Dans la note WP/370, le Conseil a rendu compte des progrès réalisés par l'OACI après la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée en ce qui concernait le CORSA, notamment l'actualisation des normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au CORSA et d'autres éléments de mise en œuvre pertinents, l'appui à la mise en œuvre fourni dans le cadre du programme OACI d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSA (AGIR pour le CORSA), et l'examen périodique du CORSA de 2022.

18.4 Dans la note WP/371, le Conseil a présenté une proposition visant à réviser la résolution A40-19 à la lumière des faits nouveaux survenus depuis la dernière session de l'Assemblée, notamment ses recommandations issues de l'examen périodique du CORSA effectué en 2022 avec la contribution technique du Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP), qui portaient entre autres sur les modifications à apporter au niveau de référence CORSA et à l'application des facteurs de croissance sectoriels et individuels afin de calculer les obligations de compensation d'un exploitant d'avions au titre du CORSA.

18.5 Dans la note WP/468, la Chine a présenté une proposition concernant la mise en œuvre du CORSA au moyen de plans déterminés au niveau national et l'élaboration de méthodes pour l'examen

périodique du CORSIA. Elle a exprimé l'opinion selon laquelle, afin d'éviter toute distorsion du marché due au CORSIA et de rendre la mise en œuvre plus efficace, il fallait mettre en place un cadre pour ces plans déterminés au niveau national, ce qui permettrait à chaque État de définir ses propres règles et son propre cadre de mise en œuvre, qui feraient l'objet d'un examen technique de l'OACI. Concernant l'examen périodique du CORSIA, elle a proposé la création d'un groupe de travail, qui réfléchirait à un système d'indicateurs d'évaluation fondé sur les principes directeurs régissant l'élaboration et la mise en œuvre des mesures fondées sur le marché (annexe à la résolution A40-18).

18.6 Dans la note WP/469, la Chine a précisé ses positions et recommandations concernant les objectifs et les mesures relatives aux réductions d'émissions de CO<sub>2</sub> dans l'aviation internationale. S'agissant du CORSIA, elle a estimé que les programmes et normes issus de l'objectif de croissance carboneutre de l'OACI à partir de 2020 et au-delà qui conditionnaient actuellement la mise en œuvre du régime CORSIA étaient incompatibles avec le droit international et les principes fondamentaux de la gouvernance climatique mondiale et que, si les pays développés ne remplissaient pas, dans le cadre de l'OACI, les obligations internationales qui leur incombaient au titre de la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC), les pays en développement seraient privés de toute possibilité équitable de progresser.

18.7 Dans la note WP/487, la République dominicaine a décrit les progrès accomplis concernant le changement climatique et ses initiatives visant à donner suite aux normes et pratiques recommandées (SARP) relatives au CORSIA. Elle a exprimé son appui à la poursuite du renforcement des capacités à l'intention des États pour l'élaboration de projets environnementaux qui répondent aux critères relatifs aux unités d'émissions CORSIA. Elle a aussi proposé que l'Assemblée promeuve des actions concrètes en faveur de l'accès au financement et du transfert de technologie pour les États en développement, principalement pour les projets relevant du régime CORSIA.

18.8 Dans la note WP/433, l'Inde a expliqué sa position concernant l'examen périodique du CORSIA et a précisé les éléments que le Conseil pourrait prendre en compte dans les examens futurs du régime. Ainsi, elle a proposé d'améliorer ces examens en appliquant les principes régissant les mesures basées sur le marché qui étaient énumérés dans l'annexe à la résolution A40-18 de l'Assemblée. Elle a aussi formulé d'autres recommandations à l'intention du Conseil, notamment celle de se pencher sur l'incidence négative de facteurs tels que la pandémie de COVID-19 sur la croissance du secteur de l'aviation internationale, en évaluant le niveau de référence et les facteurs de croissance sectoriels et individuels, ainsi qu'en incluant la question des sauvegardes dans la conception et l'évaluation du CORSIA.

18.9 Dans la note WP/568, la Nouvelle-Zélande a mis en exergue que le niveau d'ambition du CORSIA devrait être maintenu ou renforcé et que le niveau de référence devrait permettre de garantir que les émissions soient dûment compensées dans les années à venir. L'État a estimé que le CORSIA pourrait jouer un rôle dans la mise en œuvre d'un objectif LTAG.

18.10 Dans la note WP/169, la Fédération de Russie, tout en exprimant ses vues sur un objectif ambitieux à long terme pour l'aviation internationale (LTAG, cf. point 17 de l'ordre du jour), a aussi analysé le lien potentiel entre pareil objectif et le CORSIA. Dans ce contexte, elle a argué que l'application du CORSIA n'était pas compatible avec la mise en œuvre future d'un objectif LTAG étant donné, essentiellement, le fait que le CORSIA repose sur des unités d'émissions provenant d'ailleurs que le secteur de l'aviation, ce qui entraîne des sorties de capitaux du secteur empêchant la modernisation et la réalisation d'un LTAG. Elle a de plus exprimé l'avis qu'il fallait une transition progressive entre la mise en œuvre du CORSIA et celle d'activités découlant d'un objectif LTAG, et a également proposé d'appeler les États membres à ne pas utiliser les mesures régionales fondées sur le marché, qui reposent sur l'échange de quotas d'émissions de CO<sub>2</sub>, dans le cadre de l'aviation civile internationale.

18.11 Dans la note WP/432, les États-Unis ont exprimé leur appui à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA en tant qu'élément critique du panier de mesures de l'OACI conçu pour atténuer les effets de l'aviation internationale sur le climat. Ils ont aussi souhaité que l'OACI défende l'ambition climatique, l'engagement et la crédibilité du CORSIA alors que le secteur aéronautique se relevait de la pandémie de COVID-19. Dans ce contexte, ils ont souligné que l'OACI devait établir un niveau de référence clair et certain pour les phases restantes du CORSIA, sans reculer par rapport à l'objectif fixé par l'OACI de croissance neutre en carbone à partir de 2020. Ils ont aussi exposé leurs vues sur le lien potentiel entre le système de surveillance, déclaration et vérification (MRV) afférent au CORSIA et la nécessité de suivre l'utilisation des carburants d'aviation durables (SAF) à mesure qu'ils se généralisaient dans le monde.

18.12 Dans la note WP/465, les 54 États membres<sup>1</sup> de la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) ont souligné la mise en œuvre du CORSIA par les États membres africains. Ils ont estimé que le CORSIA restait le seul régime mondial de mesures fondées sur le marché pour les émissions de l'aviation internationale. Les États ont aussi expliqué les difficultés du secteur en Afrique à la suite de la pandémie de COVID-19 et ont exprimé leurs vues sur d'éventuels changements des éléments de conception du CORSIA. En particulier, ils ont proposé de supprimer le facteur de croissance individuel ; d'utiliser les émissions de 2019 pour le calcul du niveau de référence du CORSIA plutôt que la moyenne de 2019 et 2020 au-delà de la phase pilote ; et de maintenir l'exemption de l'obligation de compensation pour les pays les moins avancés, les pays en développement sans littoral et les petits états insulaires en développement. En ce qui concernait l'examen périodique du CORSIA, les États ont proposé que le Conseil définisse une portée et une méthodologie claires. Les États ont exprimé leur appui aux activités du programme AGIR pour le CORSIA et ont fait ressortir la nécessité de continuer à apporter un soutien aux États africains sur le plan du renforcement des capacités.

18.13 Dans la note WP/485, l'Argentine, appuyée par trois États membres de la CLAC, soit le Costa Rica, l'Équateur et la République dominicaine, a décrit les mesures prises pour mettre en œuvre le CORSIA. La note a souligné les difficultés associées au manque d'organismes de vérification accrédités dans la région et les défis supplémentaires liés à l'annulation des visites sur site des organismes de vérifications du fait des restrictions de voyage dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Les États ont proposé que l'OACI facilite l'accréditation d'un plus grand nombre d'organismes de vérification afin que les États et les exploitants se conforment en temps voulu à leurs obligations en matière de MRV au titre du CORSIA. La note a également appuyé les activités du programme AGIR pour le CORSIA et souligné l'importance de poursuivre les activités de renforcement des capacités, en particulier dans les États en développement.

18.14 Dans la note WP/495, révision n° 1, le Canada, les États-Unis d'Amérique, le Japon, le Kenya, le Mexique, la Norvège, la République de Corée, le Royaume-Uni, le Rwanda, la Suisse, la Türkiye et l'Union européenne et ses États membres, avec le parrainage de l'Albanie, de l'Arménie, de l'Azerbaïdjan, de la Bosnie-Herzégovine, de la Géorgie, de l'Islande, de la Macédoine du Nord, de Monaco, du Monténégro, de la République de Moldova, de Saint-Marin, de la Serbie et de l'Ukraine, ont encouragé l'Assemblée à s'efforcer de porter au plus haut niveau l'ambition du CORSIA sur le plan de l'environnement pour garantir la crédibilité à long terme du Régime et préserver la bonne réputation de l'OACI et de son programme climatique phare au niveau mondial, tout en assurant un juste équilibre entre ambition et pragmatisme afin de ne pas imposer de charges trop lourdes au secteur de l'aviation,

---

<sup>1</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maurice, Mauritanie, Maroc, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

qui se remettait encore de la pandémie de COVID-19, et en évitant de modifier davantage la conception du CORSIA. Les États susmentionnés ont également encouragé les États qui n'ont pas encore adhéré à CORSIA à le faire volontairement.

18.15 Dans la note WP/181, les États qui forment la Corporation des services de navigation aérienne d'Amérique centrale (COCESNA)<sup>2</sup> ont exprimé leur appui à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA, soulignant la participation volontaire de nouveaux États au programme malgré leur faible contribution aux émissions mondiales et les effets de la pandémie de COVID-19. Ils ont aussi souligné la nécessité d'un appui technique ininterrompu et d'orientations complémentaires susceptibles de faciliter la mise en œuvre du CORSIA.

18.16 Dans la note WP/437, la Tchéquie, au nom de l'Union européenne (UE) et de ses États membres<sup>3</sup>, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC)<sup>4</sup> et EUROCONTROL ont appuyé la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA, soulignant que la participation volontaire des 44 États de la CEAC à la phase pilote témoignait de leur volonté d'assurer la mise en œuvre réussie du Régime, tout en notant l'importance de maintenir le programme AGIR pour le CORSIA. Les États ont exposé leurs vues sur l'examen périodique du CORSIA, soulignant que cet examen permettait de veiller à ce que le CORSIA soit adapté à son objectif tout au long de son application et harmonisé avec les politiques climatiques dans le monde entier, y compris le niveau d'ambition du CORSIA, et que d'autres considérations plus fondamentales pourraient être abordées dans des examens ultérieurs. Les États ont également estimé que l'Assemblée devrait réaffirmer un niveau de référence à partir de 2024 correspondant au même degré d'ambition du CORSIA que celui initialement convenu par l'Assemblée dans la résolution A40-19. Les États ont aussi proposé que le Conseil prenne les mesures nécessaires pour veiller à ce qu'il n'y ait pas de double comptabilisation des réductions d'émissions entre le CORSIA et les contributions déterminées au niveau national au titre de l'Accord de Paris.

18.17 Dans la note WP/427, l'Arabie saoudite, l'Égypte, les Émirats arabes unis, Oman, le Qatar, le Soudan, la Tunisie et le Yémen, appuyés par l'OAAC, ont exprimé leur appui à la poursuite de la mise en œuvre du CORSIA, notant l'importance du programme en cours AGIR pour le CORSIA, et ont expliqué leurs vues concernant certains changements relatifs aux éléments de conception du CORSIA. Ainsi, la note a notamment appuyé l'idée de retenir les émissions de 2019 comme niveau de référence pour toutes les phases CORSIA (de 2021 à 2035), en insistant sur la nécessité d'éviter toute charge financière pour les États et les exploitants d'avions. Ils ont aussi proposé de supprimer entièrement du régime, pour toute sa durée, le facteur de croissance de l'exploitant d'avions et de ne garder que le facteur de croissance du secteur. Ils ont réaffirmé que le CORSIA devait être la seule mesure fondée sur le marché pour garantir que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne soient comptabilisées qu'une seule fois. Enfin, ils ont fait valoir la nécessité d'établir une méthode ou un mécanisme systématique d'examen périodique du CORSIA. En ce qui concernait le « niveau d'ambition », l'objectif visé avec le CORSIA n'était aucunement lié à une quantité spécifique de compensation, mais il était censé aider à réaliser l'objectif de croissance neutre en carbone en maintenant les émissions nettes au niveau de référence (quel qu'il était). Par conséquent, même si elles étaient inférieures à celles attendues au moment de l'adoption du CORSIA, les obligations de compensation ne devraient pas être pour autant considérées comme une révision à la baisse de l'ambition du Régime.

---

<sup>2</sup> Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua.

<sup>3</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchéquie

<sup>4</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Macédoine du Nord, République de Moldova, Monaco, Monténégro, Norvège, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Türkiye et Ukraine

18.18 Dans la note WP/174, le Guyana, appuyé par l'Argentine, le Costa Rica, El Salvador, le Guatemala, le Panama, la République dominicaine et l'Uruguay, a souligné les progrès réalisés au Guyana sur le plan de la mise en œuvre de CORSIA du fait qu'il s'était doté d'une base juridique nationale et qu'il participait de manière volontaire au programme. La note a également souligné la vulnérabilité des PEID face aux changements climatiques et l'importance qu'il y avait à poursuivre les activités de formation dans le cadre du programme AGIR pour le CORSIA.

18.19 Le Comité a pris acte des notes d'information suivantes : la note WP/211 d'Oman concernant son expérience relative à la mise en œuvre du CORSIA et la note WP/581 des Seychelles sur son approche visant à atténuer les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation.

18.20 La Chine a présenté verbalement certaines modifications au projet de résolution de l'Assemblée et demandé de les annexer au rapport sur ce point. Ces propositions, qui n'ont pas été appuyées par une majorité d'États, figurent ci-dessous à la suite du texte de la résolution 18/1.

18.21 À la demande du Président, le Secrétariat a noté que la proposition du Conseil visait à conserver l'équilibre nécessaire et délicat entre les éléments de conception du CORSIA, notamment s'agissant des effets sur les exploitants des économies en pleine croissance, et la nécessité de préserver le niveau global d'ambition et la pertinence du CORSIA à l'avenir comme seul mécanisme applicable à l'aviation internationale. Le Secrétariat a apporté les précisions suivantes :

a) s'agissant du niveau de référence du CORSIA, l'utilisation d'un pourcentage des émissions de CO<sub>2</sub> de 2019 aurait une incidence à la fois sur le niveau d'ambition, pour ce qui était du total des obligations de compensation au titre du CORSIA jusqu'en 2035, et sur l'année de démarrage de la compensation, en fonction des scénarios de relance et de croissance post-COVID. Le Conseil a fondé sa proposition (85 pour cent des émissions de 2019 comme niveau de référence à partir de 2024) sur le démarrage prévu de la compensation dès la première phase du CORSIA ;

b) concernant les facteurs de croissance sectoriel et individuel, il a été expliqué que leur utilisation définissait la manière dont le total des compensations au titre du CORSIA serait attribué à chaque exploitant d'avion. La proposition du Conseil visant à utiliser 100 pour cent de sectoriel pour la période 2021-2032, et 85 pour cent de sectoriel et 15 pour cent d'individuel pour la période 2033-2035, offrait une compensation équilibrante par rapport à des obligations de compensation à la hausse en raison du nouveau niveau de référence proposé pour le CORSIA.

18.22 Le Comité a observé que plusieurs notes de travail portaient sur les efforts menés par l'OACI et ses États membres, ainsi que par le secteur aéronautique, pour mettre rigoureusement en application le CORSIA et accroître la participation volontaire des États au CORSIA. À cet égard, il a pris acte des progrès importants accomplis par l'Organisation depuis la dernière Assemblée en faveur de la mise en œuvre rigoureuse du CORSIA. Il s'est félicité du nombre croissant d'États qui participaient volontairement au CORSIA, notamment des dernières annonces de participation volontaire de la Sierra Leone et des Seychelles, ce qui portait à 117 le nombre total d'États participants, et a encouragé d'autres États à le faire dès que possible.

18.23 Le Comité a accueilli avec satisfaction les progrès continus au titre du programme AGIR pour le CORSIA de l'OACI ainsi que les contributions et l'engagement des États membres, et a demandé aux États de continuer à s'engager et à appuyer le programme.

18.24 Sur la question du rôle du CORSIA en tant que seul régime mondial, le Comité a évoqué le paragraphe 18 du projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/371, dans lequel il est clairement dit que « *le CORSIA est la seule mesure mondiale fondée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois* ».

18.25 En ce qui concernait le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote (de 2024 à 2035), le Comité a pris note des différents points de vue. Certains États préféraient conserver le volume d'émissions de 2019 au-delà de la phase pilote jusqu'en 2035, tandis que d'autres appuyaient la proposition du Conseil visant à utiliser 85 pour cent des émissions de 2019. Quant à l'utilisation des facteurs de croissance sectoriel et individuel à partir de 2030, certains États ont appuyé la proposition du Conseil, tandis que d'autres ont demandé la suppression totale du facteur de croissance individuel tiré du CORSIA.

18.26 Le Comité a examiné la résolution révisée A40-19 de l'Assemblée jointe à la note WP/371, laquelle comprenait la proposition du Conseil de l'OACI sur le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote (soit 85 pour cent des émissions de 2019), de 2024 à 2035, et les révisions de l'utilisation du facteur de croissance individuel à partir de 2030, sachant que la proposition était un compromis obtenu par le Conseil pour maintenir l'équilibre nécessaire mais délicat entre les éléments de conception du CORSIA, tout en maintenant son intégrité et son niveau d'ambition. Il a aussi noté que la proposition du Conseil représentait un juste milieu, qui tentait de prendre en compte de manière équilibrée les points de vue divergents exprimés par les États.

18.27 Concernant les futurs examens périodiques du CORSIA, plusieurs États ont appuyé la proposition faite par un État de mettre à jour le paragraphe 17 du projet de résolution de l'Assemblée, afin de demander au Conseil de déterminer une méthodologie et un calendrier relatifs aux examens. D'autres États ont indiqué que, malgré l'intérêt de cette proposition, ils préféraient conserver le projet de résolution de l'Assemblée en l'état.

18.28 Après avoir examiné la résolution révisée A40-19 de l'Assemblée sur le CORSIA, proposée dans l'appendice à la note WP/371, et après avoir pris note des points de vue exprimés par certains États en vue de conserver le texte du projet de résolution de l'Assemblée sans modification, le Comité est convenu, en guise de compromis, de modifier le paragraphe 17 du dispositif du projet de résolution afin de demander au Conseil de déterminer une méthodologie et un calendrier relatifs à la tenue des examens périodiques futurs, sachant que cette modification serait la seule. Ce changement permettra au Conseil d'élaborer la méthodologie et le calendrier nécessaires pour mener les examens futurs du CORSIA. La décision a été reçue par acclamation par les membres du Comité.

18.29 Le Comité est convenu de recommander que l'Assemblée adopte la résolution suivante :

**Résolution 18/1 : 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)**

*L'Assemblée,*

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

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

*Considérant* que, par sa résolution A39-3, elle a décidé de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA) en tant qu'élément d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

*Reconnaissant* que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable accompli par le Conseil, son Comité du climat et de l'environnement (CEC), son Organe consultatif technique (TAB), et son Comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) afin de soutenir la mise en œuvre du CORSA,

*Accueillant avec satisfaction* l'adoption de la première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*, qui contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSA,

*Accueillant également avec satisfaction* la publication de la deuxième édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)*,

*Se félicitant* des progrès réalisés en vue de l'élaboration et de l'actualisation des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSA, qui sont pris en compte dans quatorze documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, Volume IV, renvoie directement, qui contiennent des éléments que le Conseil a approuvés et qui sont indispensables à la mise en œuvre du CORSA,

*Se félicitant également* de la création par le Conseil de l'Organe consultatif technique (TAB), qui a pour mandat de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles CORSA,

*Reconnaissant* l'importance d'une approche coordonnée pour les activités de l'OACI et de ses États membres en matière de renforcement des capacités, en coopération avec le secteur de l'aviation, pour soutenir la mise en œuvre du CORSA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSA (AGIR pour le CORSA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSA entre les États, qui ont été déterminants pour la mise en œuvre réussie des exigences MRV par les États et pour la communication des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> au Registre central du CORSA,

*Se félicitant* que de plus en plus d'États membres font part de leur intention de participer volontairement au CORSA durant la phase pilote, à compter de 2021, que 88 États ont de fait participé volontairement en 2021, 107 en 2022 et 115 en 2023,

*Reconnaissant* que de robustes activités de renforcement des capacités peuvent faciliter la décision des États membres de participer volontairement au CORSA,

*Rappelant* la décision du Conseil (juin 2020) relative à l'utilisation des émissions de 2019 au lieu de celles de 2020 pour la mise en œuvre des éléments de conception pertinents pendant la phase pilote (à savoir le niveau de référence du CORSIA, l'année de référence pour le calcul des obligations de compensation d'un exploitant d'avions, et seuil pour les nouveaux venus), pour tenir compte de la pandémie de COVID-19 et éviter qu'un poids économique indu ne pèse sur les exploitants d'avions,

*Constatant* que le Conseil a achevé l'examen périodique 2022 du CORSIA avec le concours technique du CAEP, y compris les analyses relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des scénarios de relance CO<sub>2</sub> sur le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote,

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

*Reconnaissant* qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois,

*Soulignant* que la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session de mettre en œuvre le CORSIA traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate de MBM nationales et régionales,

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

*Rappelant* la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

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

*Reconnaissant* que les travaux relatifs au CORSIA et à sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC,

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

*Se félicitant* de la coopération entre la CCNUCC et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation,

*Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

1. *Décide* que cette résolution, combinée à la résolution A41-20 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la résolution A41-21 : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, remplace les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;
2. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants d'aviation durables et le CORSIA, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;
3. *Reconnaît également* qu'en dépit de ces progrès, les avantages environnementaux procurés par les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation et les carburants d'aviation durables ne seront peut-être pas suffisants pour assurer des réductions des émissions de CO<sub>2</sub> correspondant à la croissance prévue du trafic aérien international dans des délais permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de maintenir au même niveau les émissions mondiales nettes de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale à partir de 2020 ;
4. *Souligne* le rôle du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant d'atteindre l'objectif ambitieux mondial sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;
5. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale (c.-à-d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au-delà des niveaux de 2020, compte tenu des circonstances spéciales et des capacités respectives des États.
6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres déploient tous les efforts pour poursuivre les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants admissibles CORSIA (à savoir des carburants d'aviation durables CORSIA et des carburants d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone) et en tiennent compte dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour faire en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant d'avions dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, de façon à ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;
7. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;
8. *Reconnaît* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché ;

9. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session en ce qui concerne la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des exigences de compensation de leur exploitant d'avions en se fondant sur les indications du § 11, alinéa e), sous-alinéa 1), ci-dessous ;
- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ;
- e) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;
- f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;
- g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante ou au cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'avions volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences

de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session et *décide en outre* que les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> qu'un exploitant d'avions doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 seront calculées annuellement selon les formules suivantes :

- a) obligation de compensation d'un exploitant d'avions = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur de 2021 à 2023 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée, et où le facteur de croissance du secteur de 2024 à 2025 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % du total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2033 à 2035 = (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA en 2019) / émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- d) où le % sectoriel = (100 % – % individuel) ;
- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
  - 1) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :
    - a) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus ; ou
    - b) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA en 2019 ;
  - 2) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
  - 3) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
  - 4) de 2030 à 2032, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
  - 5) de 2033 à 2035, 85 % sectoriel et 15 % individuel ;
- f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;

- g) les émissions visées au paragraphe 11, alinéas b) et c) ci-dessus seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ;

12. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session et *décide en outre* que les nouveaux venus<sup>1</sup> sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2019, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ;

13. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'avions émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ; les avions de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les avions participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;

14. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'avions inclus dans le régime ;

15. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session d'instaurer un cycle de conformité de trois ans — le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 — au cours duquel les exploitants d'avions doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;

16. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ;

17. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA, avec la contribution technique du CAEP, qui sera soumis à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime, et *demande* au Conseil d'élaborer une méthodologie et un calendrier relatifs à la tenue de ces examens, qui porteront, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour les États, les exploitants d'avions et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité

---

<sup>1</sup> Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre de l'Annexe 16, Volume IV, lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'avions.

et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;

- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou tout autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants d'aviation durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

18. *Détermine* que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale afin d'éviter un ensemble disparate éventuel de MBM nationales et régionales qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois ;

19. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue de la mise en œuvre du CORSIA :

- a) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, mettra à jour l'Annexe 16, Volume IV, et le *Manuel technique environnemental* (ETM), Volume IV, selon qu'il convient ;
- b) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, continuera d'élaborer et de mettre à jour les documents du CORSIA de l'OACI cités dans l'Annexe 16, Volume IV, qui ont trait à l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> ; aux carburants admissibles du CORSIA ; aux critères des unités d'émissions (EUC) du CORSIA et au Registre central du CORSIA, selon qu'il convient ;
- c) le Conseil élaborera et actualisera le document du CORSIA de l'OACI cité dans l'Annexe 16, Volume IV, qui porte sur les unités d'émissions admissibles pour utilisation par le CORSIA, en tenant compte des recommandations du TAB ;
- d) le Conseil tiendra à jour le Registre central du CORSIA, sous les auspices de l'OACI, afin de permettre la communication des informations pertinentes des États membres à l'OACI ;
- e) le Conseil continuera de suivre la mise en œuvre du CORSIA, avec le soutien du CEC et du CAEP, selon qu'il convient ;
- f) les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité au CORSIA et sa mise en œuvre, conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, Volume IV ;

20. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris sont admissibles aux fins du CORSIA, à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du TAB et du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;

21. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, Volume IV, y compris par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, tout en insistant sur l'importance

d'une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI pour l'exécution des activités de renforcement des capacités et d'assistance ;

22. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le CORSIA utilisera des unités d'émissions qui répondent aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 19 ci-dessus ;

23. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et *encourage* les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ;

24. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de l'Accord de Paris, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans double comptage des réductions d'émissions.

-----

**Modification de l'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) présenté par le Conseil de l'OACI**

**(Présentée par la Chine)<sup>1</sup>**

*L'Assemblée,*

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

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

*Considérant* que, par sa résolution A39-3, elle a décidé de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA) en tant qu'élément d'un panier de mesures comprenant aussi des technologies, des améliorations de l'exploitation et des carburants d'aviation durables pour atteindre les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI,

~~*Reconnaissant* que l'OACI est l'organe compétent pour traiter des émissions de l'aviation internationale, et le travail considérable accompli par le Conseil, son Groupe consultatif sur le CORSIA (AGC) comité du climat et de l'environnement (CEC), son organe consultatif technique (TAB), et son~~

---

<sup>1</sup> Note : Le texte suivant tient compte des amendements proposés verbalement par la délégation de la République populaire de Chine à la proposition de projet de résolution 18/1 (cf. paragraphe 18.20) et qui figuraient initialement en appendice du rapport final du Comité exécutif à la Plénière (A41-WP/659 P/55).

comité de la protection de l'environnement en aviation (CAEP) afin de soutenir la mise en œuvre du CORSIA,

~~Accueillant avec satisfaction~~ **Notant** l'adoption de la première édition de l'Annexe 16 — *Protection de l'environnement*, Volume IV — *Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*, qui contient des dispositions relatives aux procédures de suivi, de compte rendu et de vérification (MRV) du CORSIA,

~~Accueillant avec satisfaction~~ **Notant également** la publication de la deuxième édition du *Manuel technique environnemental* (Doc 9501), Volume IV — *Procédures de démonstration de conformité au Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA)*,

~~Se félicitant~~ **Notant** des progrès réalisés en vue de l'élaboration et de l'actualisation des éléments de l'OACI relatifs à la mise en œuvre du CORSIA, qui sont pris en compte dans quatorze documents de l'OACI auxquels l'Annexe 16, Volume IV, renvoie directement, qui contiennent des éléments que le Conseil a approuvés et qui sont indispensables à la mise en œuvre du CORSIA,

~~Se félicitant~~ de la création par le Conseil de l'Organe consultatif technique (TAB), qui a pour mandat de faire des recommandations au Conseil sur les unités d'émissions admissibles CORSIA,

~~Reconnaissant~~ l'importance d'une approche coordonnée pour les activités de l'OACI et de ses États membres en matière de renforcement des capacités, en coopération avec le secteur de l'aviation, pour soutenir la mise en œuvre du CORSIA, notamment par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, qui ont ~~été déterminants pour~~ contribué à la mise en œuvre réussie des exigences MRV par les États et pour la communication des émissions annuelles de CO<sub>2</sub> au Registre central du CORSIA,

~~Se félicitant~~ que de plus en plus d'États membres font part de leur intention de participer volontairement au CORSIA durant la phase pilote, à compter de 2021, que 88 États ont de fait participé volontairement en 2021, 107 en 2022 et 115 en 2023,

~~Reconnaissant~~ qu'une **approche juste et équilibrée de la mise en œuvre** ainsi que de robustes activités de renforcement des capacités peuvent faciliter la décision des États membres de participer volontairement au CORSIA,

~~Rappelant~~ la décision du Conseil (juin 2020) relative à l'utilisation des émissions de 2019 au lieu de celles de 2020 pour la mise en œuvre des éléments de conception pertinents pendant la phase pilote (à savoir le niveau de référence du CORSIA, l'année de référence pour le calcul des obligations de compensation d'un exploitant d'avions, et seuil pour les nouveaux venus), pour tenir compte de la pandémie de COVID-19 et éviter qu'un poids économique indu ne pèse sur les exploitants d'avions,

~~Constatant~~ ~~Rappelant également que le Conseil a achevé~~ l'examen périodique 2022 du CORSIA par le Conseil avec le concours technique du CAEP, y compris les analyses relatives à l'incidence de la pandémie de COVID-19 et des scénarios de relance compte tenu des émissions de CO<sub>2</sub> sur le niveau de référence du CORSIA au-delà de la phase pilote,

~~Notant~~ l'appui de l'industrie de l'aviation au CORSIA en tant que programme mondial unique de compensation de carbone, par opposition à ~~un ensemble disparate~~ des MBM nationales **unilatérales et ou à des MBM régionales visant des exploitants d'aéronefs tiers**, comme mesure efficace sur le plan des coûts,

qui compléterait un ensemble plus large de mesures, en particulier de mesures concernant la technologie, l'exploitation et l'infrastructure,

*Reconnaissant* qu'il ne devrait pas y avoir de double emploi entre les MBM, et que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne devraient être prises en compte qu'une seule fois,

*Soulignant* que la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session de mettre en œuvre le CORSIA traduit le fait que les États membres appuient résolument une solution mondiale applicable à l'aviation internationale, par opposition à un ensemble disparate des MBM nationales unilatérales et ou à des MBM régionales visant des exploitants d'aéronefs tiers,

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

*Rappelant* la Convention-cadre des Nations Unies sur les changements climatiques (CCNUCC) et l'Accord de Paris et *reconnaissant* le principe des responsabilités communes mais différenciées et des capacités respectives des États à la lumière des différentes circonstances nationales,

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

*Reconnaissant* que les travaux relatifs au CORSIA et à sa mise en œuvre contribueront à la réalisation des objectifs établis dans l'Accord de Paris dans le cadre de la CCNUCC,

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

*Se félicitant* de la coopération entre la CCNUCC et l'OACI en matière de développement de méthodologies MDP pour l'aviation,

*Reconnaissant* que la présente résolution ne crée pas de précédent pour les négociations dans le cadre de la CCNUCC, de l'Accord de Paris ou d'autres accords internationaux ni ne préjuge des résultats de ces négociations, et qu'elle ne représente pas non plus la position des Parties à la CCNUCC, à l'Accord de Paris ou à d'autres accords internationaux,

1. *Décide* que cette résolution, combinée à la résolution A40-17 A41-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit et qualité de l'air locale* et à la résolution A40-18 A41-xx : *Exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement — Changements climatiques*, remplace les résolutions A40-17, A40-18 et A40-19 et constitue l'exposé récapitulatif de la politique permanente et des pratiques de l'OACI dans le domaine de la protection de l'environnement ;

2. *Reconnaît* les progrès accomplis sur tous les éléments du panier de mesures disponibles pour gérer les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, notamment les technologies aéronautiques, l'amélioration de l'exploitation, les carburants d'aviation durables et le CORSIA, et *affirme* sa préférence pour l'utilisation de technologies aéronautiques, d'améliorations de l'exploitation et de carburants d'aviation durables qui offrent des avantages sur le plan de l'environnement pour le secteur de l'aviation ;

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

4. *Souligne* le rôle du CORSIA pour compléter un plus large panier de mesures permettant ~~d'atteindre l'objectif ambitieux mondial de réaliser le développement durable de l'aviation~~ sans imposer un fardeau économique excessif à l'aviation internationale ;

5. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session de mettre en œuvre un régime GMBM sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ~~pour faire face à toute augmentation annuelle du total des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation civile internationale (c. à d. des vols d'aviation civile qui partent d'un pays pour aboutir dans un pays différent) au delà des niveaux de 2020,~~ Demande aux États d'établir des plans déterminés au niveau national pour la mise en place d'un régime mondial de mesures basées sur le marché (GMBM) sous la forme du Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSIA), ainsi que leurs contributions aux objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI arrêtés, ~~compte tenu de leurs responsabilités communes mais différenciées et des circonstances spéciales et des capacités respectives des États- ;~~

6. *Demande* au Conseil de continuer à veiller à ce que les États membres déploient tous les efforts pour poursuivre les progrès en matière de technologies aéronautiques, d'amélioration de l'exploitation et de carburants admissibles CORSIA (à savoir des carburants d'aviation durables CORSIA et des carburants d'aviation CORSIA à moindre émission de carbone) et en tiennent compte dans leurs plans d'action portant sur les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale, et de suivre et de rendre compte des progrès de la mise en œuvre des plans d'action, et qu'une méthodologie soit élaborée pour faire en sorte que les exigences de compensation d'un exploitant d'avions dans le cadre du régime pour une année donnée puissent être réduites au moyen de l'utilisation de carburants admissibles CORSIA, de façon à ce que soient inclus tous les éléments du panier de mesures ;

7. *Demande* au Conseil de surveiller en permanence la mise en œuvre de tous les éléments du panier de mesures, et d'examiner les politiques et mesures nécessaires pour veiller à ce que des progrès soient réalisés de façon équilibrée dans tous les éléments, un pourcentage croissant de réduction des émissions découlant avec le temps des mesures autres que les MBM ;

8. *Reconnait* les circonstances spéciales et les capacités respectives des États, en particulier des États en développement, sur le plan de leur vulnérabilité aux incidences des changements climatiques, de leurs niveaux de développement économique et de leurs contributions aux émissions de l'aviation internationale, entre autres, ~~sachant que les pays développés devraient viser des cibles de réduction absolue des émissions plus ambitieuses pour leur secteur aérien afin de compenser l'augmentation des émissions résultant de la croissance du transport aérien dans les États en développement de façon à réduire au minimum les distorsions du marché ;~~

9. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session en ce qui concerne la mise en œuvre par étapes du CORSIA pour tenir compte des circonstances particulières et des capacités respectives des États, en particulier des États en développement, tout en réduisant au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) la phase pilote s'applique de 2021 à 2023 aux États qui se sont portés volontaires pour participer au régime. Les États qui participent à cette phase peuvent déterminer la base des exigences de compensation de leur exploitant d'avions en se fondant sur les indications du § 11, alinéa e), sous-alinéa 1), ci-dessous ;

- b) la première phase s'applique de 2024 à 2026 aux États qui participent volontairement à la phase pilote, ainsi qu'à tout autre État qui se porte volontaire pour participer à cette phase, avec le calcul des exigences de compensation indiqué au § 11, alinéa a), ci-dessous ;
- c) tous les États sont vivement encouragés à participer volontairement à la phase pilote et à la première phase, en notant que des pays développés, qui se sont déjà portés volontaires, ouvrent la voie, et que plusieurs autres États se sont également portés volontaires ;
- d) le Secrétariat publiera sur le site web de l'OACI des renseignements à jour sur les États qui se sont portés volontaires pour participer à la phase pilote et à la première phase ;
- e) la deuxième phase s'applique de 2027 à 2035 à tous les États dont la part individuelle des activités de l'aviation internationale en tonnes kilomètres payantes (TKP) pour l'année 2018 est supérieure à 0,5 % du total des TKP ou dont la part cumulative dans la liste en ordre décroissant des États représente 90 % du total mondial des TKP, sauf les pays les moins développés (PLM), les petits États insulaires en développement (PEID) et les pays en développement sans littoral (PDSL), à moins qu'ils ne se portent volontaires pour participer à cette phase ;
- f) les États qui sont exemptés ou qui n'ont pas encore participé sont vivement encouragés à participer volontairement dès que possible au régime, en particulier s'ils sont membres d'une organisation d'intégration économique régionale. Les États qui décident de participer volontairement au régime, ou qui décident de mettre fin à leur participation volontaire au régime, ne peuvent le faire qu'à partir du 1<sup>er</sup> janvier de toute année donnée et notifieront leur décision à l'OACI au plus tard le 30 juin de l'année précédente ;
- g) à partir de 2022, le Conseil examinera tous les trois ans la mise en œuvre du CORSIA, conformément aux principes directeurs pour la conception, la mise en œuvre et l'examen des mesures fondées sur le marché (MBM) pour l'aviation internationale, y compris son incidence sur la croissance de l'aviation internationale, qui constitue une base importante pour permettre au Conseil d'examiner s'il est nécessaire d'apporter des ajustements à la phase suivante ou au cycle de conformité, et, s'il y a lieu, de recommander de tels ajustements à l'Assemblée pour décision ;

10. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le CORSIA s'appliquera à tous les exploitants d'avions volant sur les mêmes routes entre des États afin de réduire au minimum la distorsion du marché, comme suit :

- a) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui sont tous deux inclus dans le CORSIA, selon le § 9 ci-dessus, sont visés par les exigences de compensation du CORSIA ;
- b) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant un État qui est inclus dans le CORSIA à un autre qui ne l'est pas, selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;
- c) tous les vols internationaux effectués sur des routes reliant des États qui ne sont pas inclus dans le CORSIA selon le § 9 ci-dessus, sont exemptés des exigences de compensation du CORSIA, tout en continuant à bénéficier des exigences de compte rendu simplifié ;

11. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session et *décide en outre* que qu'il est fortement encouragé de calculer annuellement les quantités d'émissions de CO<sub>2</sub> qu'un exploitant d'avions doit compenser pour une année donnée à partir de 2021 ~~seront calculées annuellement~~ selon les formules suivantes, bien que chaque État participant puisse adopter et publier des méthodes de calcul dans son plan déterminé au niveau national pour la mise en œuvre du CORSIA :

- a) obligation de compensation d'un exploitant d'avions = [% sectoriel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance du secteur au cours de ladite année)] + [% individuel × (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA sur une année donnée × facteur de croissance de cet exploitant au cours de ladite année)] ;
- b) où le facteur de croissance du secteur de 2021 à 2023 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée, et où le facteur de croissance du secteur de 2024 à 2035 = (total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % du total des émissions visées par le CORSIA en 2019)/total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- c) où le facteur de croissance de l'exploitant d'avions de 2033 à 2035 = (émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée – 85 % des émissions de l'exploitant visées par le CORSIA en 2019)/ émissions de l'exploitant visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ;
- d) où le % sectoriel = (100 % – % individuel) ;
- e) où le % sectoriel et le % individuel seront appliqués comme suit :
  - 1) de 2021 à 2023, 100 % sectoriel et 0 % individuel, bien que chaque État participant puisse choisir lors de cette phase s'il souhaite appliquer cette formule :
    - a) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA au cours d'une année donnée, comme il est indiqué ci-dessus ; ou
    - b) aux émissions d'un exploitant d'avions visées par le CORSIA en 2019 ;
  - 2) de 2024 à 2026, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
  - 3) de 2027 à 2029, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
  - 4) de 2030 à 2032, 100 % sectoriel et 0 % individuel ;
  - ~~5) de 2033 à 2035, 85 % sectoriel et 15 % individuel ;~~
- f) les émissions de l'exploitant et le total des émissions visées par le CORSIA au cours de l'année donnée ne comprennent pas les émissions exemptées du régime pour l'année en question ;
- g) les émissions visées au paragraphe 11, alinéas b) et c) ci-dessus seront recalculées au début de chaque année pour tenir compte des routes à destination et en provenance de tous les États qui seront ajoutées étant donné leur participation volontaire ou le début d'une nouvelle phase ou d'un nouveau cycle de conformité ;

12. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session et *décide en outre* que les nouveaux venus<sup>1</sup> sont exemptés de l'application du CORSIA pendant trois ans ou jusqu'à l'année au cours de laquelle leurs émissions annuelles dépassent 0,1 % du total des émissions enregistrées en 2019, selon la première condition remplie. Pour les années ultérieures, ils seront inclus dans le régime et traités de la même manière que les autres exploitants ;

13. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle, nonobstant les dispositions ci-dessus, le CORSIA ne s'applique pas aux exploitants à faible niveau d'activité de l'aviation internationale afin d'éviter d'imposer un fardeau administratif : les exploitants d'avions émettant par an moins de 10 000 tonnes métriques de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ; les avions de moins de 5 700 kg de masse maximale au décollage (MTOM) ; ou les avions participant à des opérations humanitaires, médicales et de lutte contre l'incendie ;

14. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle les émissions qui ne sont pas visées par le régime en vertu de la mise en œuvre par étapes et des exemptions, ne donneront pas lieu à des exigences de compensation pour les exploitants d'avions inclus dans le régime ;

15. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session d'instaurer un cycle de conformité de trois ans — le premier cycle couvrant les années 2021 à 2023 — au cours duquel les exploitants d'avions doivent remplir leurs exigences de compensation au titre du régime, pendant qu'ils communiquent annuellement les données nécessaires à l'autorité désignée par l'État d'immatriculation ;

16. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le CORSIA doit prévoir des mesures de sauvegarde pour assurer le développement durable du secteur de l'aviation internationale et éviter que l'aviation internationale ait à supporter un fardeau économique inapproprié et *demande* au Conseil de décider de la base et des critères pour déclencher ces mesures, et de déterminer des moyens possibles de faire face à ces problèmes ;

17. *Rappelle* la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle le Conseil entreprendra tous les trois ans à partir de 2022 un examen périodique du CORSIA, avec la contribution technique du CAEP, qui sera soumis à l'Assemblée, dans le but indiqué au § 9, alinéa g), ci-dessus et afin de contribuer au développement durable du secteur de l'aviation internationale et à l'efficacité du régime. Cet examen portera, entre autres, sur les points suivants :

- a) évaluation des progrès accomplis en vue d'atteindre ~~l'objectif~~ les objectifs ambitieux mondiaux de l'OACI ; du marché du régime et de l'incidence du point de vue des coûts pour tous les États, en particulier les pays en développement, les leurs exploitants d'avions et l'aviation internationale ; et du fonctionnement des éléments de conception du régime ;
- b) examen des améliorations du régime qui appuieraient l'objectif de l'Accord de Paris, en particulier ses objectifs à long terme en matière de température ; et mettre à jour les éléments de conception du régime pour améliorer la mise en œuvre, augmenter l'efficacité et réduire au minimum la distorsion du marché, compte tenu des incidences corrélatives de la modification des éléments de conception du régime, par exemple en fonction des exigences MRV ;
- c) un examen spécial, à réaliser d'ici la fin de 2032, sur la cessation du régime, son prolongement ou tout autre amélioration au-delà de 2035, y compris l'examen de la contribution des

---

<sup>1</sup> Un nouveau venu est défini comme étant un exploitant d'avions qui débute une activité aéronautique entrant dans le cadre de l'Annexe 16, Volume IV, lors de son entrée en vigueur ou ultérieurement, et dont l'activité ne constitue pas, en totalité ou en partie, la poursuite d'une activité aéronautique assurée antérieurement par un autre exploitant d'avions.

technologies d'aéronefs, des améliorations opérationnelles et des carburants d'aviation durables à la réalisation des objectifs environnementaux de l'OACI ;

18. *Détermine* que le CORSIA est la seule mesure mondiale basée sur le marché qui s'applique aux émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale afin d'éviter ~~un ensemble disparate éventuel de~~ des MBM nationales unilatérales ~~et~~ ou des MBM régionales visant des exploitants d'aéronefs tiers qui feraient double emploi, et pour faire en sorte que les émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation internationale ne soient prises en compte qu'une seule fois ;

19. *Demande* que les mesures suivantes soient prises en vue de la mise en œuvre du CORSIA :

- a) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, mettra à jour l'Annexe 16, Volume IV, et le *Manuel technique environnemental* (ETM), Volume IV, selon qu'il convient ;
- b) le Conseil, avec la contribution technique du CAEP, continuera d'élaborer et de mettre à jour les documents du CORSIA de l'OACI cités dans l'Annexe 16, Volume IV, qui ont trait à l'outil d'estimation et de déclaration des émissions de CO<sub>2</sub> ; aux carburants admissibles du CORSIA ; aux critères des unités d'émissions (EUC) du CORSIA et au Registre central du CORSIA, selon qu'il convient ;
- c) le Conseil élaborera et actualisera le document du CORSIA de l'OACI cité dans l'Annexe 16, Volume IV, qui porte sur les unités d'émissions admissibles pour utilisation par le CORSIA, en tenant compte des recommandations du TAB ;
- d) le Conseil tiendra à jour le Registre central du CORSIA, sous les auspices de l'OACI, afin de permettre la communication des informations pertinentes des États membres à l'OACI ;
- e) le Conseil continuera de suivre la mise en œuvre du CORSIA, avec le soutien ~~de l'AGC~~ du CEC et du CAEP, selon qu'il convient ;
- f) le Conseil lancera un programme ou un mécanisme d'examen technique des plans des États déterminés au niveau national pour mettre en œuvre le CORSIA, en formant un conseil consultatif d'experts désignés par les États, et fera des propositions d'amélioration pour examen par les États. ~~Aucun État n'enfreindra la présente résolution s'il ne donne pas suite à ces propositions ;~~
- g) les États membres continueront d'améliorer leurs plans déterminés au niveau national pour mettre en œuvre le CORSIA, notamment en prenant les mesures nécessaires pour établir des politiques et des cadres réglementaires nationaux basés sur leurs circonstances nationales et leurs capacités respectives, à la lumière des obligations énoncées à l'Annexe 16, volume IV, sachant qu'il sera nécessaire d'aider les pays en développement à mettre en œuvre efficacement le CORSIA ~~les États membres prendront les mesures nécessaires pour établir un cadre national de politiques et de réglementation destiné à assurer la conformité au CORSIA et sa mise en œuvre, conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, Volume IV ;~~

20. *Rappelle* ~~la décision qu'elle a prise à sa 39<sup>e</sup> session, selon laquelle~~ *Décide* que les unités d'émissions produites par des mécanismes établis dans le cadre de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, et/ou ceux accrédités par les États, sont admissibles aux fins du CORSIA, ~~à condition qu'elles s'alignent sur les décisions prises par le Conseil, avec la contribution technique du TAB et du CAEP, notamment sur l'évitement du double comptage et pour la période de référence et les échéanciers admissibles ;~~

21. *Décide* que l'OACI et les États membres prendront toutes les mesures nécessaires pour assurer le renforcement des capacités, l'assistance et l'établissement de partenariats en vue de la mise en œuvre du CORSIA conformément à l'échéancier établi dans l'Annexe 16, Volume IV, y compris par le truchement du Programme d'assistance, de renforcement des capacités et de formation pour le CORSIA (AGIR pour le CORSIA) de l'OACI, qui comprend l'organisation de séminaires, l'élaboration d'éléments de sensibilisation et l'établissement de partenariats CORSIA entre les États, tout en insistant sur l'importance d'une approche coordonnée sous l'égide de l'OACI pour l'exécution des activités de renforcement des capacités et d'assistance ;
22. *Décide* que le CORSIA accordera la priorité à l'utilisation des unités d'émissions qui répondent aux critères des unités d'émissions (EUC) dont il est question au § 19 ci-dessus ;
23. *Demande* au Conseil de promouvoir l'utilisation des unités d'émissions produites qui profitent aux États en développement, et *encourage* les États à développer des projets liés à l'aviation intérieure ;
24. *Demande* au Conseil d'explorer plus avant des méthodologies liées à l'aviation à utiliser dans les programmes de compensation, y compris des mécanismes ou d'autres programmes sous l'égide de la CCNUCC et de l'Accord de Paris, et *encourage* les États à utiliser ces méthodologies dans leurs mesures de réduction des émissions de CO<sub>2</sub> de l'aviation, ce qui pourrait permettre l'utilisation des crédits engendrés par la mise en œuvre de tels programmes dans le cadre du CORSIA, sans double comptage des réductions d'émissions.

#### **Point 19 : Multilinguisme à l'OACI**

19.1 Le Comité a examiné la note A41-WP/44, dans laquelle le Conseil soulignait l'importance du multilinguisme comme principe fondamental qui concourait à la réalisation des objectifs de l'OACI. La note donnait un aperçu des mesures mises en œuvre pour promouvoir le multilinguisme dans l'Organisation, fondées sur la parité et la qualité des services, l'optimisation des ressources disponibles, l'adhésion aux meilleures pratiques des Nations Unies en matière de services linguistiques, ainsi que la mise au point et l'utilisation d'outils innovants améliorés. L'approbation de la Stratégie de promotion du multilinguisme à l'OACI a été citée parmi les grandes réussites en la matière.

19.2 Le Comité a aussi été saisi de la note A41-WP/117, présentée par la Chine, qui a mis en évidence l'importance du multilinguisme dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP), des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et de l'initiative Aucun pays laissé de côté. Elle a donné un aperçu de l'effectivité du texte de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* dans six langues et a plaidé en faveur de la ratification des versions arabe et chinoise de la Convention par les États membres. Le Comité a noté que l'OACI devrait continuer à affermir le multilinguisme comme principe fondamental de l'Organisation en mettant en œuvre la stratégie connexe ainsi que des activités de sensibilisation et promotion, notamment des cérémonies concernant les traités. Les États membres ont aussi été instamment priés de coopérer avec le Secrétariat pour favoriser le multilinguisme.

19.3 En outre, le Comité a examiné la note A41-WP/343, présentée par la Fédération de Russie, qui a donné un aperçu des services linguistiques proposés par l'OACI, dans le contexte de la pandémie de COVID-19. Des inquiétudes ont été exprimées concernant la dégradation de la qualité de l'interprétation, l'augmentation des coûts que devait assumer l'OACI et la charge de travail des interprètes. Les services linguistiques sont essentiels à l'élimination des discriminations, à la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et à la mise en œuvre des SARP, des PANS et de l'initiative Aucun pays laissé de côté. C'est pourquoi ils doivent être dûment pourvus en professionnels hautement compétents qui connaissent

bien le domaine de l'aviation et sa terminologie. Le Secrétaire général devait veiller à ce que le multilinguisme ne soit pas compromis par les mesures prises du fait de la pandémie, et l'OACI devait agir en sa faveur dans le contexte d'une amélioration de la productivité avec l'accès à de nouvelles technologies.

19.4 Le Comité a aussi examiné la note A41-WP/365, présentée par le Chili avec le parrainage des 22 États membres de la CLAC et du Guyana. La note a expliqué l'importance du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) étant donné que les objectifs stratégiques de l'Organisation y étaient traités de façon transversale et qu'il avait une incidence sur la planification et la mise en œuvre des solutions de navigation aérienne. Compte tenu des éléments importants qui y figuraient, il était essentiel que son contenu soit compris de façon correcte, uniforme et sans ambiguïté.

19.5 Enfin, le Comité a été saisi de la note A41-WP/426, présentée par la République bolivarienne du Venezuela avec l'appui de 20 États membres de la CLAC. La note a souligné le rôle déterminant du multilinguisme dans la promotion de la diversité linguistique et culturelle, l'efficacité, la transparence et les principes de droit international, ainsi que dans la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI et de l'initiative Aucun pays laissé de côté. Il convient de préserver l'égalité entre les six langues officielles de l'Organisation afin de conserver la fluidité des communications dans toutes ces langues. Des initiatives concrètes devraient être proposées pour remédier aux lacunes qui entravent la diffusion des informations en temps voulu et le principe d'égalité des chances, en vue d'améliorer la fourniture des services linguistiques et l'organisation des manifestations, des formations et d'autres activités.

19.6 Le Comité a pris acte de la note de travail du Conseil ainsi que des notes soumises par les États.

19.7 Le Comité a souligné que le multilinguisme était un principe fondamental à la réalisation des objectifs de l'OACI conformément à la résolution A37-25 de l'Assemblée. Les services linguistiques font partie intégrante de tous les programmes de l'OACI et sont essentiels à la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation et à la mise en œuvre des SARP et des PANS. De plus, ils sont indispensables au déploiement de l'initiative Aucun pays laissé de côté (NCLB) et à la communication de l'OACI avec ses États membres.

19.8 Le Comité a appuyé sans équivoque la nouvelle Stratégie de promotion du multilinguisme de l'OACI, qui s'appuyait sur les résolutions de l'ONU et de l'OACI. Il a remercié le Secrétariat d'avoir surmonté des difficultés importantes au cours des ans afin de soutenir le multilinguisme. Le Comité a aussi noté que le Secrétariat avait fait des progrès importants depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée pour renforcer le multilinguisme. Toutefois, des mesures supplémentaires ainsi que du personnel et des ressources seraient nécessaires dans ce domaine pour renforcer l'efficacité et l'efficience de l'OACI, notamment le recours aux meilleures pratiques et aux technologies innovantes.

19.9 Il a été précisé que la stratégie de promotion du multilinguisme de l'OACI allait au-delà des services linguistiques pour inclure le développement des capacités des fonctionnaires à servir le monde de l'aviation civile internationale dans toute sa diversité. Elle appelait à un changement d'état d'esprit afin de stimuler la capacité de l'OACI à remplir sa mission. À cet égard, les services linguistiques devraient être considérés comme un atout clé. Le Comité a demandé l'élaboration d'un plan d'action qui serait mis en œuvre au cours du prochain triennat et ferait l'objet d'un rapport à la prochaine Assemblée.

19.10 Le Comité a pris note des efforts continus de l'OACI pour fournir des services linguistiques de qualité tout en faisant face au défi de concilier la demande croissante et la diminution des ressources, et a salué les efforts soutenus visant à rationaliser les processus et les opérations afin d'améliorer l'efficacité et l'efficience.

19.11 Des éclaircissements ont été fournis sur la question de la traduction du Plan mondial de navigation aérienne (GANP). En effet, la treizième Conférence de navigation aérienne (2019) avait recommandé que « l'OACI mette à disposition le niveau stratégique mondial du GANP ([version] imprimable) dans les six langues de l'OACI », qui a été traduit et publié sur le portail du GANP. La traduction du niveau technique mondial ou des niveaux régionaux et nationaux du GANP mobiliserait d'énormes ressources, non seulement du point de vue de la traduction mais aussi sur le plan du développement et de la maintenance des TI.

19.12 Certains États ont encouragé leurs homologues à ratifier les versions arabe et chinoise de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* afin de favoriser la compréhension et la mise en œuvre de ses objectifs et de ses principes chez les utilisateurs des deux langues précitées, et de veiller au développement cohérent, ordonné et efficace des activités de l'aviation civile internationale.

19.13 De plus, certains États ont demandé que le portugais soit ajouté comme langue de travail afin d'appuyer les travaux de l'OACI. Le Secrétariat a accusé réception de la demande, mais a souligné que les politiques et le budget actuels de l'OACI prévoyaient seulement les six langues de l'ONU. Toutefois, des contributions volontaires des États membres seraient les bienvenues sous la forme de détachements de spécialistes de la langue et de soutien financier pour des projets spéciaux.

19.14 Enfin, le Comité a été informé que le premier dictionnaire arabe-anglais de l'aviation avait été produit par l'Organisation arabe de l'aviation civile.

19.15 Après avoir examiné les notes A41-WP/44, 117, 343, 365 et 426, et à l'issue des délibérations, le Comité a recommandé que l'Assemblée, consciente du fait que le multilinguisme est un principe fondamental qui permet de réaliser les objectifs de l'OACI,

- a) demande au Conseil de suivre de près la mise en œuvre des politiques et décisions qu'il a adoptées pour améliorer l'efficacité et l'efficience des questions relatives aux services linguistiques ;
- b) demande à l'OACI de mettre en œuvre intégralement la Stratégie de promotion du multilinguisme, qui devra comprendre un plan d'action en vue de sa mise en œuvre, et de faire rapport sur les avancées réalisées à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
- c) demande instamment aux États membres de collaborer activement avec l'OACI, notamment par des partenariats, des détachements de personnel ou des contributions volontaires, pour promouvoir le multilinguisme comme partie intégrante des programmes et des activités de l'Organisation.

## **Point 20 : Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI**

20.1 Le Comité a pris note des progrès et réalisations clés accomplis par les organes directeurs et le Secrétariat en vue d'améliorer l'efficience et l'efficacité de l'Organisation dont rend compte la note WP/43, révision n° 1. Il s'est félicité des efforts en cours dans ce domaine, notamment l'élaboration du plan d'activités de l'OACI selon une approche de gestion axée sur les résultats (RBM), le dispositif d'application du principe de responsabilité et la gestion du risque institutionnel, et des mesures qui seraient prises pour poursuivre les améliorations durant le triennat 2023-2024-2025.

20.2 Le Comité est convenu de recommander l'adoption par l'Assemblée des propositions d'amendement présentées dans le projet de résolution figurant dans l'appendice B de la note de travail WP/43, révision n° 1.

20.3 Le Comité a examiné la note WP/389, présentée par l'Indonésie, qui portait sur les « Normes mondiales relatives à la conception, à la certification et à l'exploitation des hydroaérodromes ». Il a pris note du fait que des travaux étaient déjà en cours et qu'un projet exhaustif, assorti d'un échéancier proposé des résultats attendus, serait examiné par la Commission de navigation aérienne plus tard dans l'année, conformément à la procédure établie.

20.4 Le Comité a examiné la note WP/332 présentée par la République de Corée qui portait sur les « Considérations visant à faciliter la diffusion électronique des lettres de l'OACI ». Le Comité a recommandé à l'Assemblée que l'OACI fasse une analyse plus approfondie des recommandations dans le cadre de son initiative de transformation numérique.

20.5 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/543, présentée par le Royaume d'Arabie saoudite, qui portait sur le « Cadre de réglementation des hydroaérodromes » et de la note WP/604 présentée par Hermes – Air Transport Organisation qui portait sur le thème de la résilience et de l'efficacité grâce à l'esprit d'initiative et à la coopération.

20.6 À la lumière des délibérations, le Comité est convenu de présenter à la Plénière, pour adoption, la résolution suivante :

### **Résolution 20/1 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que l'OACI remplit ses fonctions avec efficacité et efficacité conformément à la deuxième Partie de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* (Convention de Chicago),

*Considérant* que les objectifs fondamentaux de l'Organisation, énoncés à l'article 44 de la Convention de Chicago, et les fonctions du Conseil, énoncées aux articles 54 et 55, conservent leur importance primordiale,

*Considérant* que l'Organisation fait face à de nouveaux défis de natures technologique, économique, environnementale, sociale et juridique, et que ces défis évoluent rapidement,

*Considérant* qu'il est nécessaire que l'Organisation réponde de façon efficace et efficace à ces défis,

*Considérant* que l'OACI doit recruter, former et fidéliser un personnel hautement qualifié, polyvalent, motivé et performant pour faire face aux enjeux traditionnels et émergents, et répondre à l'évolution des besoins des États,

*Considérant* que l'OACI doit conclure de nouveaux partenariats innovants avec des parties prenantes capables d'apporter information, compétences, perspectives et ressources complémentaires en vue de la réalisation des Objectifs stratégiques de l'Organisation,

*Considérant* que la performance organisationnelle de l'OACI et sa capacité d'obtenir du financement supplémentaire de sources publiques ou privées sont des facteurs clés qui touchent la mise en œuvre de ses programmes mais aussi la formation, le renforcement des capacités et l'assistance aux États,

*Considérant* que les États, les parties prenantes et les organismes de financement nécessitent en temps opportun des informations précises et complètes sur les activités, les politiques et la performance de l'OACI,

1. *Exprime sa satisfaction* au Conseil et au Secrétaire général pour les progrès réalisés en matière d'élaboration du Plan d'activités 2023-2025 de l'OACI selon les principes de la gestion axée sur les résultats et pour les efforts déployés en vue d'améliorer le cadre de suivi et de compte rendu des performances ;

2. *Entérine* les décisions déjà prises par le Conseil en vue d'élaborer un plan d'activités triennal, de poursuivre ses efforts pour que l'OACI devienne une organisation où la gestion est axée sur les résultats (GARRBM) et d'établir un mécanisme de supervision qui comprenne une évaluation annuelle des progrès réalisés à l'aide de l'Outil de gestion organisationnelle et de compte rendu (CMRT) ;

3. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs :

a) d'élaborer un dispositif solide d'application du principe de responsabilité, ainsi que ses mécanismes de mise en œuvre et de supervision, en tenant compte de la nécessité d'assurer la cohérence entre les différents éléments constitutifs d'un système de responsabilité, notamment le cadre stratégique et la gestion des performances, les contrôles internes, les normes déontologiques et l'intégrité, et les fonctions de supervision ;

ab) de préparer durant chaque triennat un Plan d'activités combiné à un processus de planification systématique et à une approche GARRBM qui améliore l'efficacité, la transparence et la responsabilité et qui guide l'élaboration du budget-programme ordinaire ;

c) d'élaborer un processus d'examen du plan d'activités qui prend en compte les faits nouveaux survenus pendant le triennat ;

bd) de mettre le Plan d'activités à la disposition des États contractants et d'en présenter à chaque session ordinaire de l'Assemblée la version courante durant le triennat concerné ;

ee) de prendre des mesures concrètes supplémentaires pour accroître la transparence, améliorer le climat de travail, nouer des partenariats nouveaux et novateurs avec des parties prenantes externes, augmenter l'efficacité organisationnelle, veiller à ce que les résultats fondés sur le consensus demeurent des valeurs et des objectifs fondamentaux de l'OACI et de ses organes spécialisés, et mobiliser des ressources supplémentaires en vue de meilleures prestations ;

ef) d'éviter toute possibilité de tout conflit d'intérêts réel, potentiel ou perçu dans la conclusion de partenariats et l'accès aux fonds volontaires.

4. *Charge* le Conseil :

a) de continuer de rationaliser les méthodes de travail de l'Assemblée en vue d'en accroître la responsabilité, la transparence, la simplification et l'efficacité ;

b) ~~d'entreprendre une étude approfondie des processus décisionnels ainsi que des méthodes de travail du Conseil et de ses organes auxiliaires en vue de les rationaliser, de favoriser la délégation de pouvoirs et d'améliorer le rapport coût-efficacité de l'Organisation ;~~

- eb) d'assurer l'efficacité du mécanisme de supervision, au moyen d'une procédure indépendante de compte rendu au Conseil, en vue de veiller à l'efficacité, à la transparence, à la fiabilité, à la participation et à l'imputabilité des programmes ; et
- c) de continuer d'examiner la structure de gouvernance de l'OACI et sa capacité à adopter un processus décisionnel plus efficace, plus simple, plus redevable et plus transparent, notamment la délimitation et l'attribution des responsabilités entre le Secrétariat et l'organe directeur, ainsi que la manière dont l'examen du cycle triennal de l'Assemblée et du budget de l'Organisation peut appuyer ce processus décisionnel renforcé ;

5. *Invite* le Secrétaire général, dans son domaine de compétence, à continuer de prendre des initiatives en vue d'améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation en procédant à des réformes sur le plan des méthodes, de la gestion et de l'administration, et à en rendre compte au Conseil ;

6. *Invite* le Conseil et le Secrétaire général, dans la mise en application des paragraphes 3 à 5, à tenir dûment compte de la liste non exhaustive de considérations qui figure en appendice.

7. *Déclare* que la présente résolution remplace la résolution A31-2-A40-20 sur l'amélioration de l'efficacité de l'OACI.

### **LISTE DES CONSIDÉRATIONS DEVANT GUIDER L'AMÉLIORATION DE L'EFFICIENCE ET DE L'EFFICACITÉ DE L'OACI**

*Processus de planification systématique* [paragraphe 3, alinéa b) de la résolution]

- a) établir un lien direct et transparent entre le Plan d'activités et le budget-programme ordinaire ;
- b) établir des procédures d'élaboration du budget du Programme ordinaire qui mettent l'accent sur l'affectation des ressources à un niveau stratégique et par rapport aux résultats escomptés plutôt que sur le détail administratif (processus « descendant » et non « ascendant ») ;
- c) élaborer des procédures d'établissement des objectifs stratégiques, des résultats escomptés, des activités clés, des réalisations attendues et des cibles, jumelées à des indicateurs de performance d'établissement de rapports axés sur les résultats, qui soient conformes aux objectifs et résultats stratégiques, sur la base des indicateurs de performance, jalons et cibles définis dans le Plan d'activités ;
- d) élaborer, dans le cadre du Plan d'activités, des plans plus spécifiques en fonction de chaque objectif stratégique et veiller à la coordination et à la prise de mesures conjointes à l'échelle de tous les objectifs stratégiques, directions et bureaux régionaux ;
- e) effectuer des examens des progrès réalisés dans la mise en œuvre du Plan d'activités ; ces examens seront faits sur une base permanente au sein du Secrétariat, et périodiquement par le Conseil et les organes auxiliaires ;
- f) actualiser et faire glisser le Plan d'activités proprement dit au moins une fois par triennat ;

*Méthodes de travail de l'Assemblée* [paragraphe 4 a) de la Résolution]

g) simplifier l'ordre du jour et réduire la documentation, en mettant l'accent sur les questions de stratégie et de politique de haut niveau, les principaux domaines de priorité et l'affectation des ressources ;

g) simplifier l'ordre du jour et réduire la documentation, en mettant l'accent sur les questions de stratégie et de politique de haut niveau, les principaux domaines de priorité et l'affectation des ressources ;

h) respecter les dates limites fixées pour la préparation et la diffusion de la documentation ;

i) donner des séances d'information plus approfondies aux personnes élues au bureau des divers organes ;

j) rationaliser les méthodes d'établissement des rapports, en particulier en évitant que les mêmes documents ne soient présentés et examinés plusieurs fois, au sein d'organes différents, lorsque cela n'est pas essentiel ;

h) rationaliser les méthodes d'établissement des rapports, en particulier en évitant que les mêmes documents ne soient présentés et examinés plusieurs fois, au sein d'organes différents, lorsque cela n'est pas essentiel.

k) éliminer l'obligation d'établir des procès-verbaux des séances des Commissions (comme cela s'est fait au cours de la présente session) ;

l) améliorer la procédure régissant la présentation des déclarations générales, ainsi que le respect des heures de séance indiquées ;

m) mettre en application des méthodes de vote plus modernes et plus efficaces, en particulier pour l'élection du Conseil.

*Note — Lorsqu'il est nécessaire de modifier le Règlement intérieur permanent de l'Assemblée (Doc 7600), les États doivent être avisés assez longtemps avant la session ordinaire suivante de l'Assemblée pour que les modifications puissent être adoptées dès le début de la session, avec effet immédiat.*

*Processus d'examen du plan d'activités [paragraphe 3, alinéa c)]*

Une fois entériné, l'examen du plan d'activités doit porter sur les éléments suivants :

a) quels éléments du plan d'activités sont soumis à l'examen et qui peut les proposer et les accepter ;

b) quels éléments déclencheurs sont nécessaires pour justifier l'examen et la manière dont les améliorations doivent être consignées et surveillées.

Mécanisme de surveillance [paragraphe 4, alinéa c) de la résolution]

L'accent est mis sur une **procédure** vigoureuse pour rendre compte **de façon indépendante et directe** au Conseil de l'efficacité, de la transparence et de l'imputabilité de tous les programmes de l'OACI. Comme le veut l'usage courant en matière de vérification, le Secrétaire général aurait la possibilité de faire ses observations sur les rapports indépendants, mais non de modifier ces rapports.

*Autres mesures visant à améliorer l'efficacité et l'efficience de l'Organisation (paragraphe 5 de la résolution)*

- a) mettre en œuvre des procédures permettant d'élaborer et de modifier dans de meilleurs délais les instruments de droit aérien, les normes et pratiques recommandées de l'OACI et les Plans régionaux de navigation aérienne ;
- b) encourager plus vigoureusement la ratification nationale des instruments de droit aérien et la mise en œuvre des normes et pratiques recommandées de l'OACI dans la plus grande mesure possible à l'échelle mondiale ;
- c) améliorer et accélérer les communications avec les États contractants, en particulier en ce qui concerne les normes et pratiques recommandées, en ayant notamment plus largement recours à la transmission électronique ;
- d) renforcer le degré d'autonomie du processus de planification régionale ainsi que le pouvoir connexe et les ressources accordés aux bureaux régionaux de l'OACI, tout en assurant la coordination voulue au niveau mondial ;
- e) examiner la relation entre l'OACI et d'autres organismes (secteur aéronautique et organismes pertinents d'autres secteurs, à l'échelle mondiale et régionale) en vue de délimiter leurs domaines de compétence respectifs, d'éliminer le chevauchement et d'établir des programmes conjoints lorsque cela convient ;
- f) assurer une participation adéquate de toutes les parties intéressées de la communauté aéronautique, notamment les fournisseurs de services, l'industrie et les proches des victimes d'accidents aériens aux activités de l'OACI ;
- g) rationaliser la programmation et la documentation des réunions de l'OACI en général, et en réduire la durée ; et
- h) protéger la propriété intellectuelle de l'OACI au moyen de la gestion des droits numériques ;
- ih) déterminer s'il est utile et possible, au besoin, de faire appel à des experts de l'extérieur au sujet des divers points qui précèdent.

## **Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies — Objectifs de développement durable (ODD)**

21.1 Le Comité a été saisi de la note WP/55, présentée par le Conseil, qui a mis en évidence les activités entreprises par l'Organisation pour faire connaître les avantages de l'aviation à l'appui des objectifs de développement durable (ODD) du Programme de développement durable à l'horizon 2030, ainsi que les grandes avancées réalisées en matière de partenariats.

21.2 Le Comité s'est dit favorable dans l'ensemble au contenu de la note et il a encouragé l'OACI à continuer de jouer son rôle de chef de file à l'appui de la réalisation du Programme de développement durable à l'horizon 2030, conformément à l'initiative « Aucun pays laissé de côté » de l'Organisation.

21.3 Le Comité a également encouragé l'OACI à collaborer avec le système des Nations Unies de coordination des activités de développement, sous la direction stratégique des coordonnateurs résidents des Nations Unies, afin de faciliter les discussions d'ordre stratégique sur l'aviation et sur la façon de mieux intégrer cette dernière au moyen de la planification à l'échelle nationale et à l'aide du Groupe des Nations Unies pour le développement durable (GNUDD).

21.4 Le Comité a pris note d'une suggestion d'un État membre d'ajouter au projet de résolution révisé un renvoi au paragraphe 30 de la résolution A/RES/70/1 de l'Assemblée des Nations Unies. Le Comité n'a pas appuyé cette proposition.

21.5 Le Comité a souligné l'importance d'analyser les incidences de l'aviation sur le développement durable et sur les 17 ODD. L'existence de l'analyse cartographique réalisée par l'OACI qui visait à montrer comment les travaux que l'Organisation menait concernant ses cinq objectifs stratégiques soutenaient les 17 ODD a ensuite été rappelée. Le Comité a été informé de la mise à jour de ladite analyse prévue en 2023.

21.6 Le Comité a aussi approuvé la version modifiée du projet de résolution qui figurait en appendice à la note WP/55 de façon à faire référence aux difficultés et aux besoins des pays d'Afrique les moins développés.

21.7 Le Comité a ainsi recommandé à l'Assemblée d'adopter la version révisée de la résolution de l'Assemblée figurant en appendice de la note WP/55.

21.8 Le Comité a aussi examiné la note WP/149 présentée par le Bangladesh au sujet de l'importance des politiques nationales de l'aviation ou du plan directeur pour le développement socio-économique des États. À cet égard, le Comité a approuvé les mesures présentées dans la note en question, et a donc encouragé l'OACI à produire des éléments indicatifs sur la planification concernant l'aviation civile et à prêter assistance aux États au moyen de webinaires, d'ateliers et de formation mondiaux et régionaux, afin de renforcer leur capacité à élaborer et mettre en œuvre leurs stratégies et leurs plans relatifs à l'aviation civile. Il a ensuite été informé de l'avancement des travaux sur les mesures proposées, en particulier pour ce qui était des éléments indicatifs sur le cadre national de planification de l'aviation, ainsi que des activités de formation sur le sujet.

21.9 Le Comité a pris connaissance des notes d'information WP/71 présentée par l'IATA, WP/178 présentée conjointement par l'IATA, l'ACI, la CANSO, l'IBAC et l'ICCAIA, et WP/540 présentée par l'OIT, l'IFALPA et la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF). L'examen de la note d'information WP/71 a soulevé la question de l'importance de l'économie circulaire, qui présentait un intérêt pour ce qui était des travaux futurs de l'OACI.

21.10 À la lumière des délibérations, le Comité est convenu de soumettre, pour adoption par la Plénière, la résolution ci-après :

**Résolution 21/1 : Contribution de l'aviation au Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030**

L'Assemblée,

*Reconnaissant* que le transport aérien est un catalyseur du développement durable et qu'il constitue pour les pays les moins avancés (PMA), et en particulier pour les pays en développement sans littoral et les petits États insulaires en développement (PEID), un lien vital avec le reste du monde,

*Reconnaissant* que la connectivité du transport aérien est de la plus haute importance pour la cohésion économique, sociale et territoriale des États membres et de leurs populations,

*Reconnaissant* que les avantages du transport aérien ne peuvent se matérialiser que si les États ont un système de transport aérien offrant de bonnes conditions de sécurité, d'efficacité et de sûreté et viable sur les plans économique et environnemental,

*Considérant* que l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB) vise à aider les États à mettre en œuvre de manière efficace les normes et pratiques recommandées (SARP), plans, politiques et programmes de l'OACI ainsi qu'à résoudre des préoccupations significatives de sécurité et de sûreté pour faire en sorte que tous les États puissent retirer les avantages socio-économiques considérables du transport aérien,

*Considérant* que l'Assemblée générale des Nations Unies a adopté le programme intitulé *Transformer notre monde : le Programme de développement durable à l'horizon 2030*, qui comprend 17 objectifs universels porteurs de changement assortis de 169 cibles qui mettent en équilibre les dimensions économique, sociale et environnementale du développement durable,

*Rappelant* que l'ampleur et la portée du Programme de développement durable à l'horizon 2030 appellent un partenariat mondial qui rassemble les gouvernements, le secteur privé, la société civile, le système des Nations Unies et les autres acteurs concernés pour mobiliser toutes les ressources disponibles pour sa mise en œuvre,

*Considérant* que la réalisation des objectifs stratégiques de l'OACI en matière de sécurité, de capacité et d'efficacité de la navigation aérienne, de sûreté et de facilitation, de développement économique du transport aérien et de protection de l'environnement contribue à l'atteinte des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies,

*Reconnaissant* que le Forum politique de haut niveau des Nations Unies pour le développement durable est la tribune principale où les États font le point, par l'intermédiaire des examens nationaux volontaires, sur les progrès et les défis annuels de la mise en œuvre en vue de la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) à un niveau national,

*Reconnaissant* l'importance des cadres mondiaux pour soutenir les objectifs stratégiques de l'OACI,

*Reconnaissant* l'importance de la mise en œuvre effective des initiatives et des plans régionaux et nationaux basés sur les cadres mondiaux,

*Sachant qu'il est essentiel de définir un lien clair entre des plans et stratégies de développement national plus larges, et des politiques, plans et cadres relatifs à l'aviation civile pour faciliter la hiérarchisation et l'affectation optimale des ressources à l'aviation,*

*Rappelant* la crise mondiale inédite causée par la pandémie de COVID-19, qui a déstabilisé l'industrie aéronautique, avec des répercussions profondes sur ses effectifs, et entravé la mise en œuvre du Programme 2030 et l'avancement des objectifs de développement durable,

*Rappelant* les difficultés et les besoins permanents des pays les moins développés de toutes les régions, notamment d'Afrique,

*Reconnaissant* l'importance que revêtent la solidarité internationale et les partenariats et mécanismes multilatéraux dans l'appui à une relance économique inclusive, durable et résiliente qui favorise le développement durable de l'aviation civile internationale et promeut les ODD,

1. *Prie instamment* les États membres de reconnaître que l'aviation contribue de façon importante au développement durable, en stimulant l'emploi, le commerce, le tourisme et d'autres domaines de développement économique aux niveaux national, régional et mondial, et en facilitant les interventions humanitaires en cas de catastrophe, de crise et d'urgence de santé publique ;

2. *Charge* le Conseil et le Secrétaire général, dans leurs domaines de compétence respectifs, de démontrer que l'OACI continue de représenter les intérêts de l'aviation en faisant mieux connaître aux États membres, notamment aux autorités compétentes n'appartenant pas au secteur du transport aérien, au système des Nations Unies, à la communauté des donateurs et à toutes les parties prenantes concernées la contribution de l'aviation au développement durable et à la réalisation des ODD ;

3. *Prie instamment* les États membres de rendre compte de l'aviation, en tant que catalyseur du développement durable, dans leurs examens nationaux volontaires, en établissant des liens avec d'autres ODD pertinents ;

4. *Encourage* les États membres à inclure des références claires aux ODD des Nations Unies dans leurs plans nationaux pertinents, l'objectif étant de mettre en évidence la contribution de l'aviation aux ODD et aux économies nationales ;

5. *Prie instamment* les États membres de renforcer leurs systèmes de transport aérien en mettant en œuvre les SARP et les politiques de l'OACI d'une manière efficace, tout en incluant et priorisant le secteur de l'aviation dans leurs plans nationaux de développement appuyés par de solides plans stratégiques pour le secteur du transport aérien et plans-cadres pour l'aviation civile, ce qui concourra à la réalisation des ODD ;

6. *Encourage* les États membres à veiller à la définition d'un lien clair entre leur plan de développement national et leurs politiques, plans et stratégies nationaux en matière d'aviation civile, ainsi que les plans et programmes sous-jacents pertinents ;

7. *Prie instamment* les États membres de veiller à ce que les cadres de travail et les capacités soient élaborés et mis en œuvre comme il convient et à ce que des structures de partenariat et de collaboration aux niveaux national, régional et international soient mises en place pour assurer la résilience du secteur de l'aviation civile face aux futurs défis mondiaux afin que l'aviation soit en mesure de continuer à contribuer à la réalisation des ODD ;

8. *Encourage* les États membres à intensifier leurs efforts en matière de collaboration et de partenariats efficaces pour appuyer le développement de l'aviation civile plus particulièrement dans les PMA, les PDSL et les PEID, notamment dans le cadre de l'assistance au développement, de la coopération Sud-Sud et de la coopération triangulaire ;

9. *Encourage* les États membres à renforcer la résilience de leurs systèmes aéronautiques en incluant, dans leurs politiques, leur planification et leurs opérations dans le domaine de l'aviation, des plans de préparation aux crises et des mesures de gestion du risque pour contribuer à maintenir la mobilité essentielle des voyageurs et du transport de biens critiques en cas de crise, tout en garantissant la sécurité des travailleurs de l'aviation ;

10. *Charge* le Secrétaire général de tenir compte des besoins spéciaux et des caractéristiques des pays les moins avancés, des pays en développement sans littoral et des petits États insulaires en développement, identifiés dans le cadre des Nations Unies, dans la coordination, la priorisation, la facilitation et la mise en œuvre des programmes d'assistance visant à améliorer leurs systèmes de transport aérien ;

11. *Charge* le Secrétaire général de continuer à suivre et à examiner, le cas échéant, la contribution à la réalisation des ODD qu'apporte la mise en œuvre des objectifs stratégiques et des programmes des travaux de l'OACI ;

812. *Charge* le Secrétaire général de veiller à ce que l'OACI participe, s'il y a lieu et compte tenu de ses objectifs stratégiques, aux mécanismes appropriés établis afin d'appuyer la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030, pour que l'aviation soit prise en compte et considérée en priorité par les États membres dans leurs plans de développement ;

913. *Demande* au Secrétaire général de renforcer les partenariats existants et de créer de nouveaux partenariats avec les États membres, l'industrie aéronautique, le système des Nations Unies, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les autres acteurs afin d'aider les États membres à améliorer leurs systèmes de transport aérien et de contribuer ainsi à la réalisation des ODD ;

1014. *Déclare* que la présente Résolution remplace la Résolution ~~39-25~~A40-21 sur le Programme de développement durable des Nations Unies à l'horizon 2030—~~Objectifs de développement durables~~.

#### *Initiatives des États et pratiques optimales*

21.11 Le Comité a été saisi de la note WP/150 présentée par la Chine et intitulée « Approfondir la coopération pragmatique de l'aviation civile mondiale et accélérer la mise en œuvre du Programme de développement durable à l'horizon 2030 ».

21.12 Le Comité a souligné l'importance de la contribution de l'aviation au développement durable et aux objectifs du Programme de développement durable à l'horizon 2030.

21.13 Le Comité a insisté sur la nécessité pour l'OACI de continuer à jouer son rôle de chef de file dans l'aide apportée aux États membres, en particulier aux pays en développement, par le renforcement de leurs capacités, afin de promouvoir le développement inclusif et durable du secteur de l'aviation à l'échelle mondiale.

21.14 Le Comité a pris note de l'initiative pilotée par la Chine et réaffirme que l'OACI demeure la plateforme mondiale des États pour l'aviation civile internationale et qu'elle est chargée d'élaborer des politiques et des normes, entreprend des activités d'assistance et de renforcement des capacités pour le développement de l'aviation civile internationale à l'appui du développement durable à l'échelle mondiale.

21.15 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/484 présentée par la Chine sur le système de cadre d'indice pour un développement qualitatif de l'aviation civile et son application ainsi que la note WP/562 présentée par l'Indonésie sur la contribution du pays aux objectifs de développement durable des Nations Unies.

#### **Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaire**

22.1 Le Comité a examiné la note WP/47, *Rapport sur la mobilisation des ressources et les fonds volontaires pour le triennat 2019-2021*, présentée par le Conseil et faisant état des mesures d'appel à contributions volontaires prises par l'OACI en vue d'appuyer la mise en œuvre du plan d'activités, au profit des États membres. Le Comité a noté que les contributions faites par les États membres étaient insuffisantes pour obtenir les résultats attendus dans le cadre dudit plan d'activités 2020-2022. Le Comité s'est réjoui des contributions volontaires financières et en nature faites par les États et par d'autres donateurs en vue de compléter le budget ordinaire. Il a noté que le Secrétariat de l'OACI préparait sa stratégie de mobilisation des ressources dans le but d'inverser la tendance à la baisse enregistrée dans la réception de contributions volontaires et de mobiliser davantage les ressources humaines et d'autres ressources ajustables.

22.2 Le Comité exécutif a encouragé les donateurs à continuer de verser des contributions volontaires financières et en nature à l'OACI. Dans ce contexte, il a été pris note des difficultés qu'a éprouvées un État membre pour virer des fonds à l'OACI.

22.3 Le Comité a invité les États membres à appuyer les activités de sensibilisation menées par l'OACI auprès des institutions financières internationales et des banques multilatérales de développement, dans le but d'élargir la base de donateurs de l'OACI et d'aider les États membres à renforcer leurs systèmes d'aviation civile.

22.4 Faisant suite à la note WP/549 présentée par le Pakistan, le Comité exécutif s'est déclaré satisfait de l'initiative de l'Institut de formation de l'aviation civile (IFAC) – Pakistan d'offrir deux places gratuites à toutes ses formations. L'OACI appuierait cette initiative en diffusant l'information à ses États membres au moyen de son Système électronique de gestion de TRAINAIR PLUS (TPeMS) et de son répertoire de formations en aéronautique.

### **Point 23 : Innovation en aviation**

#### *Examen des processus de l'OACI et élaboration des normes de l'OACI*

23.1 Le Secrétariat de l'OACI a présenté la note WP/42, *Rapport sur la mise en œuvre de la résolution A40-27 de l'Assemblée, Innovation en aviation*, qui a donné un aperçu des mesures prises au cours du dernier triennat pour mettre en œuvre la résolution A40-27 de l'Assemblée intitulée *Innovation en aviation*. Le Comité exécutif s'est félicité des travaux menés depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Il a aussi souscrit aux priorités de l'OACI en matière de promotion de l'innovation en aviation en vue d'appuyer les objectifs stratégiques de l'Organisation et les États membres de l'OACI. Les États membres étaient encouragés à examiner leur participation à ces priorités et à toute activité future résultant des délibérations du Conseil. Enfin, le Comité exécutif a noté la pertinence des quatre dimensions de l'innovation définies dans la note et l'importance de l'innovation dans les approches, les systèmes et les technologies afin de faciliter la mise en œuvre de la résolution A40-27 et d'aider à la résilience du système aérien.

23.2 Le Canada a présenté la note WP/200, *Examen des processus de l'OACI pour contribuer à répondre aux tendances nouvelles et émergentes en aviation*, soumise conjointement avec le Japon et les États-Unis, avec l'appui de la Nouvelle-Zélande, de Singapour et du Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA). La note demandait à l'OACI de formaliser le processus de soumission directe pour stimuler une mise en œuvre rapide et tirer plus rapidement parti des avantages de l'innovation. Notant et accueillant favorablement l'examen du processus de soumission directe mené actuellement par l'OACI, le Comité en a appuyé le concept et est convenu de porter à l'attention de l'organe chargé de l'examen les principes énoncés au paragraphe 2.4 de la note WP/200, notamment la nécessité de définir le niveau approprié d'interaction avec les groupes d'experts de l'OACI, ainsi que la nécessité de la neutralité sur le plan technologique, et l'importance de l'indépendance de l'OACI. Le Comité a suggéré que l'OACI présente le processus de soumission directe aux États une fois qu'il serait finalisé.

23.3 Le Comité exécutif a appuyé la note WP/325, *Optimiser l'élaboration des normes de l'OACI et des procédures connexes en vue d'une mise en œuvre effective*, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de la Thaïlande, de Singapour, de la Malaisie, de la Nouvelle-Zélande et de l'ICCAIA. La note proposait des amendements de la résolution A39-22 de l'Assemblée, *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences* afin de réexaminer la méthode actuelle qui permettait de déterminer

les dates d'application, d'optimiser le processus d'élaboration des normes et de renforcer le respect des dates d'application des SARP.

23.4 Dans la note WP/111, *Approche graduelle pour l'applicabilité des SARP*, le Conseil international de coordination des associations d'industries aérospatiales (ICCAIA), l'Association du transport aérien international (IATA), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs du trafic aérien (IFATCA) et le Conseil international des aéroports (ACI) proposaient des modifications de la résolution A39-22 de l'Assemblée, *Formulation et mise en œuvre des normes et pratiques recommandées (SARP) et des procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et notification des différences*, afin de renforcer le respect des dates d'application des SARP, au moyen d'une approche graduelle à partir de la date de mise en œuvre des SARP. Consciente des défis identifiés au titre du point 31 de l'ordre du jour, notamment l'analyse présentée dans la note WP/58, *Nouvelles initiatives de normalisation de l'OACI visant à améliorer l'efficacité du processus d'élaboration des normes — Projet d'intégration des communications, de la navigation, de la surveillance et du spectre (ICNSS)*, la réunion est convenue que les modifications proposées de la résolution A39-22 devraient être examinées par les groupes d'experts de l'OACI et qu'une proposition d'amendement de ladite résolution devrait être présentée à la 42<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Reconnaisant les difficultés qu'éprouvait le secteur pour respecter les dates d'application de certaines SARP, le Comité a estimé qu'un examen plus approfondi de l'approche proposée dans la note serait nécessaire et a recommandé que cet examen soit renvoyé au Conseil.

23.5 Le Comité a examiné la note WP/112 révision n° 1, *Élaboration des politiques et processus favorisant l'innovation*, présentée par l'ICCAIA, l'ACI, l'IFATCA et la CANSO. Le Comité a invité l'OACI à examiner des mécanismes permettant de tirer parti de l'expertise et des ressources de l'industrie pour aider à accélérer l'élaboration de projets de recommandations.

23.6 À l'issue de ses délibérations, le Comité a invité l'Assemblée à :

- a) entériner les priorités de l'OACI en matière de promotion de l'innovation en aviation pour appuyer les objectifs stratégiques de l'OACI et les États membres de l'OACI, notamment l'élaboration d'une feuille de route pour la réglementation tirant parti des travaux existants de l'OACI et cadrant avec ceux-ci et la tenue d'autres réunions du Forum consultatif OACI-industrie ;
- b) appuyer les travaux de l'OACI visant à mettre en œuvre la résolution A40-27 de l'Assemblée, Innovation en aviation, et encourager les États membres à examiner leur participation aux priorités identifiées dans la note WP/42 et à toute activité future résultant des délibérations du Conseil de l'OACI ;
- c) reconnaître la pertinence et l'importance de l'innovation dans les approches, les systèmes et les technologies pour faciliter la mise en œuvre de la résolution A40-27 et appuyer la résilience du système aérien ;
- d) appuyer les travaux en cours au sein de l'OACI pour examiner le processus de soumission directe comme moyen d'appuyer la mise en œuvre rapide et l'innovation, et à demander que les principes énoncés au paragraphe 2.4 de la note WP/200, la nécessité de la neutralité sur le plan technologique et l'importance de l'indépendance de l'OACI soient portés à l'attention de l'organe compétent pour examen ;
- e) demander au Conseil de procéder à : 1) l'évaluation des causes profondes des difficultés que rencontre à l'échelle mondiale le respect des dates d'application

spécifiées pour certaines SARP ; 2) l'identification et la définition des types de SARP qui devraient être examinées ; 3) l'identification, l'application et le prototypage d'améliorations des processus, notamment d'une approche graduelle en matière de dates d'application pour l'élaboration des dispositions concernées ; 4) l'évaluation de l'efficacité des changements de procédures ; 5) sur cette base, la proposition d'amendements de la résolution A39-22 à la 42e session de l'Assemblée ;

- f) demander à l'OACI d'utiliser les mécanismes de coopération existants et d'en définir de nouveaux pour tirer parti de l'expertise et des ressources de l'industrie pour obtenir des gains d'efficacité dans le processus d'élaboration des SARP ;
- g) demander à l'OACI d'appuyer la rationalisation des processus de certification et d'audit des États membres afin de faciliter l'intégration et l'utilisation des innovations.

### *Gouvernance et planification stratégique*

23.7 Le Comité a examiné la note WP/356, *Feuille de route du secteur pour le ciel de demain*, présentée par la CANSO au nom de l'ACI, de l'IATA, de l'IBAC, de l'ICCAIA et de l'IFALPA, faisant état des principales activités menées en vue de réaliser la Vision du ciel de 2045 présentée dans la note WP/360. Le Comité a noté que le Plan mondial de navigation aérienne (GANP) était le plan de modernisation de la gestion du trafic aérien de l'OACI et a invité le secteur à présenter le contenu de sa feuille de route pour le ciel de demain en utilisant les mécanismes OACI appropriés de mise à jour du GANP.

23.8 Le Comité a examiné la note WP/110 révision n° 1, *Enjeux juridiques et sociétaux de la mobilité aérienne émergente dans les zones métropolitaines*, présentée par l'ICCAIA au nom de l'ACI et avec le parrainage du Brésil. La note faisait ressortir la nécessité d'un dialogue à tous les niveaux de gouvernance au sein des États pour garantir le déploiement harmonieux de la mobilité aérienne urbaine (UAM). Le Comité a pris acte du fait que l'OACI avait un rôle crucial à jouer dans la recherche d'un consensus international pour appuyer l'harmonisation mondiale des différents aspects de la mobilité aérienne future. Étant donné que la mobilité aérienne future exigerait de résoudre de multiples questions, notamment relatives à l'acceptabilité sociale, et conscient que l'OACI était bien placée pour rassembler les parties prenantes concernées, le Comité a exprimé son accord sur les propositions contenues dans la note WP/110 révision n° 1. Notant le ferme appui de la Commission technique à l'établissement d'un groupe d'experts chargé d'examiner la mobilité aérienne avancée (AAM), le Comité a recommandé de renvoyer cette proposition audit groupe d'experts ainsi qu'au Conseil pour examen futur, compte tenu des priorités déjà inscrites au budget 2023-2025 et de la disponibilité de ressources extrabudgétaires. Le Comité a noté en outre que les activités de dialogue énumérées dans la note WP/42 pourraient être appropriées pour faciliter la participation des parties prenantes concernées.

23.9 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/360, présentée par la CANSO au nom de l'ACI, de l'IATA, de l'IBAC, de l'ICCAIA et de l'IFALPA (WP/360).

23.10 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/481, présentée par International Partners for Aviation Development, Innovation and Sustainability (iPADIS).

23.11 Le Comité a pris connaissance de la note d'information WP/483 et de la note d'information WP/498, présentées par la République populaire de Chine.

23.12 À l'issue de ses délibérations, le Comité a invité l'Assemblée à :

- a) demander à l'OACI d'envisager de dialoguer avec les entités gouvernementales appropriées en ce qui concernait le fonctionnement de la mobilité aérienne urbaine (UAM), dans le cadre des travaux à venir de l'Organisation sur la mobilité aérienne avancée et des activités du nouveau groupe d'experts qui serait chargé de ces travaux, toujours au moyen des mécanismes énumérés dans la note WP/42 ;
- b) demander à l'OACI d'examiner la possibilité de faire progresser et de prioriser les activités identifiées dans la feuille de route de l'industrie pour le ciel de demain dans le programme des travaux de l'OACI pour le triennat 2023-2025.

#### **Point 24 : Programme d'assistance technique**

24.1 Le Comité a examiné la note A41-WP/24, présentée par le Conseil, contenant un rapport sur le programme d'assistance technique de l'OACI dans les domaines suivants : sécurité de l'aviation, capacité et efficacité de la navigation aérienne, sûreté et facilitation, développement économique du transport aérien et environnement pour le triennat en cours (2020-2022). Le Comité a noté les travaux de mise en œuvre entrepris par l'OACI dans le contexte de la pandémie de COVID-19 et a vivement encouragé les États à continuer de soutenir les travaux que l'Organisation menait en partenariat avec les États, les organisations internationales et régionales et le secteur aéronautique. La note A41-WP/24 réaffirmait l'engagement constant de l'OACI à fournir une assistance aux États qui faisaient face à des défis pour renforcer leur système d'aviation, conformément à l'initiative *Aucun pays laissé de côté* (NCLB). En outre, il a noté et entériné la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, qui visait à harmoniser la gestion des activités d'assistance technique et de coopération technique grâce à l'unité d'action de l'OACI. Le Comité a conclu que le maintien de l'appui et des contributions des États et du secteur jouait un rôle éminent pour renforcer les systèmes aéronautiques nationaux et résoudre les carences imminentes et majeures comme les préoccupations significatives de sécurité (SSC) et les préoccupations significatives de sûreté (SSeC). À cet égard, le Comité a demandé à l'Assemblée de prier instamment les États, les organisations internationales et régionales et le secteur de continuer à faire à l'OACI des contributions volontaires qui financeraient les activités d'assistance technique.

24.2 Le Comité a examiné la note A41-WP/310, présentée par l'Équateur et soutenue par la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, la Colombie, le Guatemala, le Guyana, le Mexique, le Panama, le Paraguay, le Pérou, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), portant sur les progrès réalisés dans l'harmonisation des règlements de l'aviation de l'Amérique latine élaborés par le Système régional de coopération pour la supervision de la sécurité opérationnelle (SRVSOP), qui constituait le mécanisme régional de supervision de la sécurité pour l'Amérique latine, ainsi que sur les avantages que procurait aux États l'adoption et/ou l'harmonisation de ces règlements. Le Comité s'est félicité des travaux importants entrepris par le SRVSOP et ses États membres pour élaborer et harmoniser leurs règlements dans le cadre des Règlements de l'aviation de l'Amérique latine (LAR) et a encouragé les États à continuer d'harmoniser leurs règlements dans la mesure possible.

24.3 Le Comité a examiné la note A41-WP/240, présentée par le Guyana et soutenue par l'Argentine, la Bolivie (État plurinational de), le Brésil, le Chili, la Colombie, l'Équateur, El Salvador, le Guatemala, le Panama, le Paraguay, le Pérou, la République dominicaine, le Suriname, l'Uruguay et le Venezuela (République bolivarienne du), dans laquelle ces États ont fait valoir que la supervision adéquate des opérations des systèmes d'aéronefs non habités (UAS) constituait une capacité cruciale dont la mise en œuvre reposait sur des éléments indicatifs, une formation et une assistance technique appropriés. Le Comité a noté les travaux récents de l'OACI et la mise à disposition d'un règlement type de l'OACI sur les UAS ainsi que du cours OACI sur les éléments fondamentaux relatifs aux aéronefs non habités, outils qui aidaient les États à remplir leurs fonctions de réglementation et de supervision des opérations

UAS. Notant en outre que l'OACI avait créé une trousse de mise en œuvre (iPack) sur les UAS, le Comité s'est félicité des efforts de l'Organisation, a prié l'OACI de poursuivre l'élaboration de ces outils et a encouragé les États à utiliser ces ressources pour renforcer leurs capacités en matière de réglementation et de supervision.

24.4 Le Comité a examiné la note A41-WP/61, présentée par la Mongolie, avec le parrainage de l'Arménie et de l'Éthiopie, qui faisait état des défis que doivent relever les petits États en développement sans littoral (PDSL) à l'heure de mettre en place des systèmes de transport aérien sûrs, réguliers, fiables et rentables, et de l'impact de la pandémie de COVID-19 sur ces États. Le Comité, conscient de l'importance de déterminer les besoins des PDSL, a fermement appuyé la note, tout en constatant qu'il était nécessaire de réunir des ressources supplémentaires à cet effet. Il a aussi noté que dans le cadre de la nouvelle politique de soutien à la mise en œuvre de l'OACI, des efforts seraient faits pour aider à cerner ces besoins et à y répondre lorsque des ressources, comme des contributions volontaires, seront disponibles.

24.5 Le Comité a examiné la note A41-WP/270, présentée par la Nouvelle-Zélande, qui faisait rapport sur le soutien et l'assistance aux petits États insulaires en développement du Pacifique (PEIDP). Il a noté la proposition de mesures concrètes et réalisables que pourrait prendre l'OACI, compte tenu en particulier des enjeux fondamentaux auxquels doivent faire face les PEIDP pour mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) sur la sûreté. Il a cependant souligné qu'il convenait de mettre l'accent sur le renforcement des capacités et l'appui en matière de résolution des carences de sûreté plutôt que sur un assouplissement des normes de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et a noté que la Section de soutien de la mise en œuvre et du développement — Sûreté (ISD-SEC) de l'OACI ainsi que les bureaux régionaux de l'Organisation devraient se mobiliser activement compte tenu des ressources dont ils disposent pour apporter une assistance technique dans le domaine de la sûreté. Le Comité a aussi encouragé les États à continuer d'appuyer l'approche harmonisée de l'OACI avec les États, les organisations internationales et régionales, comme le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), et le secteur afin de contribuer à réduire le dédoublement des efforts d'assistance et d'agir par priorités. Il a également souligné qu'il importait que l'assistance et la formation en matière de sûreté de l'aviation (AVSEC) proposées par l'OACI soient coordonnées d'une région à l'autre, et qu'il fallait notamment mesurer l'efficacité de ces activités de sorte à pouvoir en quantifier les effets. Le Comité a aussi été saisi de la note A41-WP/283, qui porte sur les activités de renforcement des capacités du projet Sûreté de l'aviation civile en Afrique et dans la péninsule arabe (CASE) financé par l'Union européenne et mis en œuvre par la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC).

24.6 Le Comité a examiné la note A41-WP/261 révision n° 1, présentée par les Samoa et coparrainée par les Îles Cook, Kiribati, Nauru, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Îles Salomon, les Tonga, les Tuvalu, Vanuatu et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), qui faisait le point sur les progrès réalisés dans le Pacifique en ce qui concernait les recommandations de l'étude de faisabilité de l'OACI pour les petits États insulaires en développement du Pacifique (PEIDP), la « Déclaration de Port Moresby sur la sécurité et la sûreté de l'aviation » et la déclaration ministérielle qui y était associée. Le Comité a noté les progrès réalisés sur certaines recommandations clés, en particulier celles qui concernaient la révision du Traité relatif à la sûreté et à la sécurité de l'aviation civile des îles du Pacifique (PICASST) et l'évaluation d'une organisation régionale renforcée. Le Comité a également noté avec appréciation les travaux menés par l'OACI pour élaborer une feuille de route de mise en œuvre globale qui était au cœur des recommandations de l'étude, notamment les travaux en cours pour établir un poste d'agent de liaison de l'OACI auprès des PEIDP pour faciliter l'appui à ces États. Il a encouragé l'Organisation, sous réserve de la disponibilité des ressources, à continuer de soutenir les recommandations de l'étude sur les PEIDP. Il a prié instamment l'Assemblée de continuer d'apporter son appui et de contribuer aux travaux en cours à l'OACI pour améliorer les normes de l'aviation dans la région.

24.7 Le Comité a examiné la note A41-WP/301 révision n° 1, présentée par les Samoa et coparrainée par les Îles Cook, Kiribati, Nauru, la Papouasie-Nouvelle-Guinée, les Îles Salomon, les Tonga, les Tuvalu, Vanuatu et le Bureau de la sécurité aérienne dans le Pacifique (PASO), qui présentait une mise à jour sur les travaux visant à donner suite aux principaux résultats de la première Réunion régionale des ministres de l'aviation (RAMM/1) des États du Pacifique. Le Comité s'est félicité des progrès réalisés jusqu'à présent, de même que de la mise à jour fournie dans la note A41-WP/261. Il a prié instamment l'Assemblée de fournir au PASO l'appui technique nécessaire pour faire progresser l'établissement d'une organisation régionale renforcée chargée d'appuyer la supervision de la sécurité et de la sûreté de l'aviation dans les petits États insulaires du Pacifique, soutenant ainsi les efforts en faveur d'une relance et d'une connectivité sûres de l'aviation dans ces États.

24.8 Le Comité a examiné la note A41-WP/60, présentée par les États-Unis, avec le parrainage de la République dominicaine et de la Thaïlande, qui proposait la création d'une base de données centralisée de l'OACI pour rendre compte de la conformité des principales séries de règlements types et de règlements harmonisés au niveau régional, utilisés par différents États et organisations régionales. Plusieurs États se sont prononcés en faveur de cette proposition et les États-Unis ont indiqué que des ressources financières seraient mises à disposition à cet effet. Le Comité est convenu de renvoyer ces recommandations au Conseil qui les examinerait et les étudierait en profondeur, sous réserve des priorités et des contraintes budgétaires existantes.

24.9 Le Comité a examiné la note A41-WP/290, présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres<sup>1</sup>, qui présentait l'activité d'assistance technique visant à soutenir les aéroports africains dans la quête d'une exploitation plus sûre des aéroports en partenariat avec le Conseil international des aéroports – Afrique (ACI-Afrique) et l'Union européenne - Projet UE-Afrique sur la sécurité dans l'aviation (EU-ASA). Il a également encouragé les États membres et les autres organisations internationales à faciliter et à soutenir ce type d'initiatives, mises en œuvre en collaboration entre les États et le secteur, qui pouvaient également être très bénéfiques pour d'autres régions ou groupes de pays, comme les États insulaires du Pacifique.

24.10 Des notes d'information, l'une présentée par la Tchèque au nom des États membres<sup>2</sup> de l'Union européenne, des autres États membres<sup>3</sup> de la Conférence européenne de l'aviation civile (CEAC) et de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), avec le parrainage du Brésil (A41-WP/283), et l'autre présentée par l'Équateur avec le soutien de la Bolivie (République plurinationale de), du Panama, de l'Uruguay et du Venezuela (République bolivarienne du) (A41-WP/587), ont été notées.

### **Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI)**

24.11 Le Comité a examiné la note A41-WP/103, présentée par le Conseil, qui faisait rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l'aviation en Afrique (Plan AFI). Il a noté que des progrès importants avaient été accomplis pour renforcer la sécurité de l'aviation en Afrique par

---

<sup>1,4</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d'Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe

<sup>2</sup> Allemagne, Autriche, Belgique, Bulgarie, Chypre, Croatie, Danemark, Espagne, Estonie, Finlande, France, Grèce, Hongrie, Irlande, Italie, Lettonie, Lituanie, Luxembourg, Malte, Pays-Bas, Pologne, Portugal, Roumanie, Slovaquie, Slovénie, Suède et Tchèque.

<sup>3</sup> Albanie, Arménie, Azerbaïdjan, Bosnie-Herzégovine, Géorgie, Islande, Monaco, Monténégro, Macédoine du Nord, Norvège, République de Moldova, Royaume-Uni, Saint-Marin, Serbie, Suisse, Turquie et Ukraine.

suite des importants travaux réalisés et des grandes mesures appliquées au titre du Plan AFI en collaboration avec les partenaires aéronautiques. Il a aussi reconnu que dans le contexte actuel, il faudrait consacrer davantage d'efforts, de ressources et de temps au soutien et à la consolidation des acquis, en fournissant une assistance supplémentaire aux États afin de renforcer leur capacité de supervision de la sécurité et d'appuyer la réalisation des objectifs du Plan pour la sécurité de l'aviation dans le monde (GASP) et du Plan mondial de navigation aérienne (GANP) dans la région.

24.12 Le Comité a examiné la note A41-WP/265 présentée par la Commission africaine de l'aviation civile (CAFAC) au nom de ses 54 États membres<sup>4</sup>, qui rendait compte des réalisations considérables rendues possibles par la mise en œuvre du plan AFI, tout en soulignant le rôle des États africains, de la CAFAC et des organisations régionales de supervision de la sécurité (RSOO) qui permettaient de tirer parti de la coopération et de la collaboration avec l'OACI en vue de remédier aux carences constatées et d'améliorer ainsi les capacités de supervision de la sécurité dans les États. En conséquence, le Comité a entériné le maintien du plan AFI comme cadre essentiel pour combler les lacunes liées à la sécurité sur le continent africain, ainsi que sa reconduction de 2024 à 2030, et il a, par suite, prié instamment les États, les organisations internationales et régionales, les institutions financières et le secteur de continuer à fournir des contributions financières, en nature et autres pour appuyer la mise en œuvre du plan AFI.

24.13 Une note d'information présentée par la CAFAC au nom de ses 54 États membres<sup>4</sup> (A41-WP/300) a été notée.

### **Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL)**

24.14 Le Comité a examiné la note A41-WP/40, présentée par le Conseil, contenant un rapport sur le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sûreté de l'aviation et la facilitation en Afrique (Plan AFI SECFAL). Il a pris acte du fait que le Plan avait progressivement atteint la maturité nécessaire pour réaliser ses ambitions et son objectif, à savoir contribuer à rehausser durablement le niveau de mise en œuvre effective des éléments cruciaux des systèmes de supervision de la sûreté des États africains et améliorer leur conformité aux dispositions de l'Annexe 17 — *Sûreté de l'aviation* et de l'Annexe 9 — *Facilitation*, en dépit des difficultés causées par la pandémie de COVID-19. Ces réalisations ont été possibles grâce au renforcement des compétences techniques et à l'harmonisation des processus dans le cadre du Programme de collaboration des experts en matière de sûreté et de facilitation (AFI-CES) de la CAFAC, au partage de ressources, à l'échange d'informations et à l'adoption d'innovations technologiques et de meilleures pratiques. Le Programme AFI-CES a été établi en se fondant sur un bassin d'experts disponible dans la région pour appuyer l'exécution des activités du programme des travaux du Plan AFI SECFAL et la mise en œuvre de projets propres aux États en utilisant les services des spécialistes déjà disponibles en Afrique.

24.15 Le Comité a également souligné l'importance d'établir un mécanisme de financement durable pour le Plan, afin de permettre l'achèvement des projets propres aux États et le lancement de nouvelles activités pour s'attaquer aux causes profondes des carences persistantes, identifiées par l'analyse des résultats des audits USAP-CMA. L'amélioration de l'efficacité et l'élimination des chevauchements, le renforcement de la coopération et de la collaboration régionales et le plaidoyer en faveur d'un plus grand nombre d'activités de validation, continueront de caractériser les stratégies de planification à long terme et les stratégies connexes visant à maintenir et à garantir le bien-fondé du Plan. Le Comité a ensuite noté que la prolongation de l'échéance du Plan AFI SECFAL de 2024 à 2030, assortie d'un financement adéquat, conformément à la Feuille de route du GAsEP et à ses révisions futures, était essentielle pour préserver le développement et le renforcement coordonnés de la sûreté de l'aviation et de la facilitation en Afrique.

## **Point 25 : Coopération technique — Politique et activités**

25.1 À sa onzième séance, le Comité exécutif a examiné la question de la *Coopération technique — Politique et activités* en se fondant sur la note A41-WP/28 présentée par le Conseil de l'OACI.

25.2 Dans la note A41-WP/28, le Conseil a fait le point sur la politique et la stratégie de l'OACI en matière de coopération technique et d'assistance technique. La note présentée a souligné l'importance d'une coopération et d'une coordination renforcées pour éviter les doubles emplois et la redondance, et veiller à une attribution plus efficace des ressources limitées dont dispose l'Organisation aux fins du soutien à la mise en œuvre dont elle fait bénéficier les États. Le Conseil a ensuite entériné une proposition visant à harmoniser la gestion des programmes de l'OACI en matière de coopération technique et d'assistance technique dans le cadre de l'approche d'« Unité d'action de l'OACI » et a approuvé, en mars 2022, la nouvelle *Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI* dont l'objectif était de mettre en place une approche harmonisée et cohérente pour toutes les activités, tous les services, produits et programmes de soutien à la mise en œuvre, de renforcer la collaboration de l'OACI avec les parties prenantes à l'interne et à l'externe et de faciliter la mobilisation des ressources. Au niveau stratégique, la note mettait l'accent sur l'élaboration et l'approbation par le Conseil d'une nouvelle stratégie et d'un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique (TCB) ainsi que le développement et la mise à disposition de nouveaux produits qui s'appuyaient sur les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Organisation, dans le cadre d'une stratégie de diversification des recettes. La note contenait aussi des renseignements sur les faits nouveaux importants survenus à la TCB au cours du triennat, qui renforçaient l'engagement de l'OACI à améliorer constamment le rôle de la Direction en tant que prestataire de services à valeur ajoutée. Rappelant que le Programme de coopération technique était une activité prioritaire permanente de l'Organisation, la note de travail présentait, en appendice A, une analyse des résultats des performances financières et opérationnelles du Programme pour le triennat 2019-2021, qui établissait une comparaison avec les deux triennats précédents et, en appendice B, les résultats du Fonds des dépenses des services d'administration et de fonctionnement (AOSC) pour la période considérée, assortis de renseignements sur la ventilation des dépenses entre le Fonds AOSC et le budget ordinaire. L'appendice C de la note de travail a proposé des mises à jour et des modifications rédactionnelles de la résolution A40-24 de l'Assemblée — *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*, en vue de son adoption par l'Assemblée.

25.3 Le Comité exécutif a constaté que la principale difficulté du Programme de coopération technique de l'OACI pour le triennat 2019-2021 était d'absorber la baisse brutale et sans précédent du volume de mise en œuvre, aggravée par les effets de la pandémie de COVID-19 sur les investissements dans les projets de développement de l'aviation civile et par la lente reprise du secteur. Cette situation a entraîné la détérioration notable de la situation financière du Fonds AOSC. Il a été noté toutefois que, comme au cours du triennat précédent, en moyenne, quelque 100 projets de coopération technique, d'assistance technique et projets du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) ont été mis en œuvre chaque année, et 32 trousseaux de mise en œuvre de l'OACI (iPack) ont été déployés, au bénéfice de 138 États et 10 organisations toutes régions confondues. D'un point de vue opérationnel, le Programme a joué un rôle déterminant dans le soutien aux États membres, grâce au déploiement de 1 181 experts internationaux sur le terrain, au recrutement de 1 709 experts nationaux, à la prestation de formation à 23 372 personnels de l'aviation civile et à l'acquisition d'équipements majeurs d'aviation civile d'une valeur totale de 92,2 millions USD au cours du triennat.

25.4 Le Comité exécutif a réaffirmé que le Programme de coopération technique conservait son importance et demeurerait une activité prioritaire permanente de l'Organisation, et qu'il constituait un outil opérationnel majeur pour appuyer les États dans la mise en œuvre effective des SARP, des Procédures pour les services de navigation aérienne (PANS) et des plans mondial, régionaux et nationaux de l'aviation,

ainsi que dans le développement de leur administration, leurs infrastructures et leurs ressources humaines de l'aviation civile. C'est pourquoi il a recommandé que les États membres, les institutions de financement, le secteur de l'aviation et les autres acteurs concernés prennent la mesure des avantages qu'il y avait à utiliser le programme de coopération technique de l'OACI pour appuyer leurs programmes de développement de l'aviation civile.

25.5 Conscient de la complexité du domaine de la coopération technique, qui exige des approches innovantes pour relever efficacement les défis qui se présentent, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, veiller à une plus grande fiabilité eu égard à la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation, le Comité exécutif a exprimé sa satisfaction des mesures d'amélioration continue mises en œuvre par le Secrétariat au cours du triennat. Il a pris acte, en particulier, de l'élaboration et de l'approbation par le Conseil d'une nouvelle stratégie et d'un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique, visant à améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions et les bureaux régionaux de l'OACI, et à apporter davantage aux États membres de l'OACI, notamment de nouveaux produits basés sur les SARP de l'Organisation, comme les trousseaux de mise en œuvre de l'OACI, qui couvrent divers domaines de l'aviation civile et s'inscrivent dans une stratégie de diversification des recettes.

25.6 Le Comité exécutif a noté avec satisfaction l'approbation de la « Politique de soutien à la mise en œuvre fournie aux États par l'OACI », qui a pour but de renforcer et d'harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités connexes à l'échelle de l'Organisation, d'améliorer la collaboration de l'OACI avec les parties prenantes internes et externes, de réduire au minimum les doubles emplois, de faciliter la mobilisation des ressources dont dispose l'Organisation et d'en optimiser l'affectation. Le Comité a par conséquent conclu qu'un programme commun de soutien à la mise en œuvre de l'OACI, constituant l'un des piliers de l'Organisation, renforcerait davantage les activités de soutien à la mise en œuvre de celle-ci pour mieux répondre aux besoins des États membres. Conscient que le rôle principal dans la mise en œuvre de cette politique incombait à la Direction de la coopération technique, le Comité s'est réjoui de la détermination du Secrétaire général à moderniser la TCB et à lui conférer une nouvelle image sous l'appellation de Direction du soutien à la mise en œuvre de l'OACI.

25.7 Compte tenu de ses délibérations, le Comité exécutif est convenu de soumettre, pour adoption par la plénière, la résolution ci-après présentée par le Conseil dans la note A41-WP/28 — *Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI*.

### **Résolution 25/1 : Exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que de nouvelles politiques ont été approuvées par le Conseil en matière de soutien à la mise en œuvre, sous forme d'assistance technique et de coopération technique, qui ont remplacé la politique d'assistance technique entérinée par la 38<sup>e</sup> session de l'Assemblée,

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

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

1. *Décide* que les appendices à la présente résolution constituent l'exposé récapitulatif des politiques de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, telles qu'elles existent à la clôture de la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée ;
2. *Déclare que* la présente résolution remplace la résolution A40-24.

## APPENDICE A

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

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

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

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

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

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

*Considérant* que le Conseil a approuvé le réaligement de l'assistance technique et de la coopération technique en tant que nouvelle orientation stratégique à mettre en œuvre dans le cadre de l'approche d'Unité d'action de l'OACI,

*Considérant* que la nouvelle Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et à faire en sorte que le soutien fourni aux États dans tous les domaines de l'aviation civile soit à la fois pertinent, efficace et cohérent en termes de contenu et de prestation, quelle que soit la source d'assistance ou le mécanisme de financement associé,

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

*Considérant* que la résolution A39-23 invitait instamment les États membres, l'industrie, les institutions financières, les bailleurs de fonds et autres parties prenantes à se coordonner et à coopérer entre eux et dans le cadre de l'OACI, et à soutenir la mise en œuvre d'activités d'assistance, en accord avec les priorités mondiales et régionales établies par l'OACI, évitant ainsi le chevauchement des efforts,

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

*Considérant* que la coopération technique est un domaine dynamique et complexe dans un environnement technologique en évolution rapide qui a un impact sur les besoins des États et les intérêts des partenaires de développement, nécessitant d'innover pour relever efficacement les défis inhérents, améliorer la qualité des résultats attendus, accroître la capacité et l'efficacité, garantir une plus grande fiabilité dans la conformité aux SARP et renforcer la compétitivité sur le marché mondial de l'aviation,

*Considérant* que le Conseil a approuvé une nouvelle stratégie et un nouveau modèle économique pour la Direction de la coopération technique visant à améliorer les services fournis en partenariat avec les autres directions de l'OACI et les bureaux régionaux et à offrir une plus grande valeur ajoutée aux États et aux entités non étatiques bénéficiaires,

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

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

*Considérant* que le volume du Programme de coopération technique a considérablement diminué au cours du triennat actuel et que la situation financière du Fonds AOSC s'est considérablement détériorée, en raison de la portée sans précédent de la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien ;

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

*Programmes de coopération technique et d'assistance technique*

1. *Reconnaît* l'importance des programmes de coopération technique et d'assistance technique pour la réalisation des objectifs stratégiques de l'Organisation ;
2. *Réaffirme* que les programmes de coopération technique et d'assistance technique, mis en œuvre dans le cadre des règles, règlements et procédures de l'OACI, constituent une activité prioritaire permanente de l'OACI qui complète le rôle du programme ordinaire en apportant aux États un appui pour la mise en œuvre effective des politiques, des SARP, des plans mondiaux, des plans d'aviation régionaux et nationaux, des PANS et des éléments indicatifs de l'OACI, ainsi que pour le perfectionnement de l'infrastructure et des ressources humaines de leur administration de l'aviation civile ;
3. *Réaffirme* que, dans le cadre des moyens financiers existants, il faut renforcer les programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, au niveau des bureaux régionaux et sur le terrain, pour permettre à l'Organisation de mieux jouer son rôle et de le jouer de façon plus efficace, étant entendu qu'il n'en résultera pas une augmentation des coûts des projets ;
4. *Réaffirme* que la Direction de la coopération technique est un des principaux instruments avec lesquels l'OACI aide les États à remédier à leurs carences dans le domaine de l'aviation civile au bénéfice de l'ensemble de la communauté de l'aviation civile internationale ;
5. *Réaffirme* que le renforcement de la coopération et l'amélioration de la coordination de la coopération technique et de l'assistance technique de l'OACI et des activités de mise en œuvre doivent passer par une délimitation claire des attributions et des activités de chacune des directions afin d'éviter le double emploi et les chevauchements ;
6. *Approuve* la nouvelle *Politique de soutien à la mise en œuvre fourni aux États par l'OACI*, approuvée par le Conseil, vise à renforcer et à harmoniser la coordination et la gestion des programmes, projets, produits, services et activités de soutien à la mise en œuvre, et *reconnaît* qu'un programme commun de soutien à la mise en œuvre de l'OACI renforcera davantage les activités de soutien à la mise en œuvre de l'Organisation pour mieux répondre aux besoins des États membres ;
7. *Demande* au Secrétaire général, compte tenu de la spécialisation, des qualifications et de l'expertise, des ressources financières et humaines limitées, de la séparation des tâches et du mandat des entités organisationnelles respectives au sein du Secrétariat, d'optimiser l'affectation des ressources et la répartition des rôles et des responsabilités en ce qui concerne les activités de soutien à la mise en œuvre ;
8. *Réaffirme* que, dans le cas où le fonctionnement du Fonds AOSC pour un exercice financier donné se solderait par un déficit financier, ce déficit soit comblé en premier lieu au moyen de l'excédent accumulé du Fonds AOSC et, en dernier recours, en sollicitant l'appui du budget du programme ordinaire ;
9. *Demande* au Secrétaire général de mettre en place des mesures de renforcement de l'efficacité conduisant à une réduction progressive des frais de soutien administratif imputés aux projets de coopération technique et d'assistance technique ;

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

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

11. *Rappelle* aux États contractants, lorsqu'ils examineront le développement et le renforcement des infrastructures de leur aviation civile, d'envisager les avantages que représente le recours au Programme de coopération technique de l'OACI pour leurs projets d'aviation civile ;

12. *Demande* au Secrétaire général de continuer à sensibiliser les États, les acteurs de l'industrie et du secteur privé, les organisations internationales et régionales, les institutions financières, les donateurs et les Nations Unies aux avantages offerts par le recours à l'OACI pour la mise en œuvre et le financement de projets de renforcement des capacités et de développement des infrastructures dans le domaine de l'aviation civile ;

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

14. *Recommande* aux États qui reçoivent de l'aide bilatérale ou sous l'égide de gouvernements de considérer l'intérêt que présente le recours aux programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI pour appuyer la mise en œuvre de leurs programmes en matière d'aviation civile ;

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

15. *Réaffirme* qu'en adoptant des pratiques à orientation commerciale pour la viabilité financière de la Direction de la coopération technique, il est nécessaire d'établir des mécanismes souples facilitant la coopération avec les bénéficiaires potentiels sur les nouveaux projets de développement de l'aviation civile et les partenariats avec les États, les donateurs et les autres parties prenantes pour les possibilités de mobilisation des ressources, et *invite* le Secrétaire général à définir des mécanismes permettant à l'OACI de participer à des appels d'offres pour le développement de l'aviation civile lancés par des organisations donatrices, des banques de développement et des institutions financières internationales, conformément aux meilleures pratiques du système des Nations Unies, et à réglementer la manière dont l'OACI peut travailler avec l'industrie en tenant compte des modèles existants utilisés par d'autres entités de l'aviation civile internationale, tout en veillant à ce que des contrôles adéquats soient en place et que la bonne réputation de l'OACI soit maintenue ;

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

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

18. *Prie* le Secrétaire général de prendre des mesures coordonnées et soutenues visant à assurer le réaligement progressif de l'assistance technique et de la coopération technique afin qu'elles fonctionnent de manière cohérente et harmonisée, et *soutient et encourage* l'élaboration de solutions nouvelles et novatrices pour les projets et activités de soutien à la mise en œuvre dans le cadre d'une approche renforcée d'Unité d'action de l'OACI pour la réalisation de plus grandes synergies ;

19. *Encourage* l'utilisation de systèmes et d'outils pour renforcer la planification, le développement et la gestion du soutien à la mise en œuvre et *prie* le Secrétaire général de prévoir les moyens nécessaires pour permettre la mise à disposition de ces technologies et ainsi mieux soutenir les États membres ;

#### *Accords de coopération technique et d'assistance technique*

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

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

## **APPENDICE B**

### **Financement des programmes de coopération technique et d'assistance technique**

*L'Assemblée,*

*Considérant* que de nombreux États contractants de l'OACI ne disposent pas des fonds nécessaires à un développement efficace et cohérent de leur infrastructure d'aviation civile et de leurs ressources humaines, et afin de rectifier les carences constatées,

*Considérant* que les fonds disponibles pour le soutien à la mise en œuvre dans le domaine de l'aviation civile sont insuffisants pour répondre aux besoins de l'aviation civile, surtout dans les pays en développement,

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

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

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

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

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

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

*Considérant* que le Conseil a établi d'autres fonds d'affectation spéciale thématiques et à donateurs multiples dans le but d'aider les États membres à renforcer l'aviation civile,

*Considérant* que les partenariats et la mise en commun des ressources sont indispensables pour obtenir un financement durable et prévisible du soutien technique et éviter les doubles emplois,

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

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

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

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

4. *Prie instamment* les États contractants d'accorder un rang de priorité élevé au développement de l'aviation civile et, lorsqu'ils sollicitent une coopération et une assistance extérieure à cette fin, de préciser aux institutions de financement, au niveau gouvernemental approprié, qu'ils désirent que l'OACI soit associée comme agent d'exécution aux projets d'aviation civile qui pourraient être financés ;
5. *Encourage* les pays en développement à se procurer, à toutes les sources appropriées, les fonds nécessaires au développement de leur secteur de l'aviation civile, afin de compléter les fonds disponibles dans les budgets nationaux, auprès des institutions de financement, des États donateurs et d'autres partenaires du développement, de manière à faire progresser ce développement le plus rapidement possible ;
6. *Reconnaît* que les contributions extrabudgétaires provenant de donateurs permettront aux programmes de coopération technique et d'assistance technique d'étendre leurs services intéressant la sécurité de l'aviation, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique et la protection de l'environnement, contribuant ainsi davantage à la réalisation des objectifs stratégiques et, en particulier, à la mise en œuvre des SARP et à la correction des carences constatées lors des audits ;
7. *Autorise* le Secrétaire général à recevoir, pour le compte des programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, des contributions financières et en nature pour les projets de coopération technique et d'assistance technique, y compris des contributions volontaires sous forme d'expertise technique, de bourses d'études, de bourses de perfectionnement, de matériel d'enseignement et de fonds d'enseignement de la part des États, des institutions de financement et d'autres sources publiques et privées, et à agir comme intermédiaire entre les États en ce qui concerne l'octroi de bourses d'études et de bourses de perfectionnement, ainsi que la fourniture de matériel d'enseignement ;
8. *Prie instamment* les États qui peuvent le faire d'accorder aux programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, par l'intermédiaire des fonds volontaires de l'OACI, des fonds supplémentaires destinés à lui permettre de mettre en œuvre des projets d'aviation civile, des trousseaux de mise en œuvre ou toute autre contribution susceptible de soutenir les États dans leurs efforts de mise en conformité avec les SARP et leurs besoins complémentaires en matière d'aviation civile;
9. *Encourage* les États et les autres partenaires du développement, y compris l'industrie et le secteur privé, à contribuer au Mécanisme de financement de la mise en œuvre des objectifs de l'OACI, qui leur permet de participer à la réalisation de projets OACI de développement de l'aviation civile ;
10. *Invite* les États contractants à fournir un soutien durable en matière de ressources financières et humaines par le biais du Programme OACI des volontaires de l'aviation (IPAV) afin de développer les capacités des États bénéficiaires à mettre en œuvre les normes et pratiques recommandées (SARP) de l'OACI, ainsi qu'à favoriser l'autonomie et la croissance ;
11. *Demande* au Conseil de conseiller et d'aider les pays en développement à s'assurer l'appui d'institutions de financement, d'États donateurs et d'autres partenaires du développement dans l'exécution des programmes OACI régionaux et sous-régionaux de sécurité et de sûreté, tels que le Programme de développement coopératif de la sécurité opérationnelle et du maintien de la navigabilité (COSCAP) et le Programme coopératif de sûreté de l'aviation (CASP).

## APPENDICE C

### Mise en œuvre des programmes de coopération technique et d'assistance technique

*L'Assemblée,*

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

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

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

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

*Considérant* que l'exécution de projets conformes aux SARP de l'OACI par la Direction de la coopération technique ou toute partie tierce extérieure à l'OACI améliore nettement la sécurité, la sûreté et l'efficacité de l'aviation civile dans le monde et soutient efficacement la réalisation des objectifs de développement durable (ODD) des Nations Unies dans le cadre de l'initiative Aucun pays laissé de côté de l'OACI,

*Considérant* que la pandémie de COVID-19 et la lenteur de la reprise du secteur du transport aérien ont eu une incidence importante sur l'aviation civile et sur les moyens des États et d'autres sources de financement pour donner la priorité aux investissements dans les projets de développement et d'infrastructure de l'aviation civile dans le monde entier, ce qui a engendré des annulations ou des retards dans les projets de coopération technique de l'OACI,

*Considérant* que l'OACI a élaboré des directives pratiques et alignées à l'intention des gouvernements et des exploitants de l'industrie afin de relancer le secteur du transport aérien international et de lui permettre de se remettre des impacts de la pandémie à l'échelle mondiale de manière coordonnée et de faire évoluer l'aviation post-COVID-19 vers plus de durabilité et de résilience,

*Considérant* que les trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack) sont élaborées et mises en œuvre en pleine conformité avec les mesures et les recommandations contenues dans le rapport de l'Équipe spéciale du Conseil de l'OACI sur la relance de l'aviation (CART) et qu'elles constituent un élément clé de leur mise en œuvre,

*Considérant* que le financement extrabudgétaire apporté aux programmes de coopération technique et d'assistance technique permet à l'OACI de fournir un appui initial aux États pour éliminer les carences constatées lors des audits de l'OACI et pour les aider dans leurs efforts de relance, de reprise et de résilience liés à la pandémie de COVID-19,

*Considérant* que les évaluations a posteriori des projets constituent de précieux outils pour les incidences des projets particuliers sur l'aviation et pour la planification des projets futurs,

*Considérant* que les entités non étatiques (publiques et privées) qui exécutent pour les États contractants des projets dans le domaine de l'aviation civile demandent de plus en plus à l'OACI, par le biais de la

Direction de la coopération technique, des conseils, de la coopération technique et de l'assistance technique dans les domaines traditionnels de la coopération technique et de l'assistance technique, et veillent à ce que leurs projets soient conformes aux SARP de l'OACI,

1. *Appelle l'attention* des États contractants qui demandent une coopération technique et une assistance technique sur les avantages que peuvent offrir des projets bien définis et fondés sur les plans de développement de l'aviation civile ;

2. *Invite instamment* les États contractants, lorsqu'ils mettent en œuvre des projets de développement de l'aviation civile par l'entremise de l'OACI, à accorder la priorité aux constatations et aux recommandations de l'USOAP-CMA et de l'USAP-CMA de l'OACI, ainsi que d'autres sources, telles que les conclusions et décisions des Groupes régionaux de planification et de mise en œuvre (PIRG) et des Groupes régionaux de sécurité de l'aviation (RASG), afin de rectifier les carences détectées, de résoudre les préoccupations significatives de sécurité et de sûreté et de tirer parti des possibilités d'amélioration dans tous les domaines de l'aviation civile, tout en contribuant directement à la réalisation de l'ensemble des objectifs stratégiques de l'OACI ;

3. *Appelle l'attention* des États contractants sur la coopération et l'assistance fournies par l'intermédiaire de projets sous-régionaux et régionaux exécutés par l'OACI, tels que le COSCAP et le CASP et *prie instamment* le Conseil de continuer à accorder la priorité à la gestion et à la mise en œuvre de ces projets par l'intermédiaire des programmes de coopération technique et d'assistance technique, compte tenu des avantages connexes importants qu'ils procurent ;

4. *Encourage* les États et les entités non étatiques engagées dans l'aviation civile à demander le soutien de l'OACI, le cas échéant, par l'entremise de ses programmes et activités de soutien à la mise en œuvre, afin de relever les défis qu'a entraînés la pandémie de COVID-19 dans le domaine de l'aviation et assurer une relance et une reprise rapides ;

5. *Demande* au Secrétaire général de renforcer l'application, par l'Organisation, d'une approche systémique aux activités de soutien à la mise en œuvre, dans le but de mettre en place des systèmes nationaux de supervision solides et durables ;

6. *Prie instamment* les États d'accorder une priorité élevée à la formation de leur personnel national d'aviation civile dans les domaines technique, opérationnel et de gestion par la création d'un programme de formation approfondi, et *rappelle* aux États l'importance de prendre les dispositions adéquates relativement à cette formation et la nécessité de prévoir les encouragements qui conviennent pour inciter les intéressés, une fois leur formation terminée, à rester à leur service dans leurs spécialités respectives ;

7. *Encourage* les États à concentrer leurs efforts sur le développement des centres d'enseignement existant dans leur région et à donner leur appui aux centres régionaux de formation établis dans leur région pour la formation avancée de leur personnel national d'aviation civile lorsque cette formation ne peut pas être donnée sur leur territoire, de manière à favoriser une capacité d'autonomie dans la région ;

8. *Invite instamment* les États qui bénéficient de la coopération technique ou d'une assistance technique par l'intermédiaire de l'OACI à faire en sorte, pour ne pas retarder la mise à exécution des projets, qu'une décision soit prise dans les meilleurs délais au sujet des experts ainsi que des éléments formation et acquisition, en conformité avec les conditions respectives figurant dans l'accord de projets ;

9. *Appelle l'attention* des États contractants sur le Service des achats d'aviation civile (CAPS) que l'OACI met à la disposition des pays en développement pour leurs achats de matériel d'aviation civile

d'une valeur élevée et pour les contrats de services techniques qu'ils doivent passer, et qui offre un processus complet d'acquisitions ;

10. *Appelle l'attention* des États contractants, des partenaires financiers et des autres parties prenantes du secteur de l'aviation sur les trousse de mise en œuvre de l'OACI (iPack), qui constituent une solution prête à être déployée, efficace et normalisée, composée de documents d'orientation, de programmes de formation, d'outils et de soutien d'experts, visant à faciliter la mise en œuvre des dispositions de l'OACI et à guider les entités étatiques grâce à des solutions harmonisées et flexibles ;

11. *Demande* que tous les États contractants encouragent les experts techniques pleinement qualifiés à se porter candidats pour être inscrits sur la liste des experts de la Direction de la coopération technique ;

12. *Demande* au Secrétaire général de promouvoir l'utilisation généralisée d'indicateurs de performance pour évaluer de façon objective l'impact des activités de coopération et d'assistance techniques sur la mise en œuvre des SARP de l'OACI ;

13. *Encourage* les États à se prévaloir des services d'assurance de la qualité offerts par la Direction de la coopération technique, sur une base de recouvrement des coûts, pour la supervision de projets exécutés par des tiers, hors des programmes de coopération technique et d'assistance technique de l'OACI, incluant la vérification de leur conformité aux SARP de l'OACI ;

14. *Encourage* les États et les donateurs à considérer les évaluations a posteriori de leurs projets d'aviation civile comme faisant partie intégrante des activités de planification et de mise en œuvre du projet et à en prévoir le financement.

## **Point 26 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile**

À sa treizième séance, le Comité exécutif a examiné le point de l'ordre du jour intitulé « Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile » et y a donné suite comme indiqué :

### *Formation et renforcement des capacités*

26.1 La note A41-WP/29, présentée par le Conseil de l'OACI, a résumé les activités de l'OACI dans le domaine de la formation aéronautique civile depuis la 40<sup>e</sup> session de l'Assemblée. Elle présente aussi les réalisations du Programme TRAINAIR PLUS (TPP) et du réseau de centres de formation à la sûreté de l'aviation, ainsi que d'autres priorités de formation destinées à aider les États membres durant le prochain triennat. La Section de la formation mondiale en aviation (GAT), intégrée à la Direction de la coopération technique (TCB) de l'OACI, intègre continuellement de nouveaux modules de formation selon différentes modalités de mise à disposition aux programmes de planification et de mise en œuvre du renforcement des capacités et des ressources humaines des États membres, et ouvre davantage le TPP, les partenariats et les accords de gestion de la formation à de nouveaux membres, afin de renforcer le caractère accessible et inclusif des cours de formation. Le Comité s'est dit favorable aux stratégies de commercialisation de l'OACI qui visaient à élargir les synergies commerciales et à consolider la transformation numérique à l'instar du reste de l'Organisation. Le Comité a pris note des propositions visant à utiliser les documents sur l'assurance de la qualité élaborés par le Groupe de travail sur la formation du Groupe d'experts de la sûreté de l'aviation qui permettraient de veiller à ce que les activités de formation et de renforcement des capacités dans le domaine AVSEC qui étaient assurées par l'OACI soient soumises à un processus d'assurance de la qualité rigoureux pour garantir leur adéquation.

26.2 La note A41-WP/344, présentée par la Fédération de Russie, a mis l'accent sur des propositions et des recommandations visant la mise en œuvre réussie du programme de formation TRAINAIR PLUS destiné aux professionnels de l'aviation civile internationale dans le domaine de la sûreté de l'aviation. Le Comité s'est dit favorable à ce que l'OACI continue d'encourager les retours sur expérience des membres TRAINAIR PLUS également centres de formation à la sûreté de l'aviation (CFSA) pour ce qui était de déterminer les besoins en formation AVSEC. En outre, il a approuvé l'idée d'envisager de faire appel au réseau des CFSA de l'OACI pour la finalisation puis la traduction des supports de cours de formation AVSEC.

26.3 La note A41-WP/135, présentée par Singapour, avec le parrainage de l'Afrique du Sud, de l'Arabie Saoudite, des Bahamas, du Bhoutan, des États-Unis, des Fidji, du Myanmar, des Palaos, de la Papouasie-Nouvelle-Guinée, des Philippines, de Samoa, de la Thaïlande, du Timor-Leste, de la République bolivarienne du Venezuela et du Royaume-Uni, a fait état de la manière dont le programme des directeurs généraux de l'aviation civile sur la résilience de l'aviation, élaboré de concert par l'OACI et Singapour, a fourni aux directeurs généraux un cadre dans lequel ils ont pu examiner et partager des données d'expérience et conjuguer leurs efforts afin de mettre en place un système d'aviation international plus résilient et plus durable. Le Comité a appuyé la coordination entre l'OACI et la Singapore Aviation Academy (SAA) pour ce qui était de la mise au point du programme des directeurs généraux de l'aviation civile sur la résilience de l'aviation, et il a encouragé l'OACI à promouvoir et à appliquer ces principes dans le cadre d'ateliers destinés aux directeurs généraux de l'aviation civile.

26.4 La note A41-WP/375, présentée par l'Uruguay, avec le parrainage de l'Argentine, du Brésil, du Chili, de la Colombie, d'El Salvador, de l'Équateur, de l'État plurinational de Bolivie, du Guatemala, du Guyana, du Panama, du Paraguay, du Pérou, de la République bolivarienne du Venezuela et de la République dominicaine, États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a décrit les possibilités de renforcement des capacités offertes par la Commission. Le Comité a pris note de l'importance de nouer et de renforcer des partenariats pour la formation aéronautique à l'aide du partage des connaissances, et de veiller à ce que les ressources de l'OACI soient disponibles et utilisées. Il a estimé que l'Organisation favorisait l'adoption de ces pratiques optimales dans le cadre de son programme TPP par la normalisation de l'élaboration des cours et de la façon dont ils sont dispensés, ainsi que la création de listes de réserve d'instructeurs qualifiés, de concepteurs de cours, de concepteurs de systèmes pédagogiques (ISD), de validateurs ISD et d'experts en la matière, en vue d'améliorer la qualité de la formation dans les États de la CLAC et à l'échelle mondiale. Le Comité a encouragé la participation aux efforts internationaux efficaces et fondés sur les risques afin de renforcer la sûreté de l'aviation et de fournir une assistance là où elle est la plus nécessaire. Il a aussi été souligné que les ressources en matière d'assistance technique disponibles dans le cadre du Programme de soutien de la mise en œuvre et de développement – Sûreté (ISD-SEC), dont les bureaux régionaux de l'OACI, pouvaient contribuer à atteindre les objectifs fixés dans la note de travail.

26.5 La note A41-WP/367, présentée par la Commission africaine de l’aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États Africains<sup>1</sup>, portait sur la croissance attendue du secteur de l’aviation en Afrique qui entraînait des difficultés pour répondre à la demande de capital humain dans le secteur de l’aviation dans la région. Le Comité a appuyé les efforts de l’OACI visant à aider l’Association des organismes africains de formation aéronautique (AATO) à mettre en œuvre la feuille de route des États africains concernant la formation en aéronautique, afin de repérer les capacités à renforcer et d’encourager l’autonomie grâce aux programmes de formation des formateurs. Il a exhorté l’OACI à continuer de fournir une assistance par le biais d’activités diverses figurant dans le Plan régional de mise en œuvre complet pour la sécurité de l’aviation en Afrique (Plan AFI).

26.6 La note A41-WP/376, présentée par la Commission africaine de l’aviation civile (CAFAC) au nom de 54 États Africains, abordait à la fois la nécessité d’établir une feuille de route pour la formation et le renforcement des capacités en aéronautique à l’intention des États membres de la CAFAC, pour permettre à ces derniers de remplir leurs obligations nationales et mondiales en matière de transport aérien, et le rôle de la GAT dans la mise en œuvre de la résolution A40-25. Le Comité a appuyé la note.

26.7 La note A41-WP/354, présentée par le Conseil international des aéroports (ACI), la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), la Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne (IFATCA), l’Organisation internationale du Travail (OIT), la Fédération internationale des ouvriers du transport (ITF), le Conseil international de coordination des associations d’industries aérospatiales (ICCAIA), l’Association internationale du fret aérien (TIACA) et l’Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), et la note A41-WP/361, présentée par la Royal Aeronautical Society, ont rendu compte de l’incidence importante de la pandémie mondiale de COVID-19 sur la disponibilité d’effectifs compétents suffisants pour répondre aux exigences associées à la reprise de l’aviation. Le Comité a constaté l’appui sans équivoque exprimé à l’égard des notes de travail et a encouragé l’OACI à collaborer avec les États et le secteur pour repérer et relever les défis en matière de ressources humaines. Il a noté qu’il était nécessaire de développer un effectif diversifié et compétent à l’appui de l’aviation du futur en attirant davantage de jeunes dans le secteur, en favorisant la diversité et en promouvant les objectifs de décarbonation. En outre, il a pris note du rôle des activités de formation de l’OACI dans le cadre de l’initiative « prochaine génération de professionnels de l’aviation » (NGAP) qui passait par l’instauration de partenariats dédiés avec des prestataires de services de formation, des organisations internationales et des établissements d’enseignement supérieur, notant aussi que les organismes de réglementation et le secteur contribuaient à relever ces défis.

26.8 La note A41-WP/577, présentée par l’Indonésie, a fait état des contributions importantes de l’Indonésie en matière de renforcement des capacités et de sa stratégie en matière de ressources humaines. Le prix Centre d’excellence de formation (TCE) Platine de l’OACI a récemment été décerné à l’Indonésie pour le dynamisme de ses activités TPP, notamment dans la catégorie du « nombre le plus élevé de stagiaires ayant suivi le programme de formation virtuelle de l’OACI offert en 2020-2021 ». Ce prix témoignait de l’engagement fort de l’Indonésie auprès de l’OACI et en tant que chef de file mondial des TCE.

---

<sup>1</sup> Afrique du Sud, Algérie, Angola, Bénin, Botswana, Burkina Faso, Burundi, Cabo Verde, Cameroun, Comores, Congo, Côte d’Ivoire, Djibouti, Égypte, Érythrée, Eswatini, Éthiopie, Gabon, Gambie, Ghana, Guinée, Guinée-Bissau, Guinée équatoriale, Kenya, Lesotho, Libéria, Libye, Madagascar, Malawi, Mali, Maroc, Maurice, Mauritanie, Mozambique, Namibie, Niger, Nigéria, Ouganda, République centrafricaine, République démocratique du Congo, République-Unie de Tanzanie, Rwanda, Sao Tomé-et-Principe, Sénégal, Seychelles, Sierra Leone, Somalie, Soudan, Soudan du Sud, Tchad, Togo, Tunisie, Zambie et Zimbabwe.

### *Renforcement des compétences en formation*

26.9 La note A41-WP/140, présentée par la République populaire de Chine, avec le parrainage du Cambodge, de la Mongolie, de la République démocratique populaire lao et de la Thaïlande, a dressé un portrait général des pratiques actuelles de l'Organisation météorologique mondiale (OMM) et de l'OACI, ainsi que des contributions de la Chine au renforcement des compétences et des qualifications du personnel de météorologie aéronautique. À cet égard, le Comité a pris note du soutien collectif de plus en plus grand apporté aux États membres, du renforcement de la coopération avec l'OMM et de la nécessité d'éviter le dédoublement des efforts.

26.10 La note A41-WP/385, présentée par la République dominicaine, a décrit la nécessité d'évaluer la capacité des organismes de formation aéronautique (ATO) agréés à gérer les renseignements portant sur la formation aéronautique en réponse aux changements qu'a entraînés la pandémie de COVID-19 dans le secteur aéronautique. Le Comité a encouragé à continuer d'utiliser les données à l'appui de la formation et de la prise de décisions fondée sur des faits établis.

26.11 La note A41-WP/392, présentée par la République dominicaine, a soutenu que la formation pour le développement des compétences en gestion du changement était essentielle à la fois pour les fonctions exécutives et de gestion, compte tenu du nombre élevé de projets de mise en œuvre dans le secteur aéronautique, et dans un contexte environnemental difficile, attribuable à la fois à des facteurs humains et à des phénomènes naturels. Le Comité a appuyé la note de travail.

26.12 La note A41-WP/425, présentée par la République dominicaine, a recommandé une approche efficace et normalisée afin de déterminer les compétences nécessaires du personnel aéronautique. Le Comité a pris note de la demande de la République dominicaine selon laquelle l'OACI devrait adopter l'approche en question afin de déterminer les besoins en formation et de fournir la formation non seulement au personnel des autorités de l'aviation civile mais aussi au personnel des parties prenantes du secteur. Il a suggéré que l'OACI applique cette méthode de façon globale.

26.13 Les notes A41-WP/393 et WP/414, présentées par la République bolivarienne du Venezuela, avec l'appui du Panama et de la République dominicaine<sup>2</sup> ont résumé les avantages concrets que présentaient les stratégies de réalité augmentée et de réalité virtuelle en matière d'apprentissage et de renforcement des capacités, et a prié instamment les États et le secteur aéronautique d'appuyer l'OACI dans l'élaboration de normes et de pratiques recommandées relatives à l'utilisation de cette technologie. Le Comité a pris note de la recommandation.

26.14 La note A41-WP/441, présentée par les États membres de la Corporation des services de navigation aérienne de l'Amérique centrale (COCESNA)<sup>3</sup>, a souligné la contribution et les efforts déployés par la COCESNA et par l'Institut de formation aéronautique spécialisée d'Amérique centrale (ICCAE) pour assurer la poursuite de la formation fondée sur les compétences en Amérique du Nord, en Amérique centrale et dans les Caraïbes, afin d'atténuer de façon proactive les risques de sécurité pouvant découler de l'interruption prolongée de la formation en présentiel, en raison de la pandémie de COVID-19, et a préconisé à la fois la formation en présentiel et en mode virtuel pour assurer une certaine continuité dans les formations de l'OACI. Le Comité a constaté que pour assurer cette continuité, l'Organisation avait entrepris de passer des cours en présentiel existants aux cours virtuels depuis le début de la pandémie.

26.15 La note A41-WP/62, présentée par la Fédération internationale des victimes d'accidents aériens et leurs familles (ACVFFI), a présenté le nouveau cours de l'OACI intitulé « Assistance aux

---

<sup>2</sup> États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC)

<sup>3</sup> Belize, Costa Rica, El Salvador, Guatemala, Honduras et Nicaragua

victimes d'accidents d'aviation et à leurs familles (AAAVF) », et a prié instamment l'Organisation, les États membres et les organisations de promouvoir ce nouveau cours qui pourrait aider les autorités et les acteurs de l'aviation civile à comprendre et à appliquer la politique de l'OACI en matière d'assistance aux victimes. Le cours AAAVF a été élaboré sur la base d'éléments indicatifs élaborés par l'OACI en collaboration avec des experts de l'OACI, et de propositions venant de l'ACVFFI. Le Comité est convenu d'inviter l'Assemblée à modifier l'alinéa b) de la suite à donner et de « demander à l'OACI de faciliter la participation d'experts reconnus pour leur expérience touchant à la Politique de l'OACI sur l'assistance aux victimes ».

26.16 La note d'information A41-WP/350, présentée par la République dominicaine, a proposé des recommandations visant au renforcement des compétences en matière de leadership et de gestion du personnel de supervision de la sécurité, en vue d'améliorer l'efficacité du mandat et des résultats stratégiques en matière de sécurité opérationnelle dans les domaines de service SNA/AGA.

26.17 La note d'information A41-WP/352, présentée par la République dominicaine, a rendu compte de la nécessité d'élaborer et de mettre en place des cours de formation qui permettraient aux dirigeants et au personnel technique des services de navigation aérienne d'acquérir les connaissances et les aptitudes nécessaires à la gestion collaborative des courants de trafic aérien (ATFM/CDM), en vue de parvenir à un niveau acceptable de sécurité en utilisant les outils et les procédures proposés par l'OACI.

26.18 La note d'information A41-WP/478, présentée par la République populaire de Chine, a fait état de la manière dont l'aviation civile chinoise a continué de renforcer le recrutement et la formation de personnel intéressé par la recherche en matière de politique d'aviation civile, et a mis en place un modèle systématique, scientifique et durable de recrutement et de formation de personnel intéressé par la recherche et permettant la mise en application des résultats pertinents.

26.19 La note d'information A41-WP/479, présentée par la République populaire de Chine, a décrit le processus de réforme de la formation des inspecteurs de l'aviation civile mis en œuvre ces dernières années par le Gouvernement chinois, en vue de partager des expériences avec d'autres États et de promouvoir l'acquisition de qualifications et le renforcement des capacités des inspecteurs de l'aviation civile, pour garantir la sécurité de l'exploitation de l'aviation civile dans divers États.

26.20 La note d'information A41-WP/578, présentée par la République de Corée, a souligné la nécessité de coopérer dans le secteur de la formation et de soutenir l'établissement de l'école coréenne d'aviation (KAA) par la République de Corée, pour faire suite aux préoccupations suscitées par le manque de la formation du personnel technique pendant la pandémie.

26.21 Le Comité a pris connaissance des notes d'information susmentionnées.

26.22 À l'issue de l'examen des présentes notes de travail et d'information et à la lumière des délibérations, le Comité a recommandé ce qui suit à l'Assemblée :

- a) encourager les États membres à appuyer l'OACI dans la recherche de possibilités de collaboration en matière de formation dans toutes les régions ;
- b) recommander aux États membres de tirer parti du portefeuille élargi de formations de l'OACI, qui exploitait les dernières technologies et applications dans divers formats d'apprentissage ;
- c) encourager le Conseil à participer activement à la promotion des activités de formation auprès des États membres en vue d'accroître la sensibilisation à l'échelle régionale.

**Point 27 : Mesures en faveur de l'égalité des sexes à l'OACI et dans le secteur mondial de l'aviation d'ici à 2030**

*Promouvoir l'égalité des sexes dans l'Organisation et le secteur aéronautique*

27.1 Le Comité exécutif a examiné la note WP/48, révision n° 1, *Mesures en faveur de l'égalité des sexes à l'OACI et dans le secteur mondial de l'aviation d'ici à 2030*, présentée par le Conseil. Il a pris note des activités de mise en œuvre menées par l'OACI pendant le triennat en cours et a encouragé l'OACI, les États membres et toutes les parties prenantes à afficher des objectifs plus ambitieux et à intensifier les mesures à tous les niveaux grâce à une stratégie globale visant à renforcer l'égalité des sexes dans le secteur aéronautique.

27.2 Le Comité a estimé que les progrès vers l'égalité des sexes dans le secteur de l'aviation étaient insuffisants et il a rappelé l'importance de renforcer l'engagement, d'instaurer des politiques ambitieuses, notamment en matière de ressources humaines, et de fixer des objectifs et des cibles quantifiables afin de réduire l'écart entre les sexes et d'accroître la représentation des femmes en aviation. En outre, il a encouragé à affecter davantage de ressources à l'égalité des sexes, entre autres en contribuant financièrement aux initiatives de formation et de renforcement des capacités des femmes dans le secteur aéronautique, en particulier dans les pays en développement.

27.3 Le Comité a insisté sur le fait que la collecte de données demeurerait essentielle pour avoir une vue d'ensemble de l'écart qui persistait entre les hommes et les femmes en aviation, ainsi que pour évaluer les progrès réalisés vers l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes dans le secteur. Dans le même esprit, il a approuvé le projet d'analyse de l'OACI au sujet de l'importance de disposer de données pour élaborer des politiques et prendre des décisions éclairées, comme il était indiqué dans la note WP/48, révision n° 1.

27.4 Le Comité a en outre approuvé les futurs domaines prioritaires des travaux de l'Organisation relatifs à l'égalité des sexes, comme il était indiqué dans la note de travail, notamment la prise en compte des questions de genre à l'OACI dans le cadre du Plan d'action à l'échelle du système des Nations Unies pour l'égalité des sexes et l'avancement des femmes, et il a exhorté l'OACI à s'inspirer des meilleures pratiques du système des Nations Unies, en particulier en collaboration avec ONU-Femmes.

27.5 Le Comité s'est félicité de l'organisation du deuxième Sommet mondial sur l'égalité des sexes en aviation, qui se tiendrait en 2023 à Madrid (Espagne), et il a encouragé les États membres à participer activement et à apporter leur concours à ce rendez-vous important.

27.6 Le Comité a résolument appuyé le contenu de la note de travail et il est convenu de modifier encore le projet de résolution qui figurait en appendice à la note WP/48, révision n° 1 (septième paragraphe des considérants et paragraphe 14 du dispositif), de façon à rendre compte du lien entre l'accès à des emplois décents et la hausse du volume de ressources humaines qualifiées disponibles dans le secteur aéronautique, ainsi que de l'importance de nouer des partenariats plus solides avec les organisations internationales, respectivement.

27.7 Dans cette perspective, le Comité a invité l'Assemblée à adopter la résolution modifiée figurant en appendice à la note WP/48, révision n° 1.

27.8 À la lumière des délibérations, le Comité est convenu de soumettre, pour adoption par la Plénière, la résolution ci-après :

**Résolution 27/1 : Programme OACI pour l'égalité des sexes visant à promouvoir la participation des femmes dans le secteur mondial de l'aviation**

*Consciente* que les femmes constituent la moitié de la population mondiale ;

*Consciente aussi* que la promotion de l'égalité des sexes s'inscrit dans le cadre de la lutte contre toutes les discriminations et contribue à une plus grande diversité ;

*Reconnaissant* *Notant* que lors de la 23<sup>e</sup> session spéciale de l'Assemblée générale des Nations Unies (AGNU) tenue en juin 2000, après avoir passé en revue la mise en œuvre de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing adoptés durant la quatrième Conférence mondiale sur les femmes en septembre 1995, les gouvernements se sont engagés à prendre de nouvelles mesures destinées à accélérer la mise en œuvre du Programme d'action et à assurer la concrétisation intégrale des engagements en faveur de l'égalité des sexes, du développement et de la paix ;

*Considérant* que la résolution A/RES/69/151 de l'AGNU adoptée le 18 décembre 2014 souligne la nécessité évoquée dans des résolutions précédentes et ayant trait au « renforcement des dispositifs institutionnels d'appui à l'égalité des sexes et à l'autonomisation des femmes », et invite tous les acteurs, notamment les institutions spécialisées de l'ONU et le secteur privé, à intensifier et à accélérer les mesures visant à assurer une mise en œuvre complète et efficace de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing ;

*Notant* qu'en septembre 2015, au Sommet des Nations Unies sur le développement durable de 2015, les dirigeants du monde entier se sont rassemblés au siège de l'ONU à New York pour adopter le Programme de développement durable à l'horizon 2030, engageant leurs pays à un nouveau partenariat mondial visant à réduire l'extrême pauvreté, et établissant une série d'objectifs et de cibles connus sous le nom d'Objectifs de développement durable, dont le cinquième Objectif vise à parvenir à l'égalité des sexes et à autonomiser les femmes et les filles ;

*Se félicitant* des résultats de la Réunion de mobilisation des dirigeants du monde en faveur de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes de septembre 2015, lors de laquelle plus de 80 dirigeants mondiaux se sont engagés à mettre fin à la discrimination contre les femmes et à adopter de nouvelles mesures et cibles pour accélérer la réalisation de l'autonomisation des femmes et de l'égalité des sexes ;

*Constatant* que la réalisation de l'égalité des sexes et l'accès à des emplois décents pourraient augmenter le volume de ressources humaines qualifiées disponibles pour notre secteur de l'aviation ;

*Notant avec satisfaction* les thèmes d'ONU Femmes pour la célébration de la Journée internationale des femmes chaque année, qui font de la commémoration de la Journée un point de ralliement pour renforcer le soutien aux droits et à la participation des femmes dans les domaines politique et économique et les capacités de prise de décision ; ~~2016 : Parité 2030 : avancer plus vite vers l'égalité des sexes comme étant une initiative d'actualité pour aider les dirigeants nationaux à renforcer leurs engagements envers l'égalité des sexes et l'autonomisation des femmes et à accélérer le mouvement en vue d'une mise en œuvre effective,~~

*Soulignant* qu'en ~~2016, 21~~ <sup>2022, 27</sup> ans après l'adoption du Programme d'action, des niveaux importants d'inégalité entre les femmes et les hommes subsistent dans des domaines critiques qui comprennent, mais sans s'y limiter, l'accès à un travail décent et l'élimination de l'écart salarial entre les sexes ;

*Rappelant* la résolution ~~A36-27~~ <sup>A36-27</sup> de l'Assemblée de l'OACI : *Égalité des sexes*, en particulier l'alinéa b) du paragraphe 1 du dispositif, qui stipule que : « tous les efforts devraient être poursuivis par l'OACI pour

parvenir à l'égalité et à l'équité entre les sexes, en respectant pleinement le principe de la représentation géographique équitable»;

*Rappelant* aussi le Programme d'action de Beijing de 1995, dans lequel le Secrétaire général de l'Organisation des Nations Unies demandait instamment aux organisations internationales et aux institutions spécialisées des Nations Unies, telles que l'OACI, d'établir des programmes afin d'atteindre l'objectif d'une représentation des sexes parfaitement équilibrée (50-50) à tous les niveaux ;

*Notant* que la réalisation de l'égalité entre les sexes dans l'aviation nécessite une mobilisation à quatre niveaux différents, celui des États membres, des organes directeurs et techniques de l'OACI, du Secrétariat de l'OACI et du secteur de l'aviation, que l'OACI doit prendre en compte de manière exhaustive et globale dans l'élaboration de ses programmes et politiques en matière d'égalité entre les sexes et dans les rapports sur leurs résultats ;

*Consciente* que la politique de l'OACI en matière d'égalité entre les sexes doit être fondée sur des données et des statistiques complètes concernant les quatre niveaux susmentionnés, recueillies et présentées sur une base pluriannuelle et accompagnées d'une répartition géographique ;

*Considérant* que l'élaboration des politiques et des programmes de l'OACI devrait être fondée sur des échanges plus larges entre toutes les parties prenantes concernées, telles que les États, d'autres organisations internationales, le secteur de l'aviation, les universités et la société civile ;

*Notant* que, comme le demandait l'Assemblée par la résolution A39-30, le Programme OACI pour l'égalité des sexes a été établi en 2017 avec le principal objectif de faciliter et de coordonner des programmes et projets ciblés pour permettre de progresser vers l'objectif de l'égalité des sexes à l'horizon 2030, en particulier aux postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, au sein de l'OACI, des États et du secteur mondial de l'aviation, et de faire des rapports périodiques à ce sujet ;

*Notant avec satisfaction* les progrès réalisés par l'OACI et les États membres en application de la résolution ~~A36-27~~ A39-30 de l'Assemblée, tout en notant avec regret que les progrès vers l'égalité des sexes restent limités et trop lents ;

*Reconnaissant* que les nominations au Secrétariat de l'OACI sont fondées sur le mérite, compte dûment tenu de l'importance de recruter le personnel sur une base géographique aussi large que possible et d'assurer la représentation équitable des deux sexes ;

*Reconnaissant* *Constatant* que, nonobstant les défis qui subsistent, l'OACI devrait continuer de se centrer davantage sur les droits des femmes et l'égalité entre les sexes en faisant sa part dans la promotion des objectifs de la Déclaration et du Programme d'action de Beijing et du cinquième Objectif de développement durable de l'ONU, et que des mesures nouvelles et ambitieuses sont requises d'urgence pour atteindre cet objectif ;

*Prenant note* de la résolution adoptée le 20 juillet 2022 par l'Assemblée générale des Nations Unies, laquelle a proclamé le 24 juin Journée internationale des femmes dans la diplomatie.

*L'Assemblée,*

1. *Réaffirme* son engagement à renforcer l'égalité entre les sexes et la promotion de la femme en appuyant le cinquième Objectif de développement durable : *Assurer l'égalité des sexes et autonomiser toutes les femmes et les filles*, y compris en visant à atteindre l'objectif ambitieux

d'une représentation 50-50 (femmes-hommes) d'ici 2030 à tous les postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur dans le secteur mondial de l'aviation ;

2. *Réaffirme aussi* le rôle essentiel et catalyseur de l'Assemblée et du Conseil de l'OACI dans la promotion de l'égalité des sexes et de l'autonomisation des femmes et des filles, et encourage les États membres à tenir compte des recommandations de la *Déclaration sur une meilleure représentation des sexes dans les organes directeurs et techniques de l'OACI*, et à accorder toute l'attention voulue à l'égalité des chances dans les candidatures de femmes qualifiées aux postes de représentants et autres experts aux organes, groupes et réunions de l'OACI ;
3. *Demande* au Secrétaire général d'inclure une évaluation des progrès accomplis sur la base de la présente déclaration dans son rapport annuel au Conseil sur la mise en œuvre du Programme OACI pour l'égalité des sexes et son plan de mise en œuvre ;
4. *Encourage* les États à mettre un accent particulier sur l'égalité des sexes lorsqu'ils proposent des candidats aux postes de direction et de décision du Secrétariat de l'OACI ;
5. *Prie instamment* les États, les organisations régionales et internationales de l'aviation et l'industrie aéronautique internationale d'adopter une position et des engagements fermes et déterminés pour faire avancer les droits des femmes, et de prendre les mesures nécessaires pour renforcer l'égalité entre les sexes en appuyant des politiques ainsi que l'établissement et l'amélioration de programmes et projets visant à améliorer les perspectives de carrière des femmes au sein des organes directeurs et techniques de l'OACI, du Secrétariat de l'OACI et du secteur mondial de l'aviation ;
6. *Invite* les États à envisager de fixer des cibles et des objectifs ambitieux en ce qui concerne l'égalité entre les sexes dans les effectifs de l'aéronautique, en particulier dans les fonctions d'administration de haut niveau, techniques et de direction, et à assortir ces engagements d'un financement adéquat en attribuant un budget suffisant et en mobilisant des ressources financières de toutes provenances ;
7. *Convient*, à cet égard, qu'un objectif intermédiaire tel que 25 d'ici 2025 élaboré par l'IATA, selon lequel le nombre de femmes occupant des postes aux échelons supérieurs et dans des domaines sous-représentés devrait être augmenté de 25 pour cent ou jusqu'à un minimum de 25 pour cent d'ici 2025, devrait servir d'inspiration à toutes les catégories de parties prenantes de l'aviation, y compris l'OACI ;
8. *Prie instamment* les États membres et encourage les parties prenantes, le cas échéant, à combler les lacunes et à relever les défis, à prendre des mesures spécifiques, mesurables et limitées dans le temps et à mobiliser des ressources financières adéquates afin de faire progresser l'égalité entre les sexes, de renforcer l'efficacité et la responsabilisation des institutions à tous les niveaux pour promouvoir l'égalité des sexes et l'autonomisation de toutes les femmes et les filles et, en tant que de besoin, d'intégrer une perspective de genre dans leurs politiques, plans et processus en matière d'aviation civile ;
9. *Invite* les États à mieux faire connaître les perspectives professionnelles pour les filles et les femmes dans l'aviation et à tirer parti, à cet égard, des modèles de femmes qui ont réussi dans ce secteur ;
10. *Prie instamment* les États, dans le cadre des engagements nationaux envers l'égalité des sexes, de coopérer avec l'Organisation en partageant les pratiques optimales et en travaillant en partenariat avec l'OACI dans des programmes et des projets visant à accroître le pool de femmes dans le secteur de l'aviation et à encourager les femmes à développer plus avant leur carrière en aviation,

notamment par la promotion des femmes dans des carrières en aviation réalisée par des ministères d'État responsables de l'enseignement supérieur ;

~~Charge le Secrétaire général de faciliter le travail de l'OACI en établissant, d'ici au milieu de 2017, un Programme OACI pour l'égalité des sexes dont le principal objectif est de faciliter et de coordonner des programmes et projets ciblés visant à accomplir des progrès en direction de l'objectif de l'égalité des sexes à l'horizon 2030, en particulier aux postes de la catégorie des administrateurs et fonctionnaires de rang supérieur, au sein de l'OACI, des États et du secteur mondial de l'aviation, et à faire des rapports périodiques à ce sujet ;~~

11. ~~Demande à l'OACI de produire des statistiques pluriannuelles et détaillées sur l'égalité entre les sexes, en soulignant les progrès réalisés à tous les niveaux, et de présenter ces statistiques dans son rapport annuel sur la mise en œuvre du Programme pour l'égalité des sexes et son plan de mise en œuvre, et tous les trois ans à l'Assemblée, et invite les États à soutenir l'OACI dans cette entreprise ;~~
12. ~~Demande à l'OACI d'élaborer un nouveau plan 2.0 de mise en œuvre du Programme pour l'égalité des sexes afin de renforcer l'égalité entre les sexes et l'autonomisation des femmes dans l'Organisation et le secteur de l'aviation ;~~
13. ~~Demande en outre à l'OACI d'inclure l'égalité des sexes comme élément central de sa stratégie et de ses politiques en matière de ressources humaines, en élaborant une approche exhaustive portant notamment sur le recrutement, le perfectionnement professionnel, les promotions, la formation et les conditions de travail, afin de permettre un meilleur équilibre entre vie professionnelle et vie personnelle ;~~
14. ~~Suggère de renforcer les partenariats pour l'égalité des sexes entre l'OACI et le secteur aéronautique, les États membres, les organisations internationales et la société civile, afin de promouvoir, de partager et d'échanger les bonnes pratiques ;~~

~~Demande au Secrétaire général de rendre compte chaque année au Conseil des mesures mises en œuvre et des progrès réalisés en vue de promouvoir l'égalité des sexes dans toutes les catégories de postes du Secrétariat de l'OACI, et des statistiques sur l'égalité des sexes dans l'aviation — dans la mesure où elles sont fournies sur une base volontaire — au niveau des États et de l'industrie aéronautique internationale ;~~

15. ~~Encourage l'OACI à renforcer la responsabilité du Secrétariat en ce qui concerne la mise en œuvre des engagements en matière d'égalité des sexes et d'autonomisation des femmes et des filles par la mise en œuvre continue du Programme OACI pour l'égalité des sexes, en particulier dans le cadre du système des Nations Unies ;~~
16. ~~Déclare que la présente résolution remplace la résolution A36-27 A39-30.~~

#### *Activités et initiatives des États*

27.9 Le Comité a examiné la note WP/219, présentée par le Bangladesh, portant sur la promotion du Programme de l'OACI pour l'égalité des sexes dans le cadre de l'initiative sur la prochaine génération de professionnels de l'aviation (NGAP). Le Comité a appuyé les mesures présentées dans la note de travail et a reconnu qu'il était important que les États fassent preuve d'un leadership plus fort dans la promotion de l'égalité des sexes, le partage des bonnes pratiques relatives au développement de carrière pour les femmes, le renforcement des capacités et l'amélioration de la représentation des femmes, et il a noté la corrélation entre les objectifs de l'initiative NGAP et les impératifs d'égalité des sexes.

27.10 Le Comité a examiné la note WP/263, présentée par l'Inde, relative aux politiques et aux initiatives qui orientent les activités en faveur de l'égalité des sexes en Inde. Le Comité a accueilli avec satisfaction les efforts et les progrès accomplis par l'Inde et a souligné qu'il était important que les États membres et le secteur élaborent des politiques favorables à une approche globale et systématique en faveur de l'égalité des sexes dans le secteur au niveau national.

27.11 Le Comité a examiné la note WP/564, présentée par l'Afrique du Sud et le Royaume-Uni, portant sur la promotion de l'égalité des sexes dans le secteur mondial de l'aviation. Il s'est félicité des initiatives menées par l'Afrique du Sud et le Royaume-Uni en faveur de l'égalité des sexes. Il a reconnu que la question des inégalités entre les sexes demeurerait un défi important pour le secteur et a rappelé l'importance d'échanger les bonnes pratiques et les expériences en la matière. Le Comité a appuyé la proposition faite dans la note de travail encourageant les États membres à élaborer des plans d'action dotés de calendriers précis et à rendre compte aux Assemblées suivantes de leur avancement. À cet égard, le Comité a encouragé l'OACI à continuer de travailler avec les États dans leurs initiatives de promotion de l'égalité des sexes, en particulier en tirant parti des enseignements et des résultats du Sommet mondial sur l'égalité des sexes en aviation de 2018.

27.12 Le Comité a examiné la note WP/220, présentée par l'Uruguay, dans laquelle il a été question de favoriser la participation des femmes dans le secteur de l'aviation civile aux niveaux mondial et régional grâce à un certain nombre de passerelles possibles, comme la promotion de l'égalité des chances dans les possibilités d'emploi, l'éducation et la formation, la représentation et la participation des femmes dans les processus de prise de décision, l'accent mis sur la sensibilisation, la collecte de données, et le renforcement des collaborations et des partenariats. Le Comité a accueilli favorablement les propositions visant à encourager l'égalité des sexes dans le secteur de l'aviation en assurant la promotion du Programme de l'OACI pour l'égalité des sexes et de l'initiative NGAP. Le Comité a en outre incité l'OACI à envisager de mener des études et des analyses qui pourraient aider les États à prendre des mesures efficaces en faveur de l'égalité des sexes.

27.13 Le Comité a examiné la note WP/563, présentée par le Venezuela et appuyée par l'Argentine, le Costa Rica, le Panama et la République dominicaine, portant sur le rôle des femmes dans le secteur aéronautique. Le Comité a accueilli avec satisfaction les efforts du Venezuela en vue de renforcer l'égalité des sexes, et plus particulièrement, d'arriver à la parité des sexes aux postes de niveau supérieur. Le Comité a exprimé son soutien aux propositions visant à renforcer la sensibilisation à l'égalité des sexes, reposant sur une approche fondée sur les programmes pour aborder les questions relatives à l'égalité des sexes au niveau national, et sur l'échange de connaissances et d'expériences des femmes dirigeantes du secteur en vue d'inspirer la prochaine génération.

27.14 Le Comité a aussi examiné la note WP/264 dans laquelle la CAFAC, au nom de 54 États africains, a décrit les activités menées dans la région sur la question du genre et a prié instamment les États membres et l'OACI de faire preuve d'un engagement et d'un leadership plus forts. Le Comité a noté les avancées faites dans la région et a appuyé les propositions visant à encourager l'élaboration de feuilles de route et de plans de mise en œuvre par les États, et à favoriser la représentation des femmes dans les postes de niveau supérieur, ainsi que leur participation aux forums et aux réunions sur l'aviation, et de faciliter le renforcement des capacités en faveur des femmes dans l'aviation. Le Comité a aussi demandé à l'OACI de continuer d'appuyer les États en contribuant à la promotion, à l'élaboration et à la diffusion d'analyses, de rapports et d'orientations, ainsi qu'à faciliter la collecte de données. De plus, le Comité a souligné l'importance d'examiner les effets de la COVID-19 sur les femmes et de leur donner la priorité dans les programmes de relance. Il a en outre pris acte de la nécessité pour les États de consacrer plus de ressources en priorité aux programmes sur l'égalité des sexes.

### *Initiatives menées par le secteur aéronautique*

27.15 Le Comité a examiné la note WP/67, présentée par l'IATA (Association du transport aérien international), l'IFATCA (Fédération internationale des associations de contrôleurs de la circulation aérienne) et l'IFALPA (Fédération internationale des associations de pilotes de ligne) et s'est félicité de l'initiative 25 d'ici à 2025, qui était une étape importante et un excellent exemple défendu par le secteur pour renforcer l'égalité des sexes et la représentation des femmes.

27.16 Le Comité a reconnu le rôle de leadership des parties prenantes du secteur en tant que partenaires clés des États membres et de l'OACI dans la promotion de l'égalité des sexes dans le secteur. À cet égard, le Comité a invité les États membres à encourager les acteurs de leur secteur à s'engager activement dans l'initiative 25 d'ici à 2025 de l'IATA ainsi que dans des initiatives similaires.

### **Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif**

28.1 Une délégation a demandé à ce que les notes de travail soient examinées l'une après l'autre et dans l'ordre suivant : WP/284, WP/295, WP/429, WP/455, WP/456 et WP/430. Le Comité exécutif est convenu d'examiner les notes de travail se rapportant au présent point à tour de rôle mais dans l'ordre suivant : WP/429, WP/284, WP/295, WP/430, WP/455 et WP/456. Il a donc commencé par examiner la note WP/429, présentée par le Conseil, qui rendait compte à l'Assemblée d'une infraction à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* commise par la République du Bélarus eu égard à l'événement associé au vol Ryanair FR4978, survenu dans l'espace aérien du Bélarus le 23 mai 2021. À la suite d'une enquête d'établissement des faits, le Conseil avait déterminé que, le 23 mai 2021, le Gouvernement du Bélarus avait commis un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord. Le Conseil avait aussi jugé que les actions du Gouvernement du Bélarus constituaient une violation grave et flagrante de la Convention de Chicago, dont l'Assemblée devait être saisie en vertu de l'article 54, alinéa k) de la Convention. Par la note WP/429, l'Assemblée a donc été invitée à prendre acte de l'infraction à la Convention de Chicago commise par le Bélarus et à adopter une résolution de l'Assemblée, comme il était proposé dans l'appendice à la note.

28.2 La grande majorité des délégations qui ont pris la parole se sont déclarées favorables à la note WP/429 et au projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice, reprenant ainsi à leur compte la détermination du Conseil à considérer que les actions commises par Gouvernement du Bélarus, qui avaient entraîné le déroutement du vol Ryanair FR4978 pour l'obliger à atterrir à l'aéroport de Minsk le 23 mai 2021, constituaient une violation grave et flagrante de la Convention de Chicago et un acte d'intervention illicite ayant menacé la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale. Plusieurs délégations ont félicité l'équipe d'enquête d'établissement des faits (l'équipe d'enquête) pour avoir mené son enquête de manière professionnelle et impartiale, et elles ont donné un avis favorable à son rapport, qui se fondait sur des preuves objectives et sur une méthodologie équilibrée.

28.3 Exprimant son appui à la note WP/429, une délégation a souligné que bien que la résolution diplomatique des conflits soit préférable dans le contexte multilatéral, la recherche d'une solution à l'amiable était impossible dans cette affaire eu égard à l'infraction flagrante à la Convention commise par le Bélarus. Quelques délégations ont émis l'avis que la communauté internationale ne devrait pas tolérer des comportements comme celui du Gouvernement bélarussien et qu'il devrait y avoir des répercussions lorsque qu'un État contractant contrevenait à la Convention de Chicago. Une délégation a invité les autres délégations à appuyer la résolution de l'Assemblée en indiquant qu'elle concernait une problématique importante pour l'aviation civile internationale et que l'Assemblée devait donc y donner suite.

28.4 Un petit nombre de délégations n'ont appuyé ni la note WP/429 ni le projet de résolution qui lui était joint. Certaines d'entre elles ont soutenu que la méthode et les conclusions du rapport de l'équipe d'enquête manquaient de professionnalisme, était tendancieuses et manquaient d'objectivité. D'autres ont indiqué que la question débattue était de nature politique et que certaines délégations se servaient de cette plateforme pour défendre leurs intérêts politiques et marginaliser d'autres États, faisant ainsi fi de la réputation de longue date de l'OACI en tant qu'organe technique. Observant que le projet de résolution de l'Assemblée joint à la note WP/429 contrevenait aux principes qui sous-tendaient la Convention de Chicago, ces délégations ont prié instamment l'Assemblée de rester à l'écart des questions politiques et de limiter ses travaux aux questions techniques visant à favoriser l'aviation civile internationale et l'amitié entre les nations. Une délégation a estimé que l'équipe d'enquête ne disposait ni du mandat, ni des termes de références pour mener sa prétendue enquête. De l'avis de cette délégation, bien que l'équipe d'enquête ait déclaré avoir interrogé le contrôleur de la circulation aérienne qui avait quitté le Bélarus après l'événement, aucun élément n'a été fourni pour prouver que le témoignage du contrôleur n'avait pas été obtenu sous la contrainte ou pour confirmer l'authenticité de l'enregistrement audio qu'il aurait fait à l'aide de son téléphone portable dans la tour de contrôle pendant l'événement. À la lumière de ces arguments, la délégation a conclu que la note WP/429 et le projet de résolution en appendice reposaient sur des informations sans fondement et constituaient par conséquent une provocation directe contre la souveraineté du Bélarus. La délégation s'est interrogée sur la raison pour laquelle l'OACI n'avait pas mené d'enquête lorsqu'un événement s'était produit il y avait quelques années, quand un aéronef à bord duquel voyageait le Président de la Bolivie avait atterri dans un État européen.

28.4 *bis* Une délégation a noté que le lendemain de l'incident, huit États européens avaient introduit des mesures restrictives unilatérales à l'encontre du Bélarus sans enquête préalable.

28.5 Une délégation a indiqué que, contrairement à ce qui avait été affirmé, la mission de la FFIT reposait sur l'article 55 de la Convention de Chicago et l'équipe disposait d'un mandat clair, approuvé par le Conseil. En outre, elle a souligné que le rapport de la FFIT faisait clairement état de la violation, par le Bélarus, de la Convention de Chicago et de la *Convention pour la répression d'actes illicites dirigés contre la sécurité de l'aviation civile*, signée à Montréal le 23 septembre 1971. Une autre délégation a rappelé que le Conseil avait approuvé la note A41-WP/429 après des délibérations et un examen rigoureux au cours desquels une écrasante majorité des membres du Conseil s'était exprimée en faveur des mesures recommandées dans ladite note. Une délégation a rappelé que, lors des débats au Conseil, cette délégation avait noté le caractère accusateur et partial du rapport de la FFIT. Une délégation a indiqué qu'il y avait une différence entre l'atterrissage en Europe d'un aéronef transportant le Président de la Bolivie et le cas présent, puisqu'il s'agissait d'un aéronef d'État et non d'un aéronef civil, ce pour quoi, en vertu de l'article 3, les dispositions de la Convention de Chicago ne s'appliquaient pas.

28.6 Le Comité a conclu que de nombreux États avaient pris acte de l'infraction de la République du Bélarus à l'égard de la Convention de Chicago et l'avaient condamnée. Une nette majorité d'États avaient appuyé le projet de résolution de l'Assemblée figurant en appendice à la note WP/429 et quelques États n'avaient appuyé ni la note, ni le projet de résolution joint en appendice. Le Comité est ensuite convenu de recommander à la Plénière d'adopter le texte de résolution de l'Assemblée suivant :

**Résolution 28/1 : Infraction à la Convention relative à l'aviation civile internationale commise par la République du Bélarus**

*L'Assemblée,*

*Rappelant* la décision du Conseil de l'OACI du 27 mai 2021 relative à l'incident concernant le vol Ryanair FR4978 survenu dans l'espace aérien du Bélarus le 23 mai 2021 ;

*Ayant pris connaissance* du rapport de l'Équipe d'enquête d'établissement des faits (l'Équipe d'enquête) instituée par la Secrétaire générale en application de cette décision du Conseil de l'OACI ;

*Ayant présents à l'esprit* les dispositions et principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, sachant que le principal objectif de l'OACI demeure d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale dans le monde ;

*Considérant* l'importance primordiale qu'il y a à préserver la sécurité de l'aviation civile internationale, inscrite dans la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et ses Annexes ;

*Notant* que le Conseil de l'OACI, le 18 juillet 2022, a conclu, en se fondant sur les faits établis par l'Équipe d'enquête, qu'un certain nombre de hauts responsables du gouvernement du Bélarus avaient sciemment participé ou avaient été associés à la diffusion d'informations relatives à une fausse alerte à la bombe visant le vol Ryanair FR4978 qui avait entraîné le déroutement du vol vers l'aéroport de Minsk ;

*Notant en outre* que le Conseil de l'OACI a conclu, vivement préoccupé, que compte tenu des faits établis par l'Équipe d'enquête, la sécurité du vol Ryanair FR4978 avait été mise en péril lorsqu'une fausse alerte à la bombe avait été communiquée à l'équipage de conduite, sur instructions des hauts responsables du gouvernement du Bélarus, et que les actions du gouvernement du Bélarus, qui a commis dans cette affaire un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord, constituaient une violation flagrante et grave de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

*Rappelant* que l'utilisation de l'aviation civile par un État à des fins incompatibles avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* constituerait une violation de l'esprit de la Convention, de son Préambule et de son article 4 ;

*Considérant* que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de saisir de cette affaire l'Assemblée de l'OACI à sa 41<sup>e</sup> session, conformément à l'article 54 k) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

1. *Fait sienne* la décision du Conseil de l'OACI selon laquelle, sur la base des constatations du rapport de l'Équipe d'enquête, les actions du gouvernement du Bélarus, qui a sciemment participé ou a été associé à la diffusion d'informations relatives à une fausse alerte à la bombe visant le vol Ryanair FR4978, qui a entraîné le déroutement du vol vers l'aéroport de Minsk et ainsi délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté d'un aéronef de passagers commercial et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord, constituent une utilisation de l'aviation civile par le Bélarus à une fin incompatible avec les buts de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et une violation flagrante et grave de son article 4 ;

2. *Condamne* les actions du gouvernement de la République du Bélarus, qui a commis dans cette affaire un acte d'intervention illicite ayant délibérément mis en péril la sécurité et la sûreté du vol Ryanair FR4978 et la vie de toutes les personnes qui se trouvaient à bord ;

3. *Déplore* le fait que, bien qu'elle ait reçu notification de l'infraction à l'article 4 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, la République du Bélarus n'a pas pris les mesures appropriées dans un délai raisonnable après la notification de ladite infraction ;

4. *Prie instamment* la République du Bélarus de prendre les mesures appropriées relativement à cette infraction à l'article 4 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

5. *Demande au Conseil* de continuer à suivre cette affaire et de rendre compte à l'Assemblée en tant que de besoin ;

6. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

28.7 À la demande de quelques délégations, le Comité a ensuite procédé à l'examen de la note WP/284 et de la note WP/295, présentées par le Bélarus.

28.8 Dans la note WP/284, le Bélarus a qualifié certains actes accomplis par d'autres États de sanctions ou de mesures unilatérales qu'il a prétendus être en violation des dispositions de la Convention de Chicago ou incompatibles avec cette dernière. Il a également invité l'Assemblée à adopter le texte d'une résolution présenté en appendice, qui invitait les États membres de l'OACI à prendre des mesures visant à dénoncer l'imposition et l'application de sanctions et d'autres mesures unilatérales et à y mettre fin. Dans la note WP/295, le Bélarus affirmait que certains États de conception d'aéronefs immatriculés dans son territoire ne respectaient pas l'Annexe 8 de la Convention de Chicago puisqu'ils ne transmettaient pas des informations essentielles au maintien de la navigabilité et à l'exploitation sûre des aéronefs en question. La note invitait l'Assemblée à adopter le texte d'une résolution présenté en appendice, qui demandait aux États membres de l'OACI de prendre des mesures visant à mettre un terme aux prétendues activités des États de conception qui ne respecteraient pas leur obligation de mettre en œuvre les exigences des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'Annexe 8 à la Convention de Chicago et dérogeraient au mécanisme juridique établi par la Convention.

28.9 Dans leur grande majorité, les délégations qui sont intervenues se sont dites défavorables aux mesures indiquées dans les notes WP/284 et WP/295. Dans le cas de cette dernière, plusieurs États de conception n'étaient pas d'accord avec l'allégation selon laquelle ils auraient refusé de transmettre des informations essentielles au maintien de la navigabilité et à l'exploitation sûre des aéronefs. Une délégation s'est opposée à la note au motif que les obligations de l'État s'y confondaient avec celles du constructeur. Cette délégation, ainsi que les délégations d'autres États de conception, ont indiqué que la majeure partie des informations applicables permettant le maintien de la navigabilité et l'exploitation sûre des aéronefs était fournie directement à l'ensemble des États d'immatriculation, Bélarus compris, et publiée sur leurs sites web respectifs. Une délégation a noté que l'accès à ces informations était restreint pour ce qui concernait les États faisant l'objet de sanctions ou de mesures restrictives unilatérales, étant donné que l'accès à leurs comptes était gelé.

28.10 Quelques délégations ont exprimé leur appui aux notes WP/284 et WP/295 et aux projets de résolution annexés. Ce faisant, l'une s'est dite préoccupée par le fait que certains États imposaient à d'autres des mesures unilatérales et coercitives. Cette délégation a aussi informé le Comité qu'en tant qu'État lui-même victime de mesures de ce type, elle avait présenté au Comité, pour examen, la note de travail WP/366, consacrée à un sujet similaire. À son avis, il était regrettable que cette note ait été finalement portée à l'attention de la Commission économique. Une autre délégation qui soutenait les deux notes de travail a indiqué que les sanctions et les autres mesures unilatérales à l'encontre du Bélarus qui y étaient décrites avaient été imposées par certains États immédiatement après l'incident concernant le vol Ryanair FR4978, avant même l'ouverture d'une enquête. Une délégation s'est demandé pourquoi l'OACI n'avait pas enquêté lorsqu'en 2016, un avion Belavia avait atterri à Kiev et qu'un passager avait été arrêté.

28.11 Il a été clarifié que la mention de l'IATA au paragraphe 2.3 de la note WP/284 n'avait aucunement pour origine une indication de l'IATA ni des échanges avec celle-ci.

28.12 Accédant à la demande d'une délégation, appuyée par une autre délégation, le Comité est convenu de procéder à un vote sur les mesures formulées dans la note WP/284 et dans la note WP/295. Après deux scrutins, il n'y avait pas une majorité claire d'États qui appuyaient la note WP/284 ou la note WP/295, ni les résolutions de l'Assemblée qui y étaient jointes. Le Comité n'est pas convenu de

recommander à la Plénière d'adopter les textes de résolution de l'Assemblée proposés dans les appendices aux notes WP/284 et WP/295.

28.13 Un petit nombre d'États ont appuyé ces notes et les projets de résolution de l'Assemblée qui y étaient joints. Un petit nombre d'États a aussi exprimé une préoccupation selon laquelle les sanctions et les mesures unilatérales adoptées par des États étaient incompatibles avec les principes et les dispositions de la Convention de Chicago. Le Comité a demandé à l'Assemblée de prier instamment tous les États de conception de continuer de respecter les exigences pertinentes de l'Annexe 8 qui s'adressent à eux.

28.14 Avant d'entamer l'examen de la note WP/430, une délégation a demandé que les notes WP/455 et le WP/456 soient examinées. Conformément à la pratique établie du Comité, cette demande n'a pas été acceptée. Le Comité a ensuite examiné la note WP/430, qui rendait compte du fait que la Fédération de Russie avait violé la souveraineté exclusive de l'espace aérien ukrainien et avait procédé à la double immatriculation d'aéronefs et autorisé des vols d'aéronefs sans les documents réglementaires en cours de validité à bord, ce que le Conseil avait considéré comme des infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* qui devaient être signalées à l'Assemblée conformément à l'article 54, alinéa k), de la Convention. La note WP/430 invitait l'Assemblée à condamner ces infractions, à lancer un appel à la Fédération de Russie pour qu'elle y mette fin immédiatement et à adopter le projet de résolution de l'Assemblée présenté en appendice C.

28.15 Une délégation appuyée par deux autres, a présenté une motion selon laquelle le Comité devait prendre une décision sur la question « Appuyez-vous les mesures figurant dans la note WP/430 présentée par le Conseil de l'OACI ? ». La même délégation, appuyée par une autre délégation, a demandé que le vote sur cette question se fasse au scrutin secret, conformément à la règle 47 du *Règlement intérieur permanent de l'Assemblée de l'Organisation de l'aviation civile internationale*. Cette demande n'a pas suscité d'opposition. Un total de 124 votes valides a été exprimé : 82 en faveur, 15 contre et 27 abstentions. Une majorité claire du Comité s'étant prononcé en faveur des mesures figurant dans la note WP/430, le Comité a donc recommandé à la Plénière d'adopter ces mesures, y compris le texte de résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice C à la note WP/430 et reproduit ci-dessous :

**Résolution 28/2 : Infractions à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie**

*L'Assemblée,*

*Ayant examiné* le point relatif aux infractions à la Convention relative à l'aviation civile internationale par la Fédération de Russie,

*Rappelant* qu'en adoptant la résolution A/ES-11/L.1 relative à l'agression contre l'Ukraine, l'Assemblée générale des Nations Unies a réaffirmé son attachement à la souveraineté, à l'indépendance, à l'unité et à l'intégrité territoriale de l'Ukraine et a déploré dans les termes les plus vifs l'agression commise par la Fédération de Russie contre l'Ukraine en violation des dispositions de la Charte des Nations Unies,

*Ayant à l'esprit* les dispositions et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et que l'objectif premier de l'OACI continue d'être de garantir la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde entier,

*Considérant* qu'il est d'une importance primordiale de préserver la sécurité de l'aviation civile internationale, et qu'une fois qu'un État contractant a enregistré un aéronef, un certain nombre d'obligations en matière de sécurité lui incombe en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et de ses Annexes,

*Notant que* le Conseil de l'OACI, le 25 février 2022, a condamné la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine, notamment de son espace aérien souverain, laquelle contrevient à l'article premier de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, et a exhorté la Fédération de Russie à cesser ses activités illégales, afin d'assurer la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale dans toutes les régions touchées et à respecter les obligations qui lui incombent en vertu de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

*Notant que* le 15 juin 2022, l'OACI a confirmé l'existence d'une préoccupation significative de sécurité qui est restée non résolue par la Fédération de Russie, et que le 22 juin 2022, le Conseil de l'OACI a examiné une note de travail présentée par les 19 États membres du Conseil de l'OACI qui, outre l'infraction à l'article premier de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, a souligné les infractions aux articles 18, 19, 29 et 31 relativement à la double immatriculation d'aéronefs par la Fédération de Russie, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, et, qu'à ce propos, le Conseil a exhorté la Fédération de Russie à mettre fin immédiatement et à remédier de toute urgence à ses infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

*Considérant* que la Fédération de Russie n'a pas pris de mesure appropriée dans un délai raisonnable après la notification des infractions, en dépit des vives condamnations du Conseil et de ses appels à respecter la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

*Considérant* que le Conseil de l'OACI a décidé par la suite de présenter cette question à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI, conformément à l'article 54, alinéa k) de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Entérine* la décision du Conseil de l'OACI selon laquelle la violation de l'intégrité territoriale et de la souveraineté de l'Ukraine par la Fédération de Russie, y compris son espace aérien souverain, et la double immatriculation d'aéronefs par cette dernière, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides constituent des infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en vertu de l'article 54, alinéa k) ;

2. *Déplore* que, en dépit des préoccupations et des condamnations exprimées par le Conseil de l'OACI, la Fédération de Russie a continué de commettre ces infractions aux articles 1, 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

3. *Condamne* la Fédération de Russie pour la violation de la souveraineté de l'espace aérien de l'Ukraine et la double immatriculation d'aéronefs par cette dernière, qui a ainsi autorisé l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, ce qui constitue des infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et une menace grave contre la sécurité et la sûreté de l'aviation civile internationale ;

4. *Lance un appel urgent* à la Fédération de Russie afin qu'elle mette fin aux mesures conduisant à des infractions à la *Convention relative à l'aviation civile internationale* pour respecter strictement les dispositions de la Convention et de ses Annexes ;

5. *Lance un appel urgent* à la Fédération de Russie afin qu'elle règle les questions relatives à la location d'aéronefs enregistrés dans d'autres États contractants qui ont été immatriculés de nouveau

en Fédération de Russie et qu'elle empêche l'exploitation de ces aéronefs sans certificats de navigabilité valides, afin de remédier aux infractions articles 18, 19, 29 et 31 de la *Convention relative à l'aviation civile internationale* ;

6. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette question et de présenter un rapport à l'Assemblée, selon qu'il convient ;

7. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

28.16 Le Comité a aussi examiné la note WP/455 révision n° 1, présentée par la Fédération de Russie, et la note WP/456, présentée par la Fédération de Russie avec le parrainage du Nicaragua. La note WP/455 décrivait les actions posées par un groupe d'États membres de l'OACI comme des mesures restrictives unilatérales, que la Fédération de Russie affirmait être des infractions aux articles 4, 9, 22, 44 et 82 de la Convention. La note WP/456 décrivait certaines mesures prises par plusieurs États comme des mesures restrictives unilatérales qui, de l'avis de la Fédération de Russie, menaçaient les fondements de la Convention, et elle proposait une résolution sur le même sujet.

28.17 Avant le début du débat sur les notes WP/455 et WP/456, une délégation, appuyée par une autre délégation, a présenté une motion selon laquelle le Comité devait se prononcer sur la question « Appuyez-vous les mesures figurant dans les notes WP/455 et WP/456 présentée par la Fédération de Russie ? » Une délégation a demandé que le vote sur cette question se fasse par appel nominal. Une autre délégation a proposé que le vote porte sur chacune des notes de travail, séparément, et s'est inquiété de ce que les États pourraient avoir des opinions différentes sur les deux notes. Ce point de vue a été partagé par plusieurs délégations, mais une autre a émis l'avis que le vote devait porter sur les deux notes en même temps. À la suite d'un vote à main levée sur la question « Êtes-vous d'accord pour que les deux notes de travail soient examinées séparément ? », une majorité claire s'est exprimée en faveur d'un vote sur les deux notes ensemble. Il a été précisé par la suite que l'intention n'avait pas été de présenter une motion pour un examen mais simplement de demander une explication sur la question de savoir si le vote sur les notes de travail se déroulerait séparément. Une délégation a demandé à faire une déclaration sur les notes WP/455 et WP/456 avant de passer au vote. Cette demande a été appuyée par quelques délégations qui se sont dites préoccupées par le fait que ces deux notes ne feraient l'objet d'aucun débat compte tenu de la motion en instance, conformément au Règlement intérieur permanent. Le Comité est convenu de procéder conformément à sa pratique établie selon laquelle les notes étaient considérées comme lues et qu'elles n'étaient pas présentées, et donc de passer directement au vote. À la suite du vote lié à la motion originale présentée, 97 votes ont été exprimés, dont 8 pour, 62 contre et 27 abstentions. Une majorité claire du Comité s'étant prononcée contre les mesures énoncées dans la note WP/455 révision n° 1 et la note WP/456, le Comité a recommandé à la Plénière de ne pas appuyer les mesures en question et de ne pas adopter le projet de résolution de l'Assemblée proposé dans l'appendice de la note WP/456. À l'issue du vote, une délégation a fait observer que ce vote équivalait en fait à un vote contre la Convention, les résolutions de l'Assemblée et d'autres instruments internationaux pertinents.

28.18 Le Comité a examiné la note WP/78, présentée par le Conseil, qui invitait l'Assemblée à prendre acte de l'infraction commise par la République populaire démocratique de Corée (RPDC) à ses obligations en vertu de la Convention de Chicago et à approuver un projet de résolution sur les tirs de missiles effectués sans notification par la RPDC, proposé en appendice. Dans le même temps, le Comité a examiné la note WP/191, présentée par la RPDC. La note de travail invitait l'Assemblée à prendre note des grandes difficultés touchant la prestation de services d'aviation civile en RPDC. Elle invitait aussi l'Assemblée à autoriser le Secrétariat de l'OACI à prendre des mesures visant l'amélioration pratique dans le cadre de la liaison avec les États membres de l'Organisation siégeant au Comité du Conseil de sécurité mis en place par la résolution 1718, afin de veiller à la reprise dans les meilleurs délais des services

aéronautiques tels que la SITA, le SADIS, JEPPESEN et Collins, actuellement suspendus en RPDC. L'Assemblée a en outre été invitée à demander à l'OACI de reprendre ses activités techniques en RPDC, y compris l'atelier prévu sur la coopération civilo-militaire.

28.19 La grande majorité des délégations qui ont pris la parole ont pris acte, en les condamnant, des violations de la Convention de Chicago par la RPDC, qui sont décrites dans la note WP/78, et se sont déclarées en faveur du projet de résolution de l'Assemblée joint en appendice à la note. Le Comité a exhorté la RPDC à se conformer strictement aux dispositions de la Convention de Chicago, à ses Annexes et procédures y afférentes, ainsi qu'aux résolutions du Conseil de sécurité de l'ONU, et à mettre un terme à de telles activités potentiellement dangereuses. Plusieurs délégations ont également fait état de tirs de missiles effectués récemment sans notification par la RPDC qui n'étaient pas mentionnés dans la note de travail.

28.20 La délégation de la RPDC a rejeté avec force la note WP78 et affirmé que la sécurité de l'aviation civile avait été dûment prise en compte au préalable et que ses tirs de missiles n'avaient causé aucun accident mortel ou incident. Elle a aussi mentionné que ces tirs de missiles avaient pour but d'assurer la paix dans la région. La délégation a en outre affirmé que son pays était techniquement en guerre avec les États-Unis depuis plus d'un demi-siècle et que les tirs de missiles étaient effectués aux environs de la péninsule de Corée pour assurer la sécurité. Une délégation a exprimé l'avis que le Comité exécutif avait été saisi d'une affaire ne relevant pas de sa compétence et que le Conseil nouvellement élu devait réévaluer la question afin d'en assurer un traitement impartial. Cette délégation a également fait valoir qu'en examinant cette affaire, l'Assemblée ne contribuait pas à la réalisation des objectifs de la Convention de Chicago. Cette opinion était partagée par une autre délégation, qui a indiqué, bien que n'approuvant pas les tirs de missiles sans notification, que l'imposition de sanctions contre la RPDC pourrait être préjudiciable à cet État. Elle n'était en outre pas favorable à un vote sur cette question et a proposé que l'OACI continue de dialoguer avec la RPDC pour tenter de la résoudre.

28.21 Une délégation s'est dite d'avis que l'Assemblée n'était pas l'instance compétente pour débattre des sanctions imposées à la RPDC. Une autre a souligné que des tirs de missiles avaient été effectués sans notification à plusieurs reprises dans le passé et les a qualifiés d'actes barbares.

28.22 Une délégation a mentionné qu'elle avait constaté les divergences de vues et a appelé l'OACI, en tant qu'institution spécialisée des Nations Unies, à promouvoir le développement ordonné de l'aviation civile internationale. Cette délégation était aussi d'avis que l'aviation civile ne devait pas être politisée et que les sanctions n'étaient pas le but recherché. Depuis que le secteur de l'aviation aavit amorcé sa relance après la pandémie de COVID-19, les États devaient être invités à collaborer et entretenir un dialogue constructif.

28.23 S'agissant de la note WP/191, le Comité a pris note des préoccupations exprimées par la RPDC dans sa note, tout en ne souscrivant pas à la suite qu'il y était proposé de donner. À cet égard, une délégation a rappelé que tous les États Membres des Nations Unies et les institutions spécialisées avaient l'obligation juridique internationale de mettre en œuvre les sanctions du Conseil de sécurité, et que ni l'OACI, ni ses États membres ne pouvaient mettre fin à des telles mesures.

28.24 La délégation de la RPDC, avec l'appui d'une autre délégation, a indiqué que les États-Unis avaient suspendu les services de navigation aérienne comme la SITA et JEPPESEN dans son pays depuis 2017 et que cela constituait clairement une infraction aux articles 28 et 44 de la Convention de Chicago, dont devait être saisie l'Assemblée en vertu de l'article 54, alinéa k). Cette délégation a aussi souligné que l'initiative « Aucun pays laissé de côté » ne pouvait pas être concrétisée sans soutien aux activités techniques.

28.25 Le Comité exécutif est ensuite convenu de recommander à la Plénière l'adoption de la résolution suivante :

**Résolution 28/3 : Tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée**

*L'Assemblée :*

*Après avoir examiné* la question des tirs de missiles répétés effectués sans notification préalable par la République populaire démocratique de Corée,

*Rappelant* la résolution A32-6 de l'Assemblée concernant la sécurité de la navigation,

*Rappelant* que le Conseil de sécurité de l'ONU, agissant en vertu du Chapitre VII de la *Charte des Nations Unies*, a demandé à la République populaire démocratique de Corée de ne pas effectuer de tir utilisant la technologie des missiles balistiques et l'a énergiquement condamnée lorsqu'elle l'a fait en violation et au mépris flagrant, notamment, des résolutions 1718 (2006), 2087 (2013), 2270 (2016), 2321 (2016) et 2371 (2017) du Conseil de sécurité,

*Ayant à l'esprit* les dispositions et les principes de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, étant donné que l'objectif premier de l'OACI reste d'assurer la sécurité de l'aviation civile internationale dans le monde,

*Considérant* l'importance primordiale d'une bonne coordination des activités potentiellement dangereuses pour l'aviation civile avec toutes les parties intéressées (Annexe 11 — Services de la circulation aérienne), la diffusion appropriée d'informations lorsque l'institution de zones interdites, réglementées ou dangereuses est inévitable (Annexe 15 — Services d'information aéronautique), et la mise en œuvre effective des Procédures pour les services de navigation aérienne — Gestion de l'information aéronautique (Doc 10066),

*Notant* que, le 6 octobre 2017, le Conseil de l'OACI a énergiquement condamné les tirs répétés de missiles balistiques par la République populaire démocratique de Corée au-dessus ou à proximité des routes aériennes internationales, sans notification préalable, ce qui menace gravement la sécurité de l'aviation civile internationale,

*Considérant* que le Conseil de l'OACI est resté saisi de la question, exprimant régulièrement des préoccupations à l'égard des tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée, qui constitue un risque sérieux pour l'aviation civile internationale et s'est fait au mépris des résolutions pertinentes du Conseil de sécurité des Nations Unies, et a affirmé que le Secrétariat de l'OACI devrait éviter toutes activités techniques avec la République populaire démocratique de Corée, qu'elles soient de nature direct ou indirecte,

*Notant* que, le 1<sup>er</sup> juin 2022, le Conseil de l'OACI a condamné de la manière la plus énergique possible, la récente série de tirs de missiles effectués sans notification préalable et a invité instamment la République populaire démocratique de Corée à respecter la *Convention relative à l'aviation civile internationale* et à se conformer aux normes et pratiques recommandées pertinentes de l'OACI,

*Considérant* que le Conseil de l'OACI a en outre décidé de soumettre cette question à la 41<sup>e</sup> session de l'Assemblée de l'OACI pour examen, conformément à l'article 54, alinéa k), de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*,

1. *Approuve* la conclusion par le Conseil de l'OACI voulant que, mise à part l'incompatibilité des tirs de missiles avec les résolutions pertinentes du Conseil de sécurité de l'ONU, les tirs de missiles effectués sans notification par la République populaire démocratique de Corée constituent une infraction à la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, en vertu de l'article 54, alinéa k), de ladite Convention ;
2. *Déplore profondément* que, malgré les préoccupations et les condamnations exprimées par le Conseil de l'OACI, la République populaire démocratique de Corée a poursuivi les tirs de missiles sans notification ;
3. *Condamne vigoureusement* les tirs de missiles effectués sans notification préalable par la République populaire démocratique de Corée, en violation de la *Convention relative à l'aviation civile internationale*, ce qui menace gravement la sécurité de l'aviation civile internationale ;
4. *Prie instamment* la République populaire démocratique de Corée de se conformer strictement aux dispositions de la Convention relative à l'aviation civile internationale, de ses Annexes et des procédures connexes afin de prévenir la répétition de ces activités potentiellement dangereuses ;
5. *Réaffirme* l'intention de l'OACI de continuer à entretenir avec les Nations Unies des relations d'étroite coopération sur cette question en vue d'atteindre les objectifs définis dans l'*Accord conclu entre l'Organisation des Nations Unies et l'Organisation de l'aviation civile internationale* ;
6. *Demande* au Conseil de rester saisi de cette question et d'en rendre compte à l'Assemblée, selon qu'il convient ;
7. *Charge* le Secrétaire général d'appeler immédiatement l'attention de tous les États contractants sur la présente résolution.

28.26 Le Comité a été saisi de la note WP/225, présentée par la Nouvelle-Zélande, qui a mis en lumière les difficultés auxquelles font face les délégations lorsqu'elles présentent sur papier des lettres de créance à l'Assemblée, difficultés qui pourraient être atténuées par l'utilisation de la technologie. À la suite d'un certain nombre d'interventions favorables de délégués, le Secrétariat a précisé que la note de travail n'invitait pas l'Assemblée à prendre une décision immédiate sur une telle utilisation de moyens technologiques, mais qu'elle demandait plutôt au Conseil d'examiner des solutions technologiques de rechange aux lettres de créance sur papier. De l'avis du Secrétariat, de telles solutions devraient être examinées à la lumière de technologies normalisées offrant un certain degré de certitude et de la disponibilité des fonds nécessaires. Le Secrétariat a aussi rappelé que les exigences de l'OACI relativement à la présentation des originaux, conformément à la procédure en place à l'Assemblée générale des Nations Unies, comportaient déjà une certaine souplesse en permettant le recours à des options locales, comme la délivrance de lettres de créance par les Ambassadeurs au Canada ou les Chefs de missions permanentes auprès des Nations Unies ou de l'OACI.

28.27 Bien qu'une délégation ait exprimé des préoccupations et des réserves sur les questions que suscitaient, sur le plan financier ou en matière de sûreté, les solutions de rechange technologiques, la grande majorité des délégations a appuyé la note de travail et l'invitation faite au Conseil d'envisager la mise en œuvre de ces solutions à temps pour la prochaine session de l'Assemblée en 2025, tout en préservant la nécessaire authenticité des lettres de créance.

28.28 Le Comité a examiné la note WP/232, présentée par le Canada avec le parrainage de l'Australie, des États-Unis, de la Jordanie, du Kenya, de la Nouvelle-Zélande, de la République de Corée,

ainsi que de l'Union européenne et ses États membres, des autres États membres de la Conférence européenne de l'aviation civile, de l'Organisation des services de navigation aérienne civile (CANSO), de l'Organisation européenne pour la sécurité de la navigation aérienne (EUROCONTROL), de l'Association du transport aérien international (IATA) et de la Fédération internationale des associations de pilotes de ligne (IFALPA), portant sur les avancées des initiatives mondiales, régionales et du secteur visant à atténuer les risques encourus par l'aviation civile dans les zones de conflit, ainsi que la note WP/155, présentée par l'Ukraine, relativement aux précisions concernant l'évaluation des risques et des menaces pour la sûreté de l'aviation civile et la sécurité des vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit et dans le contexte de la loi martiale déclarée par un État.

28.29 Concernant la note WP/232, le Comité a rappelé qu'en réponse à la destruction du vol 17 de la Malaysian Airlines en 2014, l'OACI avait élaboré et publié le Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit (Doc 10084). À la suite de la destruction en 2020 du vol 752 d'Ukraine International Airlines, le Conseil de l'OACI s'était félicité de la mise sur pied de l'initiative « Pour un ciel plus sûr » et a établi un programme de travail renouvelé portant sur les risques liés aux zones de conflit. Le Comité a noté que parallèlement à ces efforts, plusieurs initiatives mondiales et régionales avaient été mises en place pour améliorer l'efficacité de la gestion des risques dans l'espace aérien mais qu'un travail considérable restait à effectuer pour améliorer davantage la sécurité et la sûreté des vols civils au-dessus ou à proximité de zones de conflit. Une grande majorité de délégations ayant pris la parole ont exprimé leur appui à la note WP/232. Le Comité a appuyé la proposition de réviser en priorité le Manuel d'évaluation des risques pour les vols d'aéronefs civils au-dessus et à proximité de zones de conflit (Doc 10084).

28.30 Le Comité a examiné la note WP/155 et a noté que les conflits armés représentaient un risque pour les vols d'aviation civile qu'il était impossible d'anticiper ou de prévoir. Il est convenu qu'une analyse appropriée devait être faite pour évaluer le risque, en particulier relativement à l'incapacité d'un État de contrôler son territoire souverain et l'espace aérien au-dessus. Il a noté que certains types de renseignements, dans la plupart des cas des renseignements militaires couverts par le secret défense, empêchaient une évaluation adéquate des risques au-dessus ou à proximité de zones de conflit, en particulier lorsque la loi martiale est déclarée dans un État. Le Comité est convenu que le Conseil devait examiner les possibilités d'évaluer plus avant les risques et les menaces qui pesaient sur les vols d'aviation civile au-dessus ou à proximité de zones de conflit.

-----

## APPENDICE

### LISTE DES NOTES DE TRAVAIL EXAMINÉES PAR LE COMITÉ EXÉCUTIF

#### **Point 10 : Arriérés de contributions**

---

A41-WP/30 Révision n° 1 EX/18; AD/2	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS ET MÉCANISME DE MESURES INCITATIVES EN VUE DU RÈGLEMENT D'ARRIÉRÉS DE LONGUE DATE (11/07/2022)
A41-WP/30 Révision n° 1 Addendum No. 1 EX/18; AD/2	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS ET MÉCANISME DE MESURES INCITATIVES EN VUE DU RÈGLEMENT D'ARRIÉRÉS DE LONGUE DATE (27/09/2022)
A41-WP/30 Révision n° 1 Addendum No. 2 EX/18; AD/2	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS ET MÉCANISME DE MESURES INCITATIVES EN VUE DU RÈGLEMENT D'ARRIÉRÉS DE LONGUE DATE (30/09/2022)
A41-WP/30 Révision n° 1 Addendum No. 3 EX/18; AD/2	ASPECTS FINANCIERS DE LA QUESTION DES ARRIÉRÉS DE CONTRIBUTIONS ET MÉCANISME DE MESURES INCITATIVES EN VUE DU RÈGLEMENT D'ARRIÉRÉS DE LONGUE DATE (03/10/2022)

#### **Point 11 : Rapports annuels du Conseil à l'Assemblée pour 2019, 2020 et 2021**

---

A41-WP/641 EX/295	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 11 DE L'ORDRE DU JOUR (03/10/2022)
----------------------	---

#### **Point 12 : Résultats de la Conférence de haut niveau sur la COVID-19**

---

A41-WP/20 Révision n° 1 EX/8	RÉSULTATS DU VOLET FACILITATION DE LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19 (01/08/2022)
A41-WP/26 EX/14	RÉSULTATS DE LA CONFÉRENCE DE HAUT NIVEAU SUR LA COVID-19 (14/07/2022)
A41-WP/57 Révision n° 1 EX/27	MISE EN OEUVRE DES RÉSOLUTIONS A37-13, A39-24 ET A40-14, DU PROGRAMME CAPSCA DE L'OACI ET DES DISPOSITIONS MÉDICALES PENDANT LES URGENCES DE SANTÉ PUBLIQUE (15/09/2022)
A41-WP/63 EX/32	LEÇONS TIRÉES DE LA COVID-19 ET PRÉPARATION EN VUE DE FUTURES PANDÉMIES (27/07/2022)
A41-WP/102 Révision n° 1 EX/48	METTRE EN PLACE ET UTILISER UN SYSTÈME GÉNÉRAL DE DE GESTION DES CRISES À PLUSIEURS NIVEAUX (15/09/2022)
A41-WP/201 EX/89	PROMOUVOIR LA RELANCE DE L'AVIATION EN ÉTABLISSANT UN MÉCANISME OFFICIEL VISANT À RÉDUIRE AU MINIMUM LA CONFUSION DES VOYAGEURS AÉRIENS (02/08/2022)
A41-WP/203 EX/91	PROGRAMME D'INTERVENTION EN SITUATION DE CRISE SANITAIRE POUR ATTÉNUER LES RISQUES DE PROPAGATION DE MALADIES INFECTIEUSES INHÉRENTS AUX VOYAGES AÉRIENS COMMERCIAUX (01/08/2022)

A41-WP/213 EX/99	MÉCANISMES DE FACILITATION DANS L'AVIATION INTERNATIONALE AU-DELÀ DE LA PANDÉMIE DE COVID-19 (02/08/2022)
A41-WP/321 EX/137	MISE EN OEUVRE DES LIGNES DIRECTRICES DE LA CONFÉRENCE HLCC 2021, CONCERNANT LE RÉAMÉNAGEMENT DES MESURES DE LUTTE CONTRE LES PANDÉMIES DANS LE DOMAINE DE L'AVIATION (01/08/2022)
A41-WP/363 EX/162	PRISE EN COMPTE D'UN COULOIR SANITAIRE COMMUN DANS LA PRÉPARATION AUX PANDÉMIES (02/08/2022)
A41-WP/521 Revision No.1 EX/251	INDONESIA'S BIOSAFETY SAFETY MANAGEMENT AIRPORT STRATEGY DURING THE COVID-19 PANDEMIC (20/09/2022) *Note d'information
A41-WP/546 EX/260	RESPONSE TO THE CHALLENGES PRESENTED BY COVID-19 PANDEMIC (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/570 EX/267	THE ROLE OF NATIONAL AIR TRANSPORT FACILITATION COMMITTEE (NATFC) DURING THE CORONA VIRUS DISEASE 2019 (COVID-19) PANDEMIC (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/583 EX/271	تجربة سلطنة عُمان في التعامل مع جائحة كورونا (كوفيد-19) في قطاع الطيران المدني (استدامة حركة النقل الجوي أثناء الجوائح) (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/590 EX/273	NEW DEAL FOR AVIATION (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/618 EX/290	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 12 DE L'ORDRE DU JOUR (02/10/2022)

**Point 13 : Programme de facilitation**

---

A41-WP/9 EX/4	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LE RÉPERTOIRE OACI DE CLÉS PUBLIQUES (RCP) (10/05/2022)
A41-WP/10 EX/5	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT LA STRATÉGIE DU PROGRAMME OACI D'IDENTIFICATION DES VOYAGEURS (TRIP) (16/06/2022)
A41-WP/18 EX/6	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI LIÉE À LA FACILITATION (12/07/2022)
A41-WP/19 EX/7	FAITS NOUVEAUX CONCERNANT L'ANNEXE 9 — FACILITATION (15/06/2022)
A41-WP/21 Révision n° 1 EX/9	ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (09/09/2022)
A41-WP/54 EX/25	PRÉVENIR ET COMBATTRE LA TRAITE DES PERSONNES – MESURES À L'INTENTION DES EXPLOITANTS D'AÉROPORTS RÉGIONAUX ET COOPÉRATION INTERNATIONALE (06/07/2022)
A41-WP/73 Revision No.1 EX/277	INTERNATIONAL CARRIAGE BY AIR AND DATA PROTECTION LAWS (19/09/2022)

A41-WP/76 Révision n° 1 EX/38	CONSTRUIRE UN CADRE RÉSILIENT POUR LES FUTURES ÉPIDÉMIES (29/08/2022)
A41-WP/77 Révision n° 1 EX/39	RÉSOLUTION RELATIVE À DES GRANDS PRINCIPES CONCERNANT L'AVENIR DU VOYAGE POUR LES PASSAGERS (29/08/2022)
A41-WP/79 Révision n° 1 EX/41	ACCESSIBILITÉ POUR LES PERSONNES HANDICAPÉES : DES VOYAGES AÉRIENS DIGNES POUR TOUS (29/08/2022)
A41-WP/81 EX/42	VÉRIFICATION PRÉALABLE AU VOYAGE ET NUMÉRISATION DES PROCESSUS (28/07/2022)
A41-WP/82 EX/43	APPROCHE INTÉGRÉE DE LA SANTÉ, DE LA FACILITATION ET DE LA RÉPONSE AUX CRISES (29/07/2022)
A41-WP/88 EX/44	CRÉER AU SEIN DU SECRÉTARIAT GÉNÉRAL DE L'OACI UNE SECTION CONSACRÉE À LA POLITIQUE DE L'OACI SUR L'ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (28/07/2022)
A41-WP/98 EX/47	ASSISTANCE AUX VICTIMES DANS LES PLANS D'URGENCE DES AÉROPORTS ET DES COMPAGNIES AÉRIENNES (ACI-IATA) (03/08/2022)
A41-WP/141 EX/58	PAKISTAN'S WORK ON FACILITATION (02/08/2022) *Note d'information
A41-WP/142 EX/59	PROMOUVOIR DAVANTAGE ONE ID AFIN D'AMÉLIORER LE CONFORT DES PASSAGERS ET LES VOYAGES SANS CONTACT (02/08/2022)
A41-WP/143 EX/60	TRANSPORT AÉRIEN INTERNATIONAL ET PROTECTION DES DONNÉES SUR LES PASSAGERS (01/08/2022)
A41-WP/144 EX/61	POUR DES MÉCANISMES EFFICACES DE LUTTE CONTRE LE TRAFIC D'ESPÈCES SAUVAGES (02/08/2022)
A41-WP/145 EX/62	CONSIDÉRATIONS SUR LA FACILITATION ET LE CAPSCA POUR SUBVENIR AUX BESOINS DES ÉTATS MEMBRES (02/08/2022)
A41-WP/146 EX/63	FACILITATION DES OPÉRATIONS AÉROPORTUAIRES ET DES MOUVEMENTS DES PASSAGERS DANS LE CADRE DE LA RELANCE DES VOYAGES AÉRIENS (02/08/2022)
A41-WP/176 EX/80	RENFORCEMENT DE LA RÉPONSE COORDONNÉE AFIN D'ATTÉNUER LA CRISE MONDIALE (02/08/2022)
A41-WP/182 EX/83	PROPOSITION EN VUE DE LA CONSTITUTION D'UNE ÉQUIPE SPÉCIALE MULTIDISCIPLINAIRE CHARGÉE DE LA NUMÉRISATION DU FRET AÉRIEN (02/08/2022)
A41-WP/185 EX/84	STRATÉGIE RELATIVE À L'ACCESSIBILITÉ DES PERSONNES HANDICAPÉES (02/08/2022)

A41-WP/194 EX/87	NÉCESSITÉ DE METTRE À JOUR LE MANUEL DE FACILITATION ET DE L'ALIGNER SUR LA VERSION ACTUALISÉE DE L'ANNEXE 9 DES SARP – FACILITATION (02/08/2022)
A41-WP/204 Révision n° 1 EX/92	« HARMONISER LE VOYAGE AÉRIEN » POUR UN CADRE HARMONISÉ ET UNIVERSELLEMENT RECONNU DE CONDITIONS SANITAIRES POUR LES PASSAGERS AÉRIENS (30/08/2022)
A41-WP/257 EX/110	HARMONISATION MONDIALE DES NORMES RELATIVES AU TRAITEMENT DES ÉQUIPAGES (02/08/2022)
A41-WP/259 EX/111	MISE EN PLACE DE SYSTÈMES DE SUPERVISION DE LA FACILITATION (02/08/2022)
A41-WP/272 EX/119	ASSISTANCE AUX VICTIMES D'ACCIDENTS D'AVIATION ET À LEURS FAMILLES (02/08/2022)
A41-WP/312 EX/133	MISE EN OEUVRE DE L'ANNEXE 9 ET ÉTABLISSEMENT DES FONDEMENTS DES AUDITS NATIONAUX (02/08/2022)
A41-WP/313 EX/134	EXAMEN ET VALORISATION DES CERTIFICATS DE MEMBRE D'ÉQUIPAGE (CMC) PAR LE GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (01/08/2022)
A41-WP/315 EX/135	ÉTABLISSEMENT D'UNE POLITIQUE COMMUNE EN MATIÈRE DE VALIDITÉ DES PASSEPORTS (01/08/2022)
A41-WP/318 EX/136	L'IMPORTANCE D'UNE STRATÉGIE GLOBALE DE LUTTE CONTRE LA TRAITE DES PERSONNES DANS L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/339 EX/161	ASSISTANCE TO AIRCRAFT ACCIDENT VICTIMS AND THEIR FAMILIES (02/08/2022)
A41-WP/340 EX/144	ACCESSIBILITÉ ET CONCEPTION UNIVERSELLE DANS LE DOMAINE DE LA FACILITATION DU TRANSPORT AÉRIEN, ÉTABLISSEMENT DE LIGNES DIRECTRICES GÉNÉRALES ET DE BONNES PRATIQUES RELATIVES AUX PASSAGERS À MOBILITÉ RÉDUITE (02/08/2022)
A41-WP/345 EX/147	DONNÉES PASSAGERS REQUISES PAR LES ÉTATS : UTILISATION EFFICACE DES INFORMATIONS DISPONIBLES EN VUE D'UNE PLATE-FORME D'ENTRÉE À GUICHET UNIQUE (02/08/2022)
A41-WP/358 EX/156	APPLICATION DE MESURES D'INTERDICTION DE VOYAGER EN CAS DE PANDÉMIE (02/08/2022)
A41-WP/359 EX/157	ASSISTANCE AUX PERSONNES À MOBILITÉ RÉDUITE (PMR) (02/08/2022)
A41-WP/390 EX/179	ÉTABLIR UNE DÉFINITION DE LA FACILITATION (02/08/2022)
A41-WP/397 Révision n° 2 EX/182	CONTRAINTES ENTRAVANT L'APPLICATION DU PROGRAMME NATIONAL DE SUPERVISION AUX EXPLOITANTS AÉRIENS DE LA RÉPUBLIQUE BOLIVARIENNE DU VENEZUELA (20/09/2022)

A41-WP/412 EX/183	MESURES À PRENDRE PAR LES EXPLOITANTS D'AÉROPORTS POUR PRÉVENIR ET COMBATTRE LA TRAITE DES PERSONNES DANS LA RÉGION, ET COOPÉRATION INTERNATIONALE (02/08/2022)
A41-WP/420 EX/188	ORIENTATIONS ET FORMATION PROPOSÉES POUR LUTTER CONTRE LA TRAITE DE PERSONNES, FONDÉES SUR LA DÉTECTION DES COMPORTEMENTS ANORMAUX (02/08/2022)
A41-WP/461 EX/212	ENHANCING ACCESSIBILITY AND SOCIAL RESPONSIBILITY IN AVIATION (02/08/2022) *Note d'information
A41-WP/494 Revision No.1 EX/238	CONTRIBUTIONS OF PAPERLESS TRAVEL TO CHINA'S COVID-19 RESPONSE EFFORTS (15/09/2022) *Note d'information
A41-WP/527 EX/253	تجربة المملكة في التعامل مع الأشخاص الممنوعين من الدخول أثناء فترة جائحة كورونا (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/533 EX/254	BIOMETRIC TECHNOLOGY TO IMPROVE FACILITATION AND INCREASE SECURITY IN AIR TRANSPORT (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/544 EX/258	IMPROVING ACCESSIBILITY IN BRAZIL CIVIL AVIATION (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/619 EX/291	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 13 DE L'ORDRE DU JOUR (02/10/2022)

#### **Point 14 : Sûreté de l'aviation — Politique**

---

A41-WP/4 EX/1	MISE EN OEUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (27/06/2022)
A41-WP/5 EX/2	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF SUR LA POLITIQUE PERMANENTE DE L'OACI RELATIVE À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (11/07/2022)
A41-WP/22 EX/10	CYBERSÉCURITÉ DE L'AVIATION CIVILE (07/07/2022)
A41-WP/23 EX/11	RAPPORT SUR L'ANNÉE DE LA CULTURE DE LA SÛRETÉ 2021 DE L'OACI (30/05/2022)
A41-WP/25 EX/13	RECONNAISSANCE DE L'ÉQUIVALENCE DES MESURES DE SÛRETÉ - CONTRÔLE UNIQUE DE SÛRETÉ (01/08/2022)
A41-WP/64 EX/33	INTÉGRATION ET COORDINATION DES STRATÉGIES ET PLANS DE TRAVAIL DE L'OACI EN MATIÈRE DE CYBERSÉCURITÉ (22/07/2022)
A41-WP/74 EX/36	ÉLABORATION D'UN CADRE POUR LA CYBERSÉCURITÉ (26/07/2022)
A41-WP/75 EX/37	VEILLER À L'EFFICACITÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE DE L'APRÈS-COVID-19 (27/07/2022)
A41-WP/130 EX/54	FACTEURS HUMAINS DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (02/08/2022)

A41-WP/137 EX/56	ACTUALISATION DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP) (02/08/2022)
A41-WP/151 EX/66	LA COMPLEXITÉ DES QUESTIONS DE CYBERSÉCURITÉ DANS L'AVIATION CIVILE (02/08/2022)
A41-WP/152 EX/67	AVANTAGES POSSIBLES DES TECHNIQUES À DISTANCE COMME MOYEN SUPPLÉMENTAIRE DE SUPERVISION EFFICACE DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/154 EX/68	PERPÉTUER L'IMPORTANCE DE LA CULTURE DE LA SÛRETÉ DANS LE CONTEXTE DE LA RELANCE DU TRANSPORT AÉRIEN (02/08/2022)
A41-WP/156 EX/70	L'IMPORTANCE DE LA COLLABORATION ET DU PARTENARIAT POUR L'AMÉLIORATION DE LA CULTURE DE LA SÛRETÉ (01/08/2022)
A41-WP/158 EX/72	AIDE APPORTÉE AUX ÉTATS EN TERMES DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS ET DE FORMATION À LA CYBERSÉCURITÉ (02/08/2022)
A41-WP/189 EX/85	ÉVALUATION ET INNOVATION DANS LE CADRE DES PLANS ET PROGRAMMES DE L'OACI RELATIFS À LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/222 EX/102	ADOPTION DE NOUVELLES MESURES FACE À L'AUGMENTATION DES CAS IMPLIQUANT DES PASSAGERS INDISCIPLINÉS (02/08/2022)
A41-WP/231 EX/104	STRATÉGIE DE CULTURE DE LA CYBERSÉCURITÉ (02/08/2022)
A41-WP/238 Révision n° 2 EX/106	LA COOPÉRATION INTERNATIONALE POUR FAVORISER LA MISE AU POINT ET L'UTILISATION DES ÉQUIPEMENTS DE SÛRETÉ DE L'AVIATION AVANCÉS (23/08/2022)
A41-WP/241 EX/108	SÉCURISER L'AVIATION PAR L'APPROCHE DE LA CONFIANCE ZÉRO (02/08/2022)
A41-WP/243 EX/109	PROMOUVOIR LA COOPÉRATION ENTRE LES ORGANISATIONS ET LES ORGANISMES POUR ACCROÎTRE L'EFFICACITÉ DE LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/267 EX/116	CERTIFICACIÓN DEL PERSONAL DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL EN REPÚBLICA DOMINICANA (02/08/2022) *Note d'information
A41-WP/271 EX/118	PROPOSITION DE CADRE RÉGLEMENTAIRE POUR LA LUTTE CONTRE LES DRONES NON AUTORISÉS (02/08/2022)
A41-WP/281 EX/121	GOUVERNANCE DE LA CYBERSÉCURITÉ DANS L'AVIATION CIVILE (28/07/2022)
A41-WP/282 Révision n° 1 EX/122	PROPOSITION D'ÉLABORATION DE NORMES INTERNATIONALES POUR LE SYSTÈME DE COMPTES RENDUS VOLONTAIRES DE SÛRETÉ DE L'AVIATION (ASVR) ET D'AMÉLIORATION DU SYSTÈME DE CLASSIFICATION (10/08/2022)
A41-WP/293 EX/126	SANCIONES APLICABLES A PERSONAS DISRUPTIVAS (08/08/2022) *Note d'information

A41-WP/302 EX/130	PROMOUVOIR LE SOUTIEN ET LA COOPÉRATION RÉGIONALE ET INTERNATIONALE EN MATIÈRE DE SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE (02/08/2022)
A41-WP/330 EX/140	ÉVALUATION DES MENACES ET DES RISQUES POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/331 EX/141	EXPÉRIENCE DE LA MISE EN OEUVRE RÉGIONALE DU GASeP SUR LA BASE DE LA FEUILLE DE ROUTE DU GROUPE RÉGIONAL NAM/CAR ET SAM DE SÛRETÉ DE L'AVIATION ET DE FACILITATION DE L'OACI ET DE LA CLAC CONVENUE AU PANAMA EN 2018 (02/08/2022)
A41-WP/333 EX/143	REDÉFINITION DES ÉCHÉANCIERS ET DES POURCENTAGES DE MISE EN OEUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (02/08/2022)
A41-WP/347 Revision No. 1 EX/149	THREAT POSED TO CIVIL AVIATION BY MAN-PORTABLE AIR DEFENCE SYSTEMS (MANPADS) (01/09/2022) *Note d'information
A41-WP/349 EX/150	ASSISTANCE DANS LA MISE EN OEUVRE DE PROGRAMMES VISANT À DÉTECTER DES COMPORTEMENTS SUSPECTS QUI MENACENT LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE ET À PRENDRE LES MESURES EN CONSÉQUENCE (02/08/2022)
A41-WP/374 EX/170	ÉTAT DE PRÉPARATION DU PERSONNEL EN MATIÈRE DE CYBERSÉCURITÉ DANS LES SERVICES DE NAVIGATION AÉRIENNE EN TEMPS NORMAL COMME EN PÉRIODE DE CRISE (02/08/2022)
A41-WP/387 EX/176	ÉLABORATION D'UN MÉCANISME VISANT À ÉVALUER LA MISE EN OEUVRE DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP) (02/08/2022)
A41-WP/388 EX/177	RENFORCER LA LUTTE CONTRE LA MENACE INTERNE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION CIVILE (02/08/2022)
A41-WP/416 EX/187	MISE AU POINT D'UN iPACK POUR AIDER LES ÉTATS À METTRE EN OEUVRE LA STRATÉGIE DE CYBERSÉCURITÉ DE L'OACI (02/08/2022)
A41-WP/422 EX/189	DESARROLLO DE LA REPÚBLICA DOMINICANA EN MATERIA DE SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (08/08/2022) *Note d'information
A41-WP/423 EX/190	AVANCES EN CIBERSEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (02/08/2022) *Note d'information
A41-WP/480 EX/228	CONTINUOUS IMPLEMENTATION AND MONITORING OF SECURITY CULTURE ACTIVITIES (02/09/2022) *Note d'information
A41-WP/517 EX/249	DEVELOPMENT OF GENERAL AVIATION SECURITY CAPABILITIES THROUGH THE EU-WCO-COLIBRI PROJECT (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/518 EX/250	SEGURIDAD DE LA AVIACIÓN CIVIL (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/524 EX/252	BEST PRACTICES AND ACHIVEMENTS OF PROMOTING SECURITY CULTURE IN THE REPUBLIC OF KOREA (13/09/2022) *Note d'information

A41-WP/539  
EX/255 UPDATE ON THE UNITED STATES FEDERAL AVIATION ADMINISTRATION'S  
UNMANNED AIRCRAFT SYSTEMS SECURITY ACTIVITIES (13/09/2022)  
\*Note d'information

A41-WP/613  
EX/286 PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 14 DE L'ORDRE DU JOUR (04/10/2022)

**Point 15 : Programmes d'audits — Méthode de surveillance continue**

---

A41-WP/7  
EX/3 MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES D'AUDITS — MÉTHODE DE  
SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) (16/06/2022)

A41-WP/27  
EX/15 RAPPORT SUR L'ÉVOLUTION DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE  
SUPERVISION DE LA SÉCURITÉ (USOAP) — MÉTHODE DE SURVEILLANCE  
CONTINUE (CMA) ET EXAMEN POST-MISE EN OEUVRE (09/06/2022)

A41-WP/59  
EX/28 INCIDENCES DE LA MISE À JOUR DES QUESTIONS DE PROTOCOLE (PQ) SUR LE  
POURCENTAGE DE MISE EN OEUVRE EFFECTIVE PAR LES ÉTATS AUDITÉS  
(25/07/2022)

A41-WP/202  
EX/90 ÉTABLISSEMENT D'UN ÉCHÉANCIER APPLICABLE AU PROCESSUS  
D'ACCEPTATION PAR L'OACI DU PLAN D' ACTIONS CORRECTIVES (CAP)  
(02/08/2022)

A41-WP/212  
EX/98 AMÉLIORATION CONTINUE DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE  
SÛRETÉ – MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USAP-CMA) (02/08/2022)

A41-WP/309  
EX/131 UTILISATION D'UNE APPROCHE THÉORIQUE ET PRATIQUE GLOBALE DE LA  
FORMATION DU PERSONNEL INTERVENANT DANS LES ENQUÊTES SUR LES  
ACCIDENTS ET INCIDENTS D'AVIATION (02/08/2022)

A41-WP/379  
EX/173 EVALUATION ET SUIVI DES PLANS D' ACTIONS CORRECTRICES SOUMIS PAR  
LES ETATS DANS LE CADRE EN LIGNE DE L'USOAP-CMA (02/08/2022)

A41-WP/386  
EX/175 REVAMPING OF REGULATORY OVERSIGHT SYSTEM IN PAKISTAN  
(02/08/2022) \*Note d'information

A41-WP/457  
EX/211 ÉVOLUTION DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SUPERVISION DE LA  
SÉCURITÉ – MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (USOAP-CMA)  
(02/08/2022)

A41-WP/488  
EX/235 RENFORCEMENT DES ÉQUIPES D'AUDIT USAP-CMA POUR L'ÉVALUATION ET  
LA MISE EN ŒUVRE DES EXIGENCES DE L'ANNEXE 17 EN MATIÈRE DE  
CYBERSÉCURITÉ (02/08/2022)

A41-WP/558  
EX/262 STATUS OF PROGRESS TO ADDRESS DEFICIENCIES IDENTIFIED BY ICAO  
DURING ITS SAFETY OVERSIGHT ACTIVITIES  
(12/09/2022) \*Note d'information

A41-WP/598  
EX/276 USOAP PROTOCOL QUESTIONS TO INCLUDE FLIGHT DISPATCH  
(14/09/2022) \*Note d'information

A41-WP/612  
EX/285 PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 15 DE L'ORDRE DU JOUR  
(04/10/2022)

**Point 16 : Protection de l'environnement — Dispositions générales, bruit des aéronefs et qualité de l'air locale**

---

A41-WP/93 Révision n° 1 EX/45	L'AVIATION CIVILE ET L'ENVIRONNEMENT (31/08/2022)
A41-WP/95 EX/46	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 (22/08/2022)
A41-WP/163 EX/73	ASSESSMENT OF NOISE POLLUTION IN AIRCRAFT HANGARS (22/07/2022) *Note d'information
A41-WP/168 EX/75	AMÉLIORER LA TRANSPARENCE DU PROCESSUS D'ÉTABLISSEMENT DE NORMES CAEP POUR LA « DOUBLE RIGUEUR » (01/08/2022)
A41-WP/209 EX/95	CONTRIBUTIONS ET AVANCÉES RÉALISÉES EN MATIÈRE DE BRUIT ET DE QUALITÉ DE L'AIR LOCALE DANS L'AVIATION CIVILE EN AMÉRIQUE LATINE (02/08/2022)
A41-WP/601 EX/278	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 16 DE L'ORDRE DU JOUR (28/09/2022)

**Point 17 : Protection de l'environnement — Aviation internationale et changements climatiques**

---

A41-WP/167 Révision n° 1 EX/74	TECHNOLOGIE DE RÉDUCTION DU CARBONE – CADRE RÉGLEMENTAIRE VISANT À FACILITER LE DÉVELOPPEMENT D'UNE TECHNOLOGIE DES AVIONS ET DES MOTEURS POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CARBONE (29/08/2022)
A41-WP/169 EX/76	QUESTIONS DE MISE EN OEUVRE LIÉES AUX SCÉNARIOS CONCERNANT UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME POUR LES RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS DE CO <sub>2</sub> DE L'AVIATION INTERNATIONALE ET LEUR INTERDÉPENDANCE AVEC LE CORSIA (01/08/2022)
A41-WP/172 EX/77	LE RENFORCEMENT DE LA COOPÉRATION INTERNATIONALE DANS LA LUTTE CONTRE LES INCENDIES PAR VOIE AÉRIENNE : UN MOYEN TRÈS EFFICACE DE RÉDUIRE RÉELLEMENT LES ÉMISSIONS MONDIALES DE GAZ À EFFET DE SERRE ET D'ATTEINDRE LA NEUTRALITÉ CARBONE D'ICI LE MILIEU DU SIÈCLE (01/08/2022)
A41-WP/173 EX/78	MISE EN OEUVRE DU CORSIA ET RECONNAISSANCE DE SES CARBURANTS ADMISSIBLES (02/08/2022)
A41-WP/206 EX/94	PROMOTION D'UN CADRE RÉGLEMENTAIRE GLOBAL POUR LA MISE AU POINT DE CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (02/08/2022)
A41-WP/210 EX/96	EFFORTS MENÉS PAR LES AÉROPORTS POUR SE DÉCARBONER, SOUTIEN NÉCESSAIRE ET COLLABORATION AVEC LES GOUVERNEMENTS ET LES PARTIES PRENANTES (02/08/2022)
A41-WP/280 EX/120	REDUCTION OF CO <sub>2</sub> EMISSIONS THROUGH THE IMPLEMENTATION OF OPERATIONAL MEASURES (05/08/2022) *Note d'information
A41-WP/351 EX/152	CLIMATE ACTION FROM ANSPs IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (18/07/2022) *Note d'information

A41-WP/362 EX/160	AVIATION DECARBONIZATION PATHWAYS PLACED IN THE CONTEXT OF PARIS AGREEMENT TEMPERATURE TARGETS (30/08/2022) *Note d'information
A41-WP/368 EX/166	CHANGEMENT CLIMATIQUE (26/08/2022)
A41-WP/369 EX/167	EXPOSÉ RÉCAPITULATIF DE LA POLITIQUE PERMANENTE ET DES PRATIQUES DE L'OACI DANS LE DOMAINE DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT - CHANGEMENTS CLIMATIQUES (27/08/2022)
A41-WP/413 EX/184	POINT DE VUE DE L'ICSA SUR UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE L'AVIATION INTERNATIONALE CO <sub>2</sub> (30/08/2022)
A41-WP/415 EX/186	POUR PERMETTRE À UNE INDUSTRIE AÉRONAUTIQUE DURABLE DE PROSPÉRER, IL FAUT UNE TRANSITION JUSTE VERS UN AVENIR ZÉRO CARBONE (31/08/2022)
A41-WP/428 EX/194	ACCORD OACI SUR UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME POUR LA RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO <sub>2</sub> DE L'AVIATION INTERNATIONALE (31/08/2022)
A41-WP/431 EX/197	INITIATIVES DE DÉCARBONATION DES AÉROPORTS (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	NÉCESSITÉ D'UN ACCORD SUR UN CORSIA AMBITIEUX (31/08/2022)
A41-WP/434 EX/200	ÉLÉMENTS DE RÉFLEXION CONCERNANT L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (31/08/2022)
A41-WP/435 EX/201	FINANCEMENT DE LA MISE EN OEUVRE D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME ET APPUI AU RENFORCEMENT DES CAPACITÉS (31/08/2022)
A41-WP/436 EX/202	RÉFLEXIONS SUR L'AVIATION DURABLE, NOTAMMENT L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME DE RÉDUCTION DES ÉMISSIONS DE CO <sub>2</sub> DE L'AVIATION INTERNATIONALE (31/08/2022)
A41-WP/438 EX/204	POINTS DE VUE DES ÉTATS MEMBRES DE LA CAFAC SUR L'OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) DE L'OACI (31/08/2022)
A41-WP/439 EX/205	CLIMATE ACTION FROM MANUFACTURING INDUSTRY IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (30/08/2022) *Note d'information
A41-WP/440 EX/206	CONTRIBUTION OF THE BUSINESS AVIATION SECTOR TO ENVIRONMENTAL PROTECTION AND IN ADDRESSING THE IMPACT OF CLIMATE CHANGE (30/08/2022) *Note d'information
A41-WP/466 Révision n° 1 EX/214	LES POSITIONS DU SECTEUR CONCERNANT LA RÉALISATION DE CET OBJECTIF À LONG TERME POUR L'AVIATION (16/09/2022)
A41-WP/469 EX/217	POINTS DE VUE ET RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES OBJECTIFS ET MESURES VISANT À RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO <sub>2</sub> GÉNÉRÉES PAR L'AVIATION INTERNATIONALE (31/08/2022)

A41-WP/470 EX/218	PERSPECTIVES SUR LA MISE EN PLACE DE MÉCANISMES D'ASSISTANCE BASÉS SUR LES BESOINS DES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (31/08/2022)
A41-WP/471 EX/219	UNE APPROCHE INCLUSIVE DE LA RÉALISATION D'UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME (LTAG) COLLECTIF (31/08/2022)
A41-WP/472 EX/220	AMÉLIORER LA DURABILITÉ ENVIRONNEMENTALE : IMPORTANCE DES CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (30/08/2022)
A41-WP/473 EX/221	CARBURANTS D'AVIATION DURABLES (SAF) – FINANCEMENT ET TRANSFERT DE TECHNOLOGIE POUR LES ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT (31/08/2022)
A41-WP/474 EX/222	DÉVELOPPER LES COMPÉTENCES ET LES OUTILS NÉCESSAIRES À LA MISE EN ŒUVRE DES MESURES OPÉRATIONNELLES DU LTAG (31/08/2022)
A41-WP/475 EX/223	CLIMATE ACTION FROM AIRLINES IN SUPPORT OF INDUSTRY DECARBONISATION (31/08/2022) *Note d'information
A41-WP/476 EX/224	ICAO'S ROLE IN SUPPORTING THE ENERGY TRANSITION TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS (02/09/2022) *Note d'information
A41-WP/477 EX/225	THE COST OF ACHIEVING NET-ZERO CARBON IN AVIATION (02/09/2022) *Note d'information
A41-WP/486 EX/233	MESURE DES ÉMISSIONS DE CO2 PRODUITES PAR DES VÉHICULES QUI ACCÈDENT AUX AÉROPORTS PAR VOIE TERRESTRE (31/08/2022)
A41-WP/489 EX/236	RÔLES NATIONAL ET INTERNATIONAL DES FEUILLES DE ROUTE POUR PROMOUVOIR LA DÉCARBONATION DE L'AVIATION (31/08/2022)
A41-WP/490 EX/237	WFP OPERATIONAL MEASURES FOR ENVIRONMENTAL PROTECTION IN AVIATION ACTIVITIES (08/09/2022) *Note d'information
A41-WP/495 Révision n° 1 EX/239	POINTS DE VUE DES MEMBRES DE LA COALITION SUR L'AMBITION CLIMATIQUE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE CONCERNANT LE LTAG ET LE CORSIA (27/09/2022)
A41-WP/502 EX/241	HOW AIRPORTS CAN SUPPORT THE DECARBONIZATION OF THE AVIATION ECOSYSTEM – A HOLISTIC APPROACH (08/09/2022) *Note d'information
A41-WP/503 EX/242	NEW CERTIFICATION PROCEDURES FOR SUSTAINABLE AVIATION FUELS (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/504 EX/243	A POLICY VISION FOR PROMOTING THE SCALE-UP OF SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAFs) (09/09/2022) *Note d'information
A41-WP/509 EX/244	ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/510 EX/245	ENVIRONMENTAL SUSTAINABILITY - LOW EMISSION TECHNOLOGIES (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/514 EX/246	HYDROGEN, A KEY SOLUTION TO DECARBONIZE AVIATION (12/09/2022) *Note d'information

A41-WP/515 EX/247	EUROPEAN AVIATION ENVIRONMENTAL REPORT 2022 (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/516 EX/248	EUROPEAN POLICY ACTIONS TO PROMOTE SUSTAINABLE AVIATION FUELS (SAF) (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/545 EX/259	MEANS OF IMPLEMENTATION OF A LONG-TERM ASPIRATIONAL GOAL FOR AIR TRANSPORT (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/568 EX/266	L'AVIATION INTERNATIONALE DOIT CONVENIR DE MESURES AMBITIEUSES POUR LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET S'ENGAGER EN FAVEUR D'UNE TRANSITION ÉQUITABLE (31/08/2022)
A41-WP/581 EX/270	APPROACH TO MITIGATE CO2 EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/594 EX/274	A MORE CO-ORDINATED APPROACH TO SHARING INFORMATION RELATED TO SUSTAINABLE AVIATION FUELS DEVELOPMENT AND DEPLOYMENT (12/09/2022) *Note d'information
A41-WP/602 Révision n° 1 EX/279	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 17 DE L'ORDRE DU JOUR (06/10/2022)

**Point 18 : Protection de l'environnement — Régime de compensation et de réduction de carbone pour l'aviation internationale (CORSA)**

---

A41-WP/169 EX/76	QUESTIONS DE MISE EN OEUVRE LIÉES AUX SCÉNARIOS CONCERNANT UN OBJECTIF AMBITIEUX À LONG TERME POUR LES RÉDUCTIONS DES ÉMISSIONS DE CO2 DE L'AVIATION INTERNATIONALE ET LEUR INTERDÉPENDANCE AVEC LE CORSIA (01/08/2022)
A41-WP/174 EX/79	PROGRÈS CONCERNANT LA MOBILISATION À L'ÉGARD DE LA PROTECTION DE L'ENVIRONNEMENT EN AVIATION DANS LA RÉPUBLIQUE COOPÉRATIVE DU GUYANA (02/08/2022)
A41-WP/181 EX/82	CONTRIBUTIONS DE L'AMÉRIQUE CENTRALE À LA MISE EN OEUVRE DU RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (02/08/2022)
A41-WP/211 EX/97	تجربة سلطنة عمان في تطبيق خطة التعويض عن الكربون وخفضه في مجال الطيران الدولي (خطة كورسيا) (02/08/2022) *Note d'information
A41-WP/370 EX/168	RÉGIME DE COMPENSATION ET DE RÉDUCTION DE CARBONE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE (CORSA) (27/08/2022)
A41-WP/371 EX/169	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 (CORSA) (27/08/2022)
A41-WP/427 EX/193	VUES DES AUTEURS SUR L'EXAMEN DU RÉGIME CORSIA (31/08/2022)
A41-WP/432 EX/198	NÉCESSITÉ D'UN ACCORD SUR UN CORSIA AMBITIEUX (31/08/2022)
A41-WP/433	REDÉFINITION DE L'EXAMEN PÉRIODIQUE DU CORSIA (31/08/2022)

EX/199

A41-WP/437  
EX/203 RÉFLEXIONS SUR L'EXAMEN DU CORSIA DE 2022 (31/08/2022)

A41-WP/465  
EX/213 POINTS DE VUE DES ÉTATS MEMBRES DE LA CAFAC SUR LA MISE EN OEUVRE DU CORSIA (31/08/2022)

A41-WP/468  
EX/216 PROPOSITIONS RELATIVES À LA MISE EN ŒUVRE DU CORSIA AU MOYEN DE CONTRIBUTIONS DÉTERMINÉES AU NIVEAU NATIONAL ET À L'ÉLABORATION DE MÉTHODES POUR L'EXAMEN PÉRIODIQUE DU CORSIA (31/08/2022)

A41-WP/469  
EX/217 POINTS DE VUE ET RECOMMANDATIONS CONCERNANT LES OBJECTIFS ET MESURES VISANT À RÉDUIRE LES ÉMISSIONS DE CO<sub>2</sub> GÉNÉRÉES PAR L'AVIATION INTERNATIONALE (31/08/2022)

A41-WP/485  
EX/232 PROMOTION D'ORGANISMES DE VÉRIFICATION DU CORSIA DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT (31/08/2022)

A41-WP/487  
EX/234 RENFORCEMENT DES CAPACITÉS POUR LES PROJETS DE COMPENSATION DE CARBONE DANS L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (31/08/2022)

A41-WP/495  
Révision n° 1  
EX/239 POINTS DE VUE DES MEMBRES DE LA COALITION SUR L'AMBITION CLIMATIQUE POUR L'AVIATION INTERNATIONALE CONCERNANT LE LTAG ET LE CORSIA (27/09/2022)

A41-WP/568  
EX/266 L'AVIATION INTERNATIONALE DOIT CONVENIR DE MESURES AMBITIEUSES POUR LUTTER CONTRE LES CHANGEMENTS CLIMATIQUES ET S'ENGAGER EN FAVEUR D'UNE TRANSITION ÉQUITABLE (31/08/2022)

A41-WP/581  
EX/270 APPROACH TO MITIGATE CO<sub>2</sub> EMISSIONS FROM AVIATION (12/09/2022)  
\*Note d'information

A41-WP/603  
Révision n° 1  
EX/280 PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 18 DE L'ORDRE DU JOUR (01/10/2022)

**Point 19 : Multilinguisme à l'OACI Amélioration de l'efficience et de l'efficacité de l'OACI**

---

A41-WP/44  
EX/22 MULTILINGUISME À L'OACI (06/07/2022)

A41-WP/117  
EX/53 PROMOUVOIR LA RATIFICATION DU PROTOCOLE À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE DANS LES SIX LANGUES DE TRAVAIL ET DÉFENDRE LE MULTILINGUISME (01/08/2022)

A41-WP/343  
Revision No. 1  
EX/145 MULTILINGUALISM – ONE OF THE FUNDAMENTAL PRINCIPLES CONTRIBUTING TO THE ACHIEVEMENT OF THE GOALS OF ICAO AS A SPECIALIZED AGENCY OF THE UNITED NATIONS (01/09/2022)

A41-WP/365  
EX/163 TRADUCTION DU PLAN MONDIAL DE NAVIGATION AÉRIENNE (02/08/2022)

A41-WP/426  
EX/192 LE MULTILINGUISME, UNE INITIATIVE DE L'OACI POUR RENFORCER SA CULTURE INSTITUTIONNELLE ET L'ÉGALITÉ DES CHANCES (02/08/2022)

A41-WP/639 PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 19 DE L'ORDRE DU JOUR (04/10/2022)  
EX/293

**Point 20 : Amélioration de l'efficacité et de l'efficacé de l'OACI**

---

A41-WP/43 AMÉLIORATION DE L'EFFICIENCE ET DE L'EFFICACITÉ DE L'OACI (02/08/2022)  
Révision n° 1  
EX/21

A41-WP/332 CONSIDÉRATIONS VISANT À FACILITER LA DIFFUSION ÉLECTRONIQUE DES  
EX/142 LETTRES DE L'OACI (02/08/2022)

A41-WP/389 NORMES MONDIALES RELATIVES À LA CONCEPTION, À LA CERTIFICATION ET  
EX/178 À L'EXPLOITATION DES HYDROAÉRODROMES (27/07/2022)

A41-WP/543 WATER AERODROMES REGULATORY FRAMEWORK (12/09/2022)  
EX/257 \*Note d'information

A41-WP/604 RESILIENCE AND EFFICIENCY THROUGH LEADERSHIP AND COOPERATION  
EX/281 (28/08/2022) \*Note d'information

A41-WP/609 PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 20 DE L'ORDRE DU JOUR (04/10/2022)  
EX/283

**Point 21 : Programme 2030 des Nations Unies – Objectifs de développement durable (ODD)**

---

A41-WP/55 PROGRAMME DES NATIONS UNIES À L'HORIZON 2030 – OBJECTIFS DE  
EX/26 DÉVELOPPEMENT DURABLE (ODD) (18/07/2022)

A41-WP/71 AMÉLIORER LA RÉUTILISATION ET LE RECYCLAGE DES DÉCHETS DE CABINE  
EX/35 (25/07/2022) \*Note d'information

A41-WP/149 NÉCESSITÉ D'ORIENTATIONS SUR LA POLITIQUE NATIONALE DE L'AVIATION  
EX/64 (NAP) OU LE PLAN DIRECTEUR DE L'AVIATION CIVILE (CAMP) (02/08/2022)

A41-WP/150 APPROFONDIR LA COOPÉRATION PRAGMATIQUE DE L'AVIATION CIVILE  
EX/65 MONDIALE ET ACCÉLÉRER LA MISE EN OEUVRE DU PROGRAMME DE  
DÉVELOPPEMENT DURABLE À L'HORIZON 2030 (02/08/2022)

A41-WP/178 AVIATION'S CONTRIBUTION TOWARDS THE UNITED NATIONS 2030 AGENDA  
EX/81 FOR SUSTAINABLE DEVELOPMENT (04/08/2022) \*Note d'information

A41-WP/484 THE INDEX FRAMEWORK SYSTEM FOR CIVIL AVIATION HIGH-QUALITY  
EX/231 DEVELOPMENT AND ITS APPLICATION (30/08/2022) \*Note d'information

A41-WP/540 SUSTAINABLE DEVELOPMENT GOAL 8 – RECOGNISING THE ROLE AND  
EX/256 OPPORTUNITIES FOR COLLABORATION WITH THE INTERNATIONAL LABOUR  
ORGANIZATION (13/09/2022) \*Note d'information

A41-WP/562 INDONESIA'S CONTRIBUTION TO THE UNITED NATIONS SUSTAINABLE  
EX/263 DEVELOPMENT GOALS (06/09/2022) \*Note d'information

A41-WP/617 PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 21 DE L'ORDRE DU JOUR  
EX/289 (04/10/2022)

**Point 22 : Mobilisation des ressources et fonds volontaires**

---

---

A41-WP/47 EX/23	RAPPORT SUR LA MOBILISATION DES RESSOURCES ET LES FONDS VOLONTAIRES (30/05/2022)
A41-WP/549 Révision n° 1 EX/261	RÔLE DE L'INSTITUT DE FORMATION DE L'AVIATION CIVILE (IFAC), PAKISTAN – SERVICES DE FORMATION DE QUALITÉ POUR LES ÉTATS MEMBRES DE L'OACI (23/09/2022)
A41-WP/615 EX/288	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 22 DE L'ORDRE DU JOUR (04/10/2022)

---

**Point 23 : Innovation en aviation**

---

A41-WP/42 EX/20	RAPPORT SUR LA MISE EN OEUVRE DE LA RÉOLUTION A40-27 DE L'ASSEMBLÉE — INNOVATION EN AVIATION (11/07/2022)
A41-WP/110 Révision n° 1 EX/50	ENJEUX JURIDIQUES ET SOCIÉTAUX DE LA MOBILITÉ AÉRIENNE ÉMERGENTE DANS LES ZONES MÉTROPOLITAINES (17/08/2022)
A41-WP/111 EX/51	APPROCHE GRADUELLE POUR L'APPLICABILITÉ DES SARP (02/08/2022)
A41-WP/112 Révision n° 1 EX/52	ÉLABORATION DES POLITIQUES ET PROCESSUS FAVORISANT L'INNOVATION (15/08/2022)
A41-WP/200 EX/88	EXAMEN DES PROCESSUS DE L'OACI POUR UNE MEILLEURE ADAPTATION AUX TENDANCES NOUVELLES ET ÉMERGENTES EN AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/325 EX/138	OPTIMISER L'ÉLABORATION DES NORMES DE L'OACI ET DES PROCÉDURES CONNEXES EN VUE D'UNE MISE EN OEUVRE EFFECTIVE (02/08/2022)
A41-WP/356 EX/155	FEUILLE DE ROUTE DU SECTEUR POUR LE CIEL DE DEMAIN (02/08/2022)
A41-WP/360 EX/158	INDUSTRY CONSENSUS ON A FUTURE SKY VISION (02/08/2022) *Note d'information
A41-WP/481 EX/229	ENHANCING INNOVATION IN AVIATION (02/09/2022) *Note d'information
A41-WP/483 EX/230	ROADMAP FOR BUILDING SMART CIVIL AVIATION (30/08/2022) *Note d'information
A41-WP/498 EX/240	FULLY DEEPENING A MECHANISM FOR THE ORGANIZATION AND EVALUATION OF REFORM IN CIVIL AVIATION (30/08/2022) *Note d'information
A41-WP/605 EX/282	DIGITALIZATION, ARTIFICIAL INTELLIGENCE (AI) IN AVIATION AND THE HUMAN FACTOR (28/08/2022) *Note d'information
A41-WP/614 EX/287	PROJET D'ÉLÉMENTS DE RAPPORT SUR LE POINT 23 DE L'ORDRE DU JOUR (04/10/2022)

**Point 24 : Programme d'assistance technique**

---

A41-WP/24 EX/12	PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE ET SOUTIEN À LA MISE EN OEUVRE DE L'OACI (30/06/2022)
A41-WP/40 EX/19	RAPPORT SUR LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN OEUVRE COMPLET POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION ET LA FACILITATION EN AFRIQUE (PLAN AFI SECFAL) (30/05/2022)
A41-WP/60 EX/29	ENREGISTRER DANS UNE BASE DE DONNÉES DE L'OACI LES RÈGLEMENTS TYPES ET LES RÈGLEMENTS HARMONISÉS AU NIVEAU RÉGIONAL (02/08/2022)
A41-WP/61 EX/30	AMÉLIORER LA CONNECTIVITÉ AÉRIENNE DANS LES PAYS EN DÉVELOPPEMENT SANS LITTORAL (PDSL) (25/07/2022)
A41-WP/103 EX/49	RAPPORT SUR LE PLAN RÉGIONAL DE MISE EN OEUVRE COMPLET POUR LA SÉCURITÉ DE L'AVIATION EN AFRIQUE (PLAN AFI) (03/08/2022)
A41-WP/240 EX/107	POUR LE RENFORCEMENT STRATÉGIQUE CONTINU DU MÉCANISME DE SUPERVISION DES UAS AU BÉNÉFICE DES PETITS ÉTATS ET DES ÉTATS EN DÉVELOPPEMENT (02/08/2022)
A41-WP/261 Révision n° 1 EX/112	MISE À JOUR POUR LA RÉGION PACIFIQUE – PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT DU PACIFIQUE (PEIDP) (18/08/2022)
A41-WP/265 EX/115	IMPACT DU PLAN AFI ET DES CIBLES D'ABUJA EN MATIÈRE DE SÉCURITÉ RÉVISÉES SUR LA MISE EN OEUVRE DES PROGRAMMES ET ACTIVITÉS DE SÉCURITÉ SUR LE CONTINENT AFRICAIN (03/08/2022)
A41-WP/270 EX/117	SOUTIEN ET ASSISTANCE AUX PETITS ÉTATS INSULAIRES EN DÉVELOPPEMENT (PEID) DU PACIFIQUE POUR RESPECTER LES ÉTAPES DES ÉLÉMENTS CRUCIAUX DU PLAN POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION DANS LE MONDE (GASeP) ET LA PRÉPARATION À LA MÉTHODE DE SURVEILLANCE CONTINUE (CMA) ET AUX AUTRES EXIGENCES DU PROGRAMME UNIVERSEL D'AUDITS DE SÛRETÉ (USAP) (02/08/2022)
A41-WP/283 EX/123	AVIATION SECURITY CAPACITY BUILDING THROUGH THE CASE I AND CASE II PROJECTS (27/07/2022) *Note d'information
A41-WP/290 EX/125	PROGRAMME D'ASSISTANCE TECHNIQUE AUX AÉROPORTS EN AFRIQUE – COOPÉRATION AVEC DES PARTENAIRES INTERNATIONAUX (02/08/2022)
A41-WP/300 EX/128	MISE A JOUR SUR L'ANALYSE DES LACUNES DES INFRASTRUCTURES AÉRONAUTIQUES DANS LA RÉGION AFI ET L'ARCHITECTURE D'ESPACE AÉRIEN HOMOGENE POUR LA RÉGION AFI (08/08/2022) *Note d'information
A41-WP/301 Révision n° 1 EX/129	MISE À JOUR RÉGIONALE – RÉSULTATS DE LA PREMIÈRE RÉUNION RÉGIONALE DES MINISTRES DE L'AVIATION (18/08/2022)
A41-WP/310 EX/132	HARMONISATION DES RÈGLEMENTS DE L'AVIATION DE L'AMÉRIQUE LATINE (LAR) (01/08/2022)

A41-WP/587  
EX/272 EXPERIENCIA CON EL PAQUETE DE IMPLEMENTACIÓN (iPACK) TITULADO “COVID 19 AVIATION SECURITY QUALITY CONTROL OVERSIGHT” (13/09/2022)  
\*Note d’information

A41-WP/628  
EX/292 PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 24 DE L’ORDRE DU JOUR (06/10/2022)

**Point 25 : Coopération technique — Politique et activités**

---

A41-WP/28  
EX/16 PROGRAMME DE COOPÉRATION TECHNIQUE DE L’OACI – POLITIQUE ET ACTIVITÉS (01/06/2022)

A41-WP/643  
EX/296 PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 11 DE L’ORDRE DU JOUR (05/10/2022)

**Point 26 : Formation et renforcement des capacités en aéronautique civile**

---

A41-WP/29  
EX/17 FORMATION ET RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AÉRONAUTIQUE CIVILE (29/06/2022)

A41-WP/62  
EX/31 COURS « TRAINAIR PLUS » SUR LA POLITIQUE DE L’OACI SUR L’ASSISTANCE AUX VICTIMES D’ACCIDENTS D’AVIATION ET À LEURS FAMILLES (19/07/2022)

A41-WP/135  
EX/55 PROGRAMME OACI-SINGAPOUR DES DIRECTEURS GÉNÉRAUX DE L’AVIATION CIVILE SUR LA RÉSILIENCE DE L’AVIATION (02/08/2022)

A41-WP/140  
EX/57 RENFORCEMENT DES COMPÉTENCES ET DES QUALIFICATIONS DU PERSONNEL DE MÉTÉOROLOGIE AÉRONAUTIQUE (02/08/2022)

A41-WP/344  
EX/146 PROBLÈMES RELATIFS À LA FORMATION DANS LE DOMAINE DE LA SÛRETÉ DE L’AVIATION (02/08/2022)

A41-WP/350  
EX/151 IMPACTO DESARROLLO DE COMPETENCIAS DE LIDERAZGO DEL PERSONAL DE VIGILANCIA DE LA SEGURIDAD OPERACIONAL SNA/AGA (05/08/2022)  
\*Note d’information

A41-WP/352  
EX/153 CAPACITACIÓN EN GESTIÓN COLABORATIVA DE LA AFLUENCIA DEL TRÁNSITO AÉREO (ATFM/CDM) (02/08/2022) \*Note d’information

A41-WP/354  
EX/154 ATTIRER ET PRÉPARER LA MAIN-D’OEUVRE DE L’ÉCOSYSTÈME DE L’AVIATION POUR ASSURER LA DURABILITÉ ET LA RÉSILIENCE À LONG TERME DU SECTEUR (02/08/2022)

A41-WP/361  
EX/159 RÉTABLIR ET AMÉLIORER LA MAIN-D’OEUVRE MONDIALE DU XXI<sup>e</sup> SIÈCLE (02/08/2022)

A41-WP/367  
EX/165 INITIATIVES DE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AFRIQUE (08/08/2022)

A41-WP/375  
EX/171 RENFORCEMENT DES CAPACITÉS DANS LES ÉTATS D’AMÉRIQUE LATINE AVEC L’APPUI DE LA CLAC (26/07/2022)

A41-WP/376  
EX/172 DÉMARCHE RÉGIONALE POUR LA MISE EN OEUVRE, DANS LES ÉTATS MEMBRES DE L’UEMOA, DE LA RÉOLUTION A40-25 ET DE LA FEUILLE DE ROUTE SUR LA FORMATION ET LE RENFORCEMENT DES CAPACITÉS EN AÉRONAUTIQUE CIVILE (03/08/2022)

A41-WP/385 EX/174	LES RENSEIGNEMENTS POUR L'ANALYSE EN FORMATION AÉRONAUTIQUE COMME PARTIE INTÉGRANTE DE LA STRUCTURE DES ORGANISMES DE FORMATION AÉRONAUTIQUE (ATO) (02/08/2022)
A41-WP/392 EX/180	COMPÉTENCES DE GESTION DU CHANGEMENT EN SITUATION DIFFICILE DANS LE SECTEUR DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/393 EX/181	LA RÉALITÉ AUGMENTÉE EN TANT QUE STRATÉGIE DE DÉVELOPPEMENT D'UNE FORMATION NORMALISÉE POUR RENFORCER LES CAPACITÉS DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/414 EX/185	PROPOSITION DE QUALIFICATION DES DISPOSITIFS DE RÉALITÉ VIRTUELLE POUR L'ÉDUCATION ET LA FORMATION DE LA PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/425 EX/191	TECHNIQUE D'ANALYSE DES BESOINS EN FORMATION (02/08/2022)
A41-WP/441 EX/207	CONTRIBUTION DE LA COCESNA ET DE L'ICCAE À LA FORMATION DU PERSONNEL DE L'AVIATION CIVILE PENDANT LA PANDÉMIE DE COVID-19 (02/08/2022)
A41-WP/478 EX/226	TRAINING MODEL AND EFFECT OF HIGH-LEVEL WORKSHOP FOR CHINA'S CIVIL AVIATION DEVELOPMENT POLICY (30/08/2022) *Note d'information
A41-WP/479 EX/227	A SUMMARY OF REFORM OF CIVIL AVIATION INSPECTOR TRAINING IN CHINA (30/08/2022) *Note d'information
A41-WP/577 EX/268	AVIATION CAPACITY BUILDING DURING COVID-19 PANDEMIC (06/09/2022) *Note d'information
A41-WP/578 EX/269	COOPERATION TO STRENGTHEN PROFESSIONAL TRAINING FOR AVIATION SAFETY AND SECURITY OVERSIGHT PERSONNEL (13/09/2022) *Note d'information
A41-WP/644 EX/297	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 26 DE L'ORDRE DU JOUR (05/10/2022)

**Point 27 : Mesures en faveur de l'égalité des sexes à l'OACI et dans le secteur mondial de l'aviation d'ici à 2030**

---

A41-WP/48 Révision n° 1 EX/24	MESURES EN FAVEUR DE L'ÉGALITÉ DES SEXES À L'OACI ET DANS LE SECTEUR MONDIAL DE L'AVIATION D'ICI À 2030 (27/09/2022)
A41-WP/67 EX/34	PROMOTION D'INITIATIVES DE L'INDUSTRIE POUR SOUTENIR L'OBJECTIF AMBITIEUX DE L'OACI SUR L'ÉGALITÉ DES SEXES D'ICI 2030 (25/07/2022)
A41-WP/219 EX/100	PROMOTION DU PROGRAMME OACI POUR L'ÉGALITÉ DES SEXES DANS LE CADRE DU PROGRAMME PROCHAINE GÉNÉRATION DE PROFESSIONNELS DE L'AVIATION (NGAP) (02/08/2022)
A41-WP/220 EX/101	ÉGALITÉ DES CHANCES POUR LES FEMMES DANS L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (02/08/2022)
A41-WP/263 EX/113	OEUVRER EN FAVEUR DE L'ÉGALITÉ DES SEXES EN AVIATION EN INDE (02/08/2022)

A41-WP/264 EX/114	MESURES EN FAVEUR DE L'ÉGALITÉ DES SEXES ET DE L'AUTONOMISATION DES FEMMES DANS LA RÉGION AFI (02/08/2022)
A41-WP/563 EX/264	LE RÔLE DES FEMMES EN AVIATION CIVILE (02/08/2022)
A41-WP/564 EX/265	L'ÉGALITÉ DES SEXES DANS LE SECTEUR MONDIAL DE L'AVIATION (02/08/2022)
A41-WP/611 EX/284	PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 27 DE L'ORDRE DU JOUR (04/10/2022)

**Point 28 : Autres questions de politique de haut niveau à examiner par le Comité exécutif**

---

A41-WP/78 EX/40	TIRS DE MISSILES EFFECTUÉS SANS NOTIFICATION (11/08/2022)
A41-WP/155 EX/69	PRÉCISIONS CONCERNANT L'ÉVALUATION DES RISQUES ET DES MENACES POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE ET LA SÉCURITÉ DES VOLS D'AÉRONEFS CIVILS AU-DESSUS ET À PROXIMITÉ DE ZONES DE CONFLIT ET DANS LE CONTEXTE D'UNE LOI MARTIALE DÉCLARÉE PAR UN ÉTAT (03/08/2022)
A41-WP/191 EX/86	PROBLÈMES ET DIFFICULTÉS RENCONTRÉS PAR LA RÉPUBLIQUE POPULAIRE DÉMOCRATIQUE DE CORÉE DANS LA MISE EN OEUVRE DES SARP DE L'OACI (01/08/2022)
A41-WP/225 EX/103	ADOPTION D'UNE TECHNOLOGIE POUR LA PRÉSENTATION DES LETTRES DE CRÉANCE À L'ASSEMBLÉE (02/08/2022)
A41-WP/232 EX/105	APPROBATION DES INITIATIVES MONDIALES, RÉGIONALES ET DE L'INDUSTRIE VISANT À ATTÉNUER LES RISQUES ENCOURUS PAR L'AVIATION CIVILE DANS LES ZONES DE CONFLIT (02/08/2022)
A41-WP/284 EX/124	LES SANCTIONS – UN DANGER MONDIAL POUR LA SÛRETÉ DE L'AVIATION CIVILE, EN VIOLATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE (29/07/2022)
A41-WP/295 EX/127	REFUS DE L'ÉTAT DE CONCEPTION DE SE CONFORMER À L'OBLIGATION DE MAINTENIR LA NAVIGABILITÉ DES AÉRONEFS, EN VIOLATION DES DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE (29/07/2022)
A41-WP/429 EX/195	INFRACTIONS À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE COMMISES PAR LA RÉPUBLIQUE DU BÉLARUS (31/08/2022)
A41-WP/430 EX/196	INFRACTIONS À LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE PAR LA FÉDÉRATION DE RUSSIE (01/09/2022)
A41-WP/442 EX/208	DROITS FONDAMENTAUX DES VOYAGEURS DANS LES AÉROPORTS INTERNATIONAUX (02/09/2022) *Note d'information
A41-WP/455 Revision No. 1 EX/209	REPORT OF AN INFRACTION OF THE CHICAGO CONVENTION BY A GROUP OF ICAO MEMBER STATES (08/09/2022)

A41-WP/456  
EX/210

INCOMPATIBILITÉ DES MESURES RESTRICTIVES UNILATÉRALES AFFECTANT  
L'ACTIVITÉ DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE AVEC LES  
DISPOSITIONS DE LA CONVENTION RELATIVE À L'AVIATION CIVILE  
INTERNATIONALE (01/08/2022)

A41-WP/662  
EX/298

PROJET DE RAPPORT SUR LE POINT 28 DE L'ORDRE DU JOUR (06/10/2022)





ISBN 978-92-9275-044-2



9 789292 750442