

GUIDE
POUR L'ORGANISATION D'UNE
SIMULATION
DE L'OACI

ORGANISATION DE L'AVIATION CIVILE INTERNATIONALE

Guide sur la tenue d'une simulation de l'OACI

Produit par:

Association canadienne pour les Nations Unies (ACNU)
300-309 Cooper Street
Ottawa (Ontario) K2P 0G5
Tél. : 613 232-5751
Courriel : info@unac.org
www.unac.org

Tous droits réservés, 2014

REMERCIEMENTS

L'Association canadienne pour les Nations Unies (ACNU) remercie **Transports Canada** et la **Mission permanente du Canada auprès de l'OACI** de leur soutien et de leur aide à la création de la présente ressource. Merci à **Mark Allen**, Représentant permanent du Canada auprès de l'OACI. Merci au secrétaire général de l'OACI, **Raymond Benjamin**, qui a dès le début soutenu avec enthousiasme cette initiative visant à connaître l'OACI et à favoriser la participation auprès de l'organisme. Merci à **Anthony Philbin** du bureau du Secrétaire général pour son aide et les ressources fournies. Un merci tout particulier à **Anna Luu-Nguyen**, praticienne chevronnée des simulations des Nations Unies et rédactrice du présent guide. À **Joan Broughton** de l'équipe de l'ACNU, un merci tout spécial, car son orientation et sa surveillance, de même que ses dizaines d'années passées à encadrer des jeunes participants aux simulations de l'ONU enrichissent le présent ouvrage. Merci à **Stephanie Howard**, conceptrice et à **Carine Houle**, traductrice. **Erica Mongiat** de l'équipe de l'ACNU s'est chargée de l'intégrité et de la gestion pour la préparation de cette ressource importante.

This document is also available in English.

Le financement du présent manuel
a été assuré par le gouvernement du Canada.

Mission permanente du Canada
auprès de l'Organisation de
l'aviation civile internationale



Permanent Mission of Canada
to the International Civil
Aviation Organization

TABLE DES MATIÈRES

Avant-propos : Développer le sens critique à l'aide d'un apprentissage fondé sur l'empathie	4
1. Renseignements généraux sur l'OACI	5
2. Structure de l'OACI	6
3. Nouveaux objectifs stratégiques de l'OACI	7
4. Sujets et enjeux chauds à envisager pour une simulation de l'OACI	9
Procédures à suivre pour la simulation	10
5. Négociation des normes et pratiques recommandées internationales (SARP)	10
6. Règles de procédure	11
7. Exemple d'un document de travail	16
Références	18
Association canadienne pour les Nations Unies (note liminaire)	19



Pour le 70e anniversaire de l'Organisation de l'aviation civile internationale en décembre 2014



SIMULATION DES NATIONS UNIES : DÉVELOPPER LE SENS CRITIQUE À L'AIDE D'UN APPRENTISSAGE FONDÉ SUR L'EMPATHIE

L'Association canadienne pour les Nations Unies (ACNU), grâce au financement du gouvernement du Canada et à sa Mission permanente à l'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) de l'ONU, est fière d'offrir ce Guide sur la tenue d'une simulation de l'OACI comme un héritage visant à souligner le 70e anniversaire de la Convention de Chicago de l'OACI, son document inaugural. L'OACI, dont le siège est à Montréal (Québec) Canada, est une institution spécialisée des Nations Unies chargée de la sécurité, de la sûreté, de la durabilité et de l'efficacité de l'aviation civile partout dans le monde. Qu'elle réagisse aux percées technologiques ou aux menaces émergentes à la sécurité durable des vols, l'OACI joue un rôle de premier plan dans la compréhension, la collaboration et la paix mondiales.

Avant tout, une simulation des Nations Unies est une activité qui simule les travaux des diplomates internationaux de comités spécifiques des Nations Unies et d'autres institutions et organisations semblables régies par des règles. Les élèves jouent le rôle d'ambassadeurs et de parties prenantes du monde entier et, à l'aide du point de vue de ces personnes, ils mènent des débats, des négociations, rédigent des résolutions et adoptent des politiques sur des enjeux internationaux émergents. En tentant de résoudre certains des problèmes internationaux les plus complexes, les simulations de l'ONU permettent de comprendre les subtilités des défis mondiaux tout en faisant de la sensibilisation sur les enjeux mondiaux actuels. Ces simulations soulignent aussi le potentiel pour trouver des solutions fondées sur la discussion, les compromis et la coopération multilatérale. C'est le cœur d'une bonne citoyenneté mondiale.

En utilisant le présent manuel, rappelez-vous que plus vous êtes discipliné, plus vous faites des recherches et plus vous vous engagez dans le processus, plus vos collègues, et vous-même, en retirerez de cette expérience. Lorsque vous donnez le meilleur de vous-même, vous acquérez des connaissances et de l'expérience en résolution de problèmes et de conflits, en recherche et en communication tout en faisant la connaissance de nouvelles personnes de milieux culturels et linguistiques différents, du Canada et du monde entier. De plus, cette simulation de l'OACI vous apprendra comment influencer de façon efficace des processus de prise de décision dans un contexte international. Elle souligne aussi le rôle de plus en plus grand joué par le Canada sur la scène internationale et prépare les jeunes participants à mener des carrières actives en relations internationales. Bonne chance et bonnes négociations fructueuses!

Kate White
Présidente et directrice générale de l'Association canadienne pour les Nations Unies



1

RENSEIGNEMENTS GÉNÉRAUX SUR L'OACI

Vers la fin de la Seconde Guerre mondiale, il était évident que la communauté mondiale devrait rédiger des normes, des principes et des normes internationalement reconnues pour régir le monde en pleine expansion de l'aviation civile. D'importantes percées technologiques et de capacité développées durant la guerre allaient être transposées aux domaines civils dès la fin des hostilités. Il fallait établir des normes pour assurer la sécurité, la compatibilité et la collaboration dans ce domaine en expansion.

Les représentants de 52 nations ont assisté à la Conférence internationale de l'aviation civile à Chicago en décembre 1944 pour rédiger une convention sur l'aviation civile internationale (ci-après désignée la « Convention de Chicago » ou la « Convention ») et pour établir une Organisation provisoire de l'aviation civile internationale (OPACI). Sa première assemblée s'est tenue en juin 1946 à Montréal, et les délégués participants ont désigné Montréal, au moyen d'un vote, comme siège permanent de la nouvelle organisation. L'Organisation de l'aviation civile internationale (OACI) permanente est officiellement née trois ans plus tard, sur la base du minimum requis de ratifications de la Convention de Chicago et a été reconnue comme l'une des institutions indépendantes spécialisées des Nations Unies, relevant du Conseil économique et social (ECOSOC).

Le préambule de la Convention de Chicago rassemble les États membres qui ont convenu de « certains principes et arrangements, afin que l'aviation civile internationale puisse se développer d'une manière sûre et ordonnée et que les services internationaux de transport aérien puissent être établis sur la base de l'égalité des chances et exploités d'une manière saine et économique. »¹

La création de l'OACI était motivée par un besoin reconnu de mettre en place une façon de promouvoir la coopération internationale dans le domaine en rapide évolution de l'aviation civile et d'établir des réglementations, des normes et des procédures internationales relatives à l'aviation civile.² Le fonctionnement de l'OACI diffère de celui de nombreux autres organismes des Nations Unies, parce que l'OACI se concentre sur les aspects techniques de sa sphère d'intérêt. Ses principaux objectifs et processus sont le développement des normes et pratiques recommandées (SARP) de l'aviation civile internationale qui sont formulées selon les quatre notions fondamentales suivantes (les quatre termes de l'aviation) : « coopération dans la formulation des SARP, consensus dans leur approbation, conformité dans leur application et engagement d'adhésion à ce processus continu ».³

1. Organisation de l'aviation civile internationale, Rapport annuel du Conseil 2011 – Doc 9975, http://www.icao.int/publications/documents/9975_fr.pdf

2. Organisation de l'aviation civile internationale, La fondation de l'Organisation de l'aviation civile internationale. http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/foundation-of-icao_FR.aspx

3. Organisation de l'aviation civile internationale, Making an ICAO Standard. <http://www.icao.int/safety/airnavigation/Pages/standard.aspx#3>

2

STRUCTURE DE L'OACI

Les trois organismes principaux de l'OACI sont les suivants : l'Assemblée, le Conseil et le Secrétariat.⁴

L'Assemblée, composée des 191 États contractants, est l'organisme souverain de l'OACI. Elle se réunit généralement tous les trois ans pour passer en revue le travail de l'Organisation, voter le budget, faire des recommandations de politiques dans les domaines techniques, administratifs, économiques, juridiques et de la coopération et vote les amendements à apporter à la Convention de Chicago.⁵

Le Conseil est l'organe exécutif de l'OACI. Il est composé de 36 États élus par l'Assemblée pour un mandat de trois ans.⁶ Ces États représentent les États qui ont une importance principale pour le transport aérien, ceux qui assurent la plus grande contribution à la fourniture d'installations et services de navigation aérienne et ceux dont l'élection assurera que toutes les grandes régions géographiques du monde soient représentées. Le Conseil a, entre autres, le pouvoir d'adopter les normes et pratiques recommandées (SARP) et de les incorporer aux Annexes à la Convention de Chicago, de convoquer l'Assemblée, de nommer le Secrétaire général de l'OACI et de gérer les finances de l'organisation.

Le Conseil est appuyé par différents comités, dont les Comités de navigation aérienne (enjeux économiques), de l'aide collective pour les services de navigation aérienne, des finances et sur l'intervention illicite.

La Commission de navigation aérienne (ci-après « ANC ») est le principal organe technique voué au développement des SARP. Elle est composée de 19 personnes désignées par les États contractants

et nommées par le Conseil de l'OACI qui possèdent les titres et qualités, ainsi que l'expérience voulus en matière de science et de pratique de l'aéronautique.

Le Secrétariat, basé à Montréal, comporte cinq directions : la Direction de la navigation aérienne, la Direction du transport aérien, la Direction de la coopération technique, la Direction des affaires juridiques et la Direction de l'administration et des services. Le secrétaire général est l'agent exécutif principal de l'Organisation et relève du Conseil.⁷



LES QUATRE TERMES DES NORMES DE L'AVIATION : COOPÉRATION DANS LA FORMULATION DES SARP, CONSENSUS DANS LEUR APPROBATION, CONFORMITÉ DANS LEUR APPLICATION ET ENGAGEMENT D'ADHÉSION À CE PROCESSUS CONTINU.



4. Organisation de l'aviation civile internationale, *How it works*. <http://www.icao.int/about-icao/pages/how-it-works.aspx>

5. Organisation de l'aviation civile internationale, Assemblée – 38^e session. http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/FR/default_FR.aspx

6. Organisation de l'aviation civile internationale, Le Conseil de l'OACI. http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/council_FR.aspx

7. Organisation de l'aviation civile internationale, Secrétaire général. http://www.icao.int/secretariat/Pages/FR/default_FR.aspx

3

NOUVEAUX OBJECTIFS STRATÉGIQUES DE L'OACI TELS QUE DÉFINIS LORS DE LA 38^E ASSEMBLÉE TENUE EN 2013 (ÉTABLIR L'ORDRE DU JOUR POUR D'ÉVENTUELS SUJETS POUR L'OACI)

En septembre 2013, la 38^e (et plus récente) Assemblée de l'OACI s'est réunie à Montréal pour discuter et débattre de différents enjeux, notamment la sûreté de l'aviation, la protection de l'environnement et la coopération avec les organisations régionales et les organismes régionaux de l'aviation civile.⁸ Les objectifs stratégiques pour 2014-2016 ont aussi été définis en reconnaissance d'un besoin urgent visant à gérer de façon efficace le doublement prévu de la croissance de la capacité du transport aérien au cours des prochaines années, de trois à six milliards de passagers et de 30 à 60 millions de vols annuellement.⁹ Cinq domaines ont été identifiés : la sécurité, la capacité et l'efficacité de la navigation aérienne, la sûreté et la facilitation, le développement économique du transport aérien et la protection de l'environnement.

a) La sécurité de l'aviation civile dans le monde est un objectif fondamental depuis la fondation de l'OACI. Le Plan pour la sécurité de l'aviation civile dans le monde (GASP) propose différentes mesures qui seront adoptées à court, à moyen et à long terme.¹⁰ Trois priorités ont été ciblées : l'amélioration de la sécurité des pistes, la réduction du nombre d'accidents par impact sans perte de contrôle et la réduction du nombre d'accidents et d'incidents dus à des pertes de contrôle en vol. À court terme, les objectifs comprennent le développement, d'ici 2017, au niveau national, d'un système de supervision

de la sécurité, conformément aux programmes nationaux de sécurité (PNS) de l'OACI de même que la collaboration avec toutes les parties prenantes dans le partage des renseignements. À moyen terme, soit au plus tard en 2022, il faudra mettre pleinement en œuvre les PNS de l'OACI de même que des programmes efficaces de surveillance et de gestion de la sécurité. À long terme, les États devront mettre en place des pratiques prédictives des risques afin d'appuyer pleinement les processus de décision et les capacités de modélisation prédictive des risques.¹¹ Pour permettre l'atteinte de ces objectifs, conçus pour assurer une meilleure sécurité à l'échelle mondiale, le cadre de travail du GASP propose quatre catalyseurs de performance de la sécurité qui doivent toujours être envisagés : la normalisation, la collaboration, les ressources et l'échange de renseignements sur la sécurité.¹²

b) La capacité et l'efficacité de la navigation aérienne sont le deuxième objectif stratégique, pour lequel les principes et un plan d'action pour la gestion du trafic aérien et la navigation fondée sur les performances sont énoncés dans le Plan mondial de la navigation aérienne (GANP).¹³ Quatre domaines ont été ciblés afin d'atteindre cet objectif stratégique, en se concentrant principalement sur le renforcement de l'infrastructure de la navigation aérienne et des aéroports et l'établissement de

8. Organisation de l'aviation civile internationale, Assemblée – 38^e session http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/FR/agenda_FR.aspx

9. Anthony Philbin, *70 years of air transport progress*. Organisation de l'aviation civile internationale, 2014.

10. Organisation de l'aviation civile internationale, Plan pour la sécurité de l'aviation civile dans le monde 2014-2016. Doc 10004. 2013. Page 4. http://www.icao.int/publications/Documents/10004_cons_fr.pdf

11. Organisation de l'aviation civile internationale, Plan pour la sécurité de l'aviation civile dans le monde 2014-2016. Doc 10004. 2013. Page 17 http://www.icao.int/publications/Documents/10004_cons_fr.pdf

12. Organisation de l'aviation civile internationale, Plan pour la sécurité de l'aviation civile dans le monde 2014-2016. Doc 10004. 2013. Pages 22 à 26 http://www.icao.int/publications/Documents/10004_cons_fr.pdf

13. Organisation de l'aviation civile internationale, *Plan mondial de navigation aérienne 2013-2028 : Capacité et efficacité*. Doc 9750, 2014. Page 21 http://www.icao.int/publications/Documents/9750_cons_fr.pdf



nouvelles procédures destinées à optimiser les performances du système.¹⁴ Ils comprennent les opérations aéroportuaires, les systèmes et données interopérables à l'échelle mondiale, la capacité optimale et les vols flexibles ainsi que les trajectoires de vol efficaces.¹⁵

- c) Le troisième objectif stratégique porte sur la sûreté et la facilitation et fait référence aux mesures de sécurité dans trois domaines : les initiatives stratégiques, les vérifications axées sur la capacité des États à surveiller leurs activités de sécurité de l'aviation et l'aide aux États qui sont incapables de régler eux-mêmes leurs carences de sécurité.¹⁶
- d) Le développement économique du transport aérien est le quatrième objectif stratégique et porte sur le rôle de premier plan de l'OACI dans la mise en œuvre et l'harmonisation de politiques efficaces visant à assurer la viabilité

économique des activités de l'aviation civile, notamment en offrant des analyses économiques, des programmes de politique en matière de réglementation du transport aérien, en faisant des prévisions à moyen et à long terme, la gestion de l'infrastructure des aéroports et des services de navigation aérienne ainsi que la gestion des statistiques et des données.¹⁷

- e) Enfin, la protection de l'environnement devra être abordée au cours des prochaines années conformément aux politiques et pratiques de protection de l'environnement de l'OACI et du système onusien. Les enjeux importants sont la nécessité de tenir compte de la réduction du bruit et des émissions des moteurs des aéronefs. En raison du doublement prévu du trafic aérien et du nombre de vols, le risque d'une dégradation irréversible de l'environnement est bel et bien réel.

14. Organisation de l'aviation civile internationale, *Objectifs stratégiques de l'OACI pour 2014-2016*. http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/Strategic-Objectives_FR.aspx

15. Organisation de l'aviation civile internationale, *Plan mondial de navigation aérienne 2013-2028 : Capacité et efficacité*. Doc 9750, 2014. Page 36 http://www.icao.int/publications/Documents/9750_cons_fr.pdf

16. Organisation de l'aviation civile internationale, *Security & Facilitation*. http://www.icao.int/Security/Pages/FR/default_FR.aspx

17. Organisation de l'aviation civile internationale, *Développement économique du transport aérien* http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/default_FR.aspx

4

SUJETS ET ENJEUX CHAUDS À ENVISAGER POUR UNE SIMULATION DE L'OACI

Lorsqu'une crise ou un enjeu émergent ayant de potentielles retombées internationales menace la stabilité de l'aviation civile internationale, l'Assemblée et le Conseil de l'OACI doivent réagir le plus efficacement possible. Habituellement, la réaction de l'un des deux organismes de l'OACI est précise : une session spéciale est convoquée afin de discuter et de prendre des décisions sur le mécanisme spécial à mettre en place afin de régler l'enjeu ou la crise, surveiller, faire des rapports et proposer des solutions pour la résolution efficace de cet enjeu ou de cette crise.

Aux fins d'une simulation de l'OACI, une équipe spéciale de travail devrait être mise sur pied pour régler une situation comme un changement en rapide évolution dans la façon dont l'industrie du transport aérien fonctionne ou un incident de crise mettant en cause des pertes de vie importantes, et comment cela pourrait amener le développement d'une nouvelle SARP, conformément à l'un ou plus des objectifs stratégiques pour 2014-2016. Les délégués devraient toujours garder à l'esprit qu'un consensus devrait être atteint dans les négociations coopératives entre tous les membres et les organismes de l'OACI.



LES DÉLÉGUÉS DEVRAIENT TOUJOURS GARDER À L'ESPRIT QU'UN CONSENSUS DEVRAIT ÊTRE ATTEINT DANS LES NÉGOCIATIONS COOPÉRATIVES ENTRE TOUS LES MEMBRES ET LES ORGANISMES DE L'OACI.

PROCÉDURES À SUIVRE POUR LA SIMULATION

5

NÉGOCIATION DES NORMES ET PRATIQUES RECOMMANDÉES (SARP)

Depuis la création de l'OACI il y a 70 ans, près de 10 000 recommandations et pratiques recommandées (SARP) ont été ajoutées aux 19 annexes actuelles de la Convention de Chicago. Elles traitent des [TRADUCTION] « aspects techniques et opérationnels de l'aviation civile internationale comme la sécurité, les licences du personnel et le fonctionnement des aéronefs, des aéroports, les services du trafic aérien, l'investigation des accidents et l'environnement ».¹⁸

Par souci de commodité, une norme est élaborée comme une nécessité perçue pour la sécurité ou la régularité de la navigation aérienne internationale, et suppose que les États membres se conforment à ladite norme. En cas de non-conformité, le Conseil doit être informé, conformément à l'Article 38 de la Convention de Chicago, de toute « dérogation aux normes et procédures internationales ».¹⁹ Une pratique recommandée fait référence à un désir de conformité à une pratique donnée dans l'intérêt des mêmes priorités de sécurité, de régularité et l'efficacité de la navigation aérienne internationale.

Les propositions d'action pour les SARP peuvent être présentées à l'Assemblée ou au Conseil de l'OACI par des États membres, ou à la Commission de navigation aérienne, l'organisme principal chargé de l'élaboration des SARP, par les organisations internationales. Ces propositions entraîneront un examen plus large de différents mécanismes de consultation, dont des groupes de travail techniques, des panels d'experts et des groupes d'études.

Chaque groupe présente un rapport à l'ANC de même qu'une proposition technique visant à réviser ou modifier la SARP par les États ou les organisations internationales, et présente ses commentaires et recommandations dans un document de travail à l'ANC. Celle-ci proposera un amendement final à la SARP qui sera présentée au Conseil pour adoption par la majorité des deux tiers des voix.

Ce processus peut prendre jusqu'à deux ans à partir de l'examen préliminaire par l'ANC jusqu'à la date d'applicabilité.²⁰



18. Organisation de l'aviation civile internationale, *Making an ICAO Standard*. <http://www.icao.int/safety/airnavigation/Pages/standard.aspx#3>

19. Organisation de l'aviation civile internationale, *Making an ICAO Standard*. <http://www.icao.int/safety/airnavigation/Pages/standard.aspx#3>

20. Organisation de l'aviation civile internationale, *Making an ICAO Standard*. <http://www.icao.int/safety/airnavigation/Pages/standard.aspx#3>

6

RÈGLES DE PROCÉDURE DU CONSEIL DE L'OACI

Rappelons que les règles de procédure suivantes représentent le plus fidèlement possible le fonctionnement du Conseil de l'OACI. Elles ont été simplifiées pour une simulation du Conseil de l'OACI. Elles sont aussi fondées sur les règles de procédure utilisées avec succès depuis de nombreuses années par la Simulation internationale canadienne de l'ONU.

Considérations générales

1. Les règles suivantes s'appliquent à la simulation de l'OACI. En cas de conflit d'interprétation, le président du Conseil ou son représentant désigné a le pouvoir ultime quant à l'applicabilité des règles de procédure. Une telle interprétation est conforme à la philosophie et aux principes de la simulation de l'OACI et à son approche éducative.
2. Ces règles sont les seules en vigueur, applicables à l'Assemblée et sont considérées comme étant adoptées par l'Assemblée avant la première session. Ces règles s'appliquent à tous les autres comités, sauf ceux pour lesquels un additif au règlement intérieur de ce comité spécifique est prescrit.
3. Aux fins de ces règles, le secrétaire général et ses représentants sont collectivement désignés comme étant le « Secrétariat ».
4. Durant les sessions formelles, les délégués sont appelés à faire preuve de courtoisie et de diplomatie lorsqu'ils s'adressent aux autres membres du comité et au président.

1. Composition

Règle 1 – Membres

1. Chaque membre du Conseil dispose d'un délégué.
2. Chaque membre est représenté seulement par un délégué par comité
3. Un délégué ou un délégué suppléant a le droit de participer aux rencontres et d'y participer selon les limites énoncées dans les présentes règles.

2. Sessions

Règle 2 – Dates de réunion et d'ajournement

Le Conseil commence, se réunit et se termine aux moments convenus par le président et pour une durée jugée nécessaire pour s'acquitter de ses responsabilités.

Règle 3 – Lieu des sessions

Le Conseil se réunit au lieu désigné par le président à moins que le Conseil ne décide qu'une session ou une réunion se tiennent à un autre endroit.

3. Ordre du jour / Programme de travail

Règle 4 – Ordre du jour /

Programme de travail provisoire

Un programme de travail provisoire du Conseil est préparé par le secrétaire général après avoir consulté le président et l'avoir présenté au Conseil pour approbation.

Règle 5 – Adoption de l'ordre du jour

L'ordre du jour établi par le secrétaire général sera considéré comme étant adopté dès le début de la session. Le Conseil indique la priorité qu'il accorde à l'examen de différents points du programme de travail provisoire. L'ordre des sujets sera déterminé par la majorité simple des membres présents et votants. Les points de l'ordre du jour peuvent être modifiés ou supprimés par une décision du Conseil prise à la majorité des deux tiers des membres présents et votants. Ceci est un vote procédural. Si l'ordre du jour n'est pas adopté à la fin de la première session formelle, l'ordre du jour sera adopté dans l'ordre tel que présenté dans le guide de recherche.

4. Langues

Règle 6 – Langues officielles

1. Les langues officielles de la simulation de l'OACI seront déterminées à l'avance par les participants. Dans la mesure du possible, tous les documents préparatoires destinés ou relatifs au Conseil – de même que les recommandations, les résolutions et les décisions du Conseil – sont préparés et distribués dans les langues officielles.
2. Aux fins d'une simulation d'une Assemblée de l'OACI, les langues officielles seront utilisées durant les délibérations du Conseil et de ses organismes. Les discours prononcés dans l'une ou l'autre des langues officielles seront traduits par un interprète dans les autres langues, sauf lorsque cette interprétation est unanimement jugée non nécessaire.

5. Conduite des débats

Règle 7 – Quorum

Une majorité de membres du Conseil peuvent constituer un quorum pour le déroulement de la réunion du Conseil. Le président peut déclarer la séance ouverte et permettre le déroulement du débat lorsque les délégués d'au moins une majorité des membres du Conseil sont présents. Aux fins de cette Règle 7, les « membres du Conseil » signifient le nombre total des membres (hormis les observateurs) qui sont présents à la première séance de la conférence.

Règle 8 – Participation des États contractants

Un État contractant qui n'est pas membre du Conseil peut participer, sans avoir le droit de vote, à l'examen par le Conseil et ses Comités et Commissions de toute question qui concerne ses intérêts. Sous réserve de l'approbation du Conseil, le président peut inviter cette participation lorsqu'il juge que la condition de l'intérêt particulier est remplie. Si un État contractant demande la permission de participer aux motifs d'un intérêt particulier, le président soulève la question auprès du Conseil pour obtenir sa décision.

Règle 9 – Pouvoirs généraux du président

Outre l'exercice des pouvoirs qui lui sont conférés en vertu des présentes règles de procédure, le président prononce l'ouverture et la clôture de chaque séance du Conseil,

dirige les discussions, assure l'application des présentes règles de procédure, donne la parole, met les questions aux votes et proclame les décisions. Il a le contrôle total sur le déroulement des débats du comité, statue sur les motions d'ordre, propose la clôture de la liste des orateurs, la limitation du temps de parole, l'ajournement ou la clôture des débats, la suspension ou l'ajournement de la séance.

Règle 10 – L'ordre des motions

1. L'ordre de préséance des motions est dans l'ordre tel qu'il figure dans la liste abrégée de règles. Si plusieurs motions de la même nature sont présentées, celles-ci seront considérées dans l'ordre dans lequel elles ont été reçues, sauf indication contraire dans les présentes règles
2. Un membre du Conseil peut présenter une motion et cette dernière sera discutée uniquement si elle est appuyée.
3. Les motions suivantes ont la priorité sur toutes les autres et sont prises dans l'ordre suivant :
 - a) suspendre la rencontre;
 - b) ajourner la rencontre;
 - c) ajourner le débat sur un point;
 - d) différer le débat sur un point;
 - e) clore le débat sur un point.

La mesure à prendre sur ces questions sera déterminée par la majorité des votes exprimés.

Règle 11 – Motions d'ordre

1. Le président convoque les réunions du Conseil, il préside et prononce l'ouverture et la clôture de chaque réunion, il dirige les discussions de façon structurée et organisée, il donne la parole, met les questions aux votes et proclame les décisions.
2. Il s'assure du respect des présentes règles de procédure.
3. Durant la discussion d'un sujet, un délégué peut soulever une motion d'ordre ou toute autre question liée à l'interprétation ou à l'application de ces règles de procédure. La motion d'ordre ou la question liée à l'interprétation ou à l'application de ces règles doit faire l'objet d'une décision immédiate du président, conformément à ces règles. Un délégué qui soulève une

motion d'ordre peut prendre la parole uniquement en lien avec cette motion.

4. Un délégué qui présente une motion d'ordre ne peut, dans son intervention, traiter du fond de la question en discussion. Les motions d'ordre réfèrent uniquement à la procédure. Ces motions d'ordre ne peuvent en aucun cas interrompre le discours d'un délégué.
5. Les décisions prises par le président durant une réunion du Conseil sur l'interprétation ou l'application de ces règles de procédure peuvent être portées en appel par un membre du Conseil, et l'appel sera immédiatement soumis au vote. La décision du président est maintenue à moins qu'elle ne soit rejetée par la majorité des votes exprimés.

Règle 12 – Liste des orateurs

- a) Le président donne la parole aux orateurs dans l'ordre selon lequel ils ont exprimé leur désir de prendre la parole, en tenant compte du maintien d'une discussion structurée et organisée; il peut rappeler à l'ordre un orateur s'il croit que les observations de ce dernier ne sont pas pertinentes ou pour toute autre raison.
- b) Le président de la Commission de navigation aérienne (ANC) peut participer à toute réunion ouverte ou fermée du Conseil et participer à ses discussions sans avoir le droit de vote lorsque des sujets relatifs à sa Commission, son Comité ou son Groupe de travail, ou tout autre document lié à ces derniers, sont présentés au Conseil.
- c) Aucun délégué ne peut prendre la parole devant le Conseil sans avoir préalablement obtenu l'approbation du président. Les discours doivent être en lien direct avec le sujet en discussion. Le président peut rappeler à l'ordre un délégué dont le discours n'a pas trait au sujet en discussion.

Règle 13 – Clôture de la liste des orateurs

Les membres ne peuvent être sur la liste des orateurs qu'une seule fois, mais peuvent s'y rajouter de nouveau après avoir prononcé leur discours. Lorsque la liste des orateurs est épuisée, le président peut clore le débat. Cette clôture de la liste des orateurs a le même effet qu'une clôture demandée par le Conseil. Durant

les débats, un délégué peut proposer la clôture de la liste des orateurs. Cette motion est mise au vote et requiert une majorité simple des membres présents et votants pour être validée.

Règle 14 – Droit de réponse

Si un discours d'un membre porte atteinte à l'intégrité d'un autre État ou tient des propos inexacts envers un autre État, le président peut permettre au représentant du dit État d'exercer un droit de réponse à la suite au discours en question et détermine à cet effet le temps de parole. Le droit de réponse doit être soumis au président par un avis écrit et sur approbation, sera présenté par le délégué. Aucun appel à la décision du président ne sera accepté.

Règle 15 – Suspension de la séance

Au cours de la discussion d'une question, un délégué peut demander la suspension de la séance, en spécifiant la durée et l'heure de retour en session formelle. Les motions à cet effet ne sont pas discutées, mais passent directement au vote, requérant la majorité simple des membres présents et votants pour être validées.

Règle 16 – Ajournement de la séance

Au cours de la discussion d'une question, un délégué peut demander l'ajournement de la séance. Les motions à cet effet ne sont pas discutées mais passent directement au vote, requérant la majorité simple des membres présents et votants pour passer. À la suite de l'ajournement, le Conseil se réunira de nouveau à la prochaine séance prévue.

Règle 17 – Ajournement du débat

Un délégué peut demander l'ajournement du débat sur la question en discussion. Deux orateurs seront autorisés à prendre la parole en faveur de l'ajournement du débat et deux autres, contre, après quoi la motion sera portée au vote, requérant une majorité simple des membres présents et votants, par appel nominal, pour être validée. Si une motion pour l'ajournement du débat est validée, le Conseil passera au prochain sujet prévu à l'ordre du jour, sans autre action.

Règle 18 – Clôture du débat

Un délégué peut en tout temps demander la clôture du débat sur le sujet en discussion. Deux orateurs s'opposant à ladite clôture seront autorisés à prendre la parole, après quoi la motion passera au vote. La clôture

du débat requiert une majorité des deux-tiers des membres présents et votants. Si le Conseil vote en faveur de la clôture du débat, le Conseil passera immédiatement aux procédures de vote sur les projets de résolutions portant sur le sujet en question.

Règle 19 – Reconsidération d'un sujet

Lorsqu'un débat a été ajourné, il ne peut être examiné de nouveau au cours de la même session, sauf si l'Assemblée, par une majorité des deux-tiers des membres présents et votants, en décide ainsi. La reconsidération ne peut être proposée par un délégué ayant voté avec la majorité sur la motion initiale d'ajournement. L'autorisation de prendre la parole à l'occasion de la motion de reconsidération est accordée à deux orateurs s'opposant à ladite motion, après quoi elle passe au vote.

Règle 20 – Propositions et amendements

Les propositions et amendements substantiels sont chacun soumis par un avis écrit au Secrétariat par au moins 20% des membres du Conseil demandant au Conseil de considérer ladite proposition ou ledit amendement. Le Secrétariat peut, à sa discrétion, approuver la proposition ou l'amendement pour distribution aux délégations. En règle générale, aucune proposition ne passe au vote durant une séance si des copies de ladite proposition n'ont pas été distribuées à toutes les délégations. Le président peut cependant permettre la discussion et l'examen des propositions et amendements, même si ceux-ci n'ont pas encore été distribués. Si tous les parrains de la proposition sont d'accord avec l'amendement proposant sa modification, la proposition sera modifiée en conséquence et aucun vote sur l'amendement n'est requis. Si un parrain s'oppose à l'amendement, un vote substantiel sur cet amendement sera pris avant de considérer la proposition dans son ensemble durant les procédures de vote. Un document modifié à cet effet sera considéré par le Conseil comme étant la proposition à toutes fins, incluant les amendements suivants.

À la suite de son approbation, la proposition (ou document de travail) devient un projet de résolution et sera soumise au Secrétariat pour distribution de copies au Conseil. Ces projets de résolutions sont la propriété collective du Conseil et, en tant que tels, les noms des parrains originaux seront

effacés. La reproduction et la distribution des amendements sont à la discrétion du Secrétariat, mais le contenu substantiel de tous ces amendements sera mis à la disposition de tous les délégués d'une certaine manière déterminée par le Secrétariat.

Une proposition, un amendement ou une motion peut être retiré à tout moment par un ou des parrains avant le début des procédures de vote, pour autant qu'aucun changement n'y ait été apporté. Une proposition, un amendement ou une motion qui a été préalablement retiré peut également être rétabli par un délégué.

6. Vote

Règle 21 – Droits de vote

Chaque membre du Conseil dispose d'un vote.

Règle 22 – Demande de vote

Une proposition devant le Conseil passera au vote si un délégué en fait la demande. Si aucun délégué n'en fait la demande, le Conseil peut adopter des propositions ou motions sans vote.

Règle 23 – Majorité requise

À moins d'avis contraire dans les présentes règles, les décisions du Conseil sont prises à la majorité simple des membres présents et votants.

Règle 24 – Mode de votation

1. Le Conseil procède normalement au vote par levée de cocardes, sauf si un vote par appel nominal est demandé, auquel cas celui-ci sera fait dans l'ordre alphabétique anglais des noms des membres, en commençant par le membre dont le nom est tiré au sort par le président.
2. Le nom de chaque membre sera alors appelé durant le vote par appel nominal et un de ses délégués répond par « oui », par « non » ou par « abstention »
3. À la demande d'un membre du Conseil, et à moins que ne s'y oppose la majorité des votes exprimés, des parties d'une motion peuvent faire l'objet d'un vote distinct. La motion qui en découle est ensuite soumise à un vote final sur son intégralité.

Règle 25 – Règles à observer pendant le vote

À la suite de l'annonce par le président du début des procédures de vote, aucun délégué ne peut interrompre le vote, sauf pour présenter une

motion d'ordre ayant trait au processus de vote en tant que tel. Aucune communication entre les délégués, de quelque manière que ce soit, ne sera permise durant les procédures de vote.

Règle 26 – Division de question

Immédiatement avant le vote sur une proposition ou un amendement, un délégué peut demander qu'une partie d'une proposition ou d'un amendement soit votée séparément. S'il y a plusieurs motions de division de questions, celles-ci seront votées dans l'ordre décidé par le Directeur, où la division la plus dommageable sera votée en premier. S'il est fait objection à la demande de division, la motion de division passera au vote, requérant une majorité simple des membres présents et votants pour être valide. L'autorisation de prendre la parole sur la motion de division est accordée à deux orateurs en faveur et deux contre. Si la motion est acceptée, les parties de ladite proposition faisant objet d'une division passeront au vote. Si toutes les parties opératoires de la proposition ou de l'amendement sont rejetées, la proposition ou l'amendement sera considéré comme rejeté dans son ensemble.

Règle 27 – Amendements

Un amendement est une proposition qui ne fait qu'ajouter, effacer ou modifier une partie d'une autre proposition.

Un amendement peut ajouter, effacer ou modifier une ou des clauses opératoires, mais ne peut en aucun cas ajouter, effacer ou modifier ou autrement affecter une clause préambulaire.

Règle 28 – Vote sur les amendements

Lorsqu'une proposition fait l'objet d'un amendement, celui-ci passe d'abord au vote. Lorsqu'une proposition fait l'objet de deux ou plusieurs amendements, l'Assemblée vote d'abord sur le plus dommageable quant au fond de la proposition, et ainsi de suite jusqu'au moins dommageable. Cependant, lorsque l'adoption d'un amendement implique nécessairement le rejet d'un autre amendement, ce dernier ne sera pas mis au vote. Si un ou plusieurs amendements sont adoptés, l'Assemblée vote ensuite sur la proposition modifiée.

Règle 29 – Ordre de vote sur les propositions

S'il y a deux propositions ou plus, autres que des amendements, sur la même question, celles-ci sont votées du plus dommageable au moins dommageable, à moins que l'Assemblée en décide autrement.

7. Comités

Règle 30 – Création des comités

Le Conseil peut créer les comités qu'elle juge nécessaires à l'exercice de ses fonctions.

8. Pièces d'identité

Règle 31 – Pièces d'identité

Les pièces d'identité – soit le badge d'identité et la cocarde – doivent être portées en permanence par les délégués et utilisées pour voter. Les délégués qui n'ont pas les pièces d'identité appropriées peuvent être invités à quitter la salle.





7

EXEMPLE D'UN DOCUMENT DE TRAVAIL



Organisation de l'aviation civile internationale

C-DT/Simulation
de session 5/12/14

DOCUMENT DE TRAVAIL

Sujet n° XX : Titre (p. ex., Défis liés aux pénuries prévues de personnel qualifié de l'aviation)

(Présenté par [INSCRIRE LE NOM DE L'ÉTAT])

RÉSUMÉ

Le résumé du document de travail est un résumé concis des actions et des décisions demandées au Conseil relativement aux questions examinées. Idéalement, ce résumé contient deux ou trois phrases concises.

Action : Le Conseil est invité à :

- a)
- b)
- c)

*Incidences
financières :*

Résumé de la section 4 du document de travail (si possible)

Références:

Énumérer les documents applicables ou les documents de travail distincts qui sont pertinents pour votre sujet.

1. INTRODUCTION

Présenter le sujet et établir le contexte statistique et politique dans lequel il se situe.

2. CONTEXTE

Inclure tout renseignement supplémentaire sur le contexte qui appuie les points et les prémisses présentés.

3. EXAMEN DES QUESTIONS

Présenter vos points et conclusions principaux. Utiliser des sous-titres pour séparer la discussion des différents enjeux ou thèmes.

4. INCIDENCES FINANCIÈRES

Indiquer les incidences financières prévues pour les parties prenantes des États et de l'industrie.

Si aucune incidence n'est prévue, expliquer la façon dont vous êtes arrivé à cette conclusion et, s'il est impossible de déterminer les évaluations, les expliquer aussi.

5. ACTION

Résumer les actions demandées au Conseil ou au Secrétariat de l'OACI. Se pencher sur ce que vous souhaitez que fasse le Conseil avec cet enjeu, par exemple réaffirmer certains principes, accepter l'introduction de certaines nouvelles procédures, approuver l'élaboration d'un plan d'action, encourager les États membres à mettre en œuvre certaines nouvelles mesures, etc.

6. CONCLUSION

Résumer les points principaux et leurs répercussions logiques qui exigent les actions énumérées à la partie 5.



RÉFÉRENCES

Anthony Philbin, 70 years of air transport progress: Supporting Global Peace and Prosperity, The Past and Future of the Chicago Convention. *Organisation de l'aviation civile internationale, Communications Office of the Secretariat*. 2014.

Ministry of Foreign Affairs and Trade/Manatu Aorere. United Nations Handbook 2014-15 : An Annual Guide For Those Working With And Within The United Nations. *Consultation le 18 novembre 2014* à <http://www.mfat.govt.nz/UNHB2014/index.php>

Organisation de l'aviation civile internationale (2006) *Convention on International Civil Aviation (Doc 7300/9)*. Ninth edition. 2006. *Consultation le 28 octobre 2014* à <http://www.icao.int/publications/Pages/doc7300.aspx>

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). La fondation de l'Organisation de l'aviation civile internationale. *Consultation le 28 octobre 2014* à http://www.icao.int/about-icao/pages/FR/foundation-of-icao_FR.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Making an ICAO Standard. *Consultation le 30 octobre 2014* à <http://www.icao.int/safety/airnavigation/Pages/standard.aspx#3>

Organisation de l'aviation civile internationale, Assemblée – 38e session. *Consultation le 29 octobre 2014* à http://www.icao.int/Meetings/a38/Pages/FR/agenda_FR.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Plan pour la sécurité de l'aviation civile dans le monde 2014-2016. Doc 10004. 2013. *Consultation le 31 octobre 2014* à http://www.icao.int/publications/Documents/10004_cons_fr.pdf

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Plan mondial de navigation aérienne 2013-2028 : Capacité et efficience. Doc 9750, *Consultation le 31 octobre 2014* http://www.icao.int/publications/Documents/9750_cons_fr.pdf

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Objectifs stratégiques de l'OACI pour 2014-2016. *Consultation le 28 octobre 2014* à http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/Strategic-Objectives_FR.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Security & Facilitation. *Consultation le 28 octobre 2014* à <http://www.icao.int/Security/Pages/default.aspx>

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Développement économique du transport aérien. *Consultation le 30 octobre 2014* à http://www.icao.int/sustainability/Pages/FR/default_FR.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). How it Works. *Consultation le 27 octobre 2014* à <http://www.icao.int/about-icao/pages/how-it-works.aspx>

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Le Conseil de l'OACI. *Consultation le 29 octobre 2014* à http://www.icao.int/about-icao/Pages/FR/council_FR.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Secrétaire général. *Consultation le 29 octobre 2014* à http://www.icao.int/secretariat/SecretaryGeneral/Pages/FR/default_FR.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Global aviation and our sustainable future. *Consultation le 20 novembre 2014* à http://www.icao.int/environmental-protection/Documents/RIO+20_booklet.pdf

International Air Transport Association (2014). Vision 2050 – Shaping Aviation's Future. *Consultation le 20 novembre 2014* à http://www.iata.org/pressroom/facts_figures/Pages/vision-2050.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Simulation du conseil de l'OACI. *Consultation le 22 novembre 2014* à http://www.icao.int/about-icao/70th-anniversary/Pages/FR/model-icao-council_FR.aspx

Organisation de l'aviation civile internationale (2014). Model Strategy guiding international aviation. *Consultation le 22 novembre 2014* à http://www.icao.int/Documents/strategic-objectives/sap1997_en.pdf

Association canadienne pour les Nations Unies

L'Association canadienne pour les Nations Unies (ACNU) est une organisation historique canadienne de bienfaisance dont le mandat consiste **à sensibiliser et à faire participer les Canadiens à l'action de l'ONU et aux dossiers internationaux fondamentaux qui nous concernent tous**. Depuis 1946, l'ACNU a créé des programmes uniques, d'une qualité exceptionnelle et reconnus partout dans le monde qui permettent de bâtir un monde meilleur et de faire participer des leaders provenant de différentes générations, des groupes marginalisés et des décideurs. L'Association mène des discussions mondiales pour trouver des solutions à des enjeux difficiles d'aujourd'hui et de demain. Le travail des organisations spécialisées de l'ONU comme l'OACI occupe une partie importante de ces discussions.

Grâce à un secrétariat national et professionnel basé à Ottawa, l'ACNU tire une grande partie de sa force et de ses initiatives communautaires de son réseau de vingt sections et des points de contact dirigées par des bénévoles partout au pays. En travaillant avec les secteurs privés et publics, le milieu universitaire, les chefs des collectivités, des ONG qui partagent des buts semblables ainsi que des organisations multilatérales, l'ACNU donne aux Canadiens une place pour faire connaître les solutions toutes canadiennes aux défis qui confrontent le monde.

Le travail de l'ACNU consiste à former des **citoyens du monde** en identifiant les défis et en trouvant des solutions aux enjeux internationaux pressants, notamment les droits de la personne, le développement durable, l'environnement, la consolidation de la paix et la responsabilité sociale des entreprises. Un objectif fondamental qui soutient tout notre travail consiste à stimuler, encourager et sensibiliser les jeunes citoyens du monde à la place du Canada à l'ONU et dans le monde, ainsi que la façon dont ils peuvent y participer.

L'ACNU compte cinq programmes phares :

1. Le **Centre canadien d'excellence en simulation d'assemblées** permet d'améliorer et de faire connaître, développer, planifier et mettre en œuvre des simulations d'assemblées de l'ONU, d'établir le leadership des simulations internationales canadiennes de l'ONU bilingues, de jouer un rôle de premier plan dans l'organisation de simulations de l'ONU et d'autres simulations.
2. Le **programme de stages et de perfectionnement des connaissances de l'ONU** est un programme efficace, compétitif et prestigieux qui permet de placer des centaines des meilleurs jeunes Canadiens dans les bureaux de l'ONU à travers le monde tout en créant un rassemblement de citoyens du monde.
3. **Célébration des journées des Nations Unies** partout au Canada en élaborant des **documents éducatifs** annuels et en organisant **des événements spéciaux en collaboration avec les sections locales et les partenaires communautaires**.
4. Le programme **La place du Canada dans le monde** élève et augmente les discussions locales et nationales sur les **enjeux auxquels est confronté le monde aujourd'hui et dans les prochaines années**. Ces discussions, qui prennent la forme d'une diplomatie publique et plus discrète, sont appuyées par des recherches et des rapports solides.
5. **Projets novateurs : Bâtir un monde meilleur** développe, soutient et mène des projets nationaux et stratégiques qui sont un complément à la Charte de l'ONU et à l'expertise de l'ACNU.

Pour en savoir plus et découvrir notre travail, nous vous invitons à consulter notre site Web à : www.unac.org.

Nous vous encourageons à appuyer le travail de l'ACNU

Pour en savoir plus sur l'adhésion ou les dons, veuillez consulter :
<http://unac.org/a-vous-de-jouer/?lang=fr>



United Nations Association in Canada

Association canadienne pour les Nations Unies

Citoyens du monde à venir

300 – 309, rue Cooper, Ottawa, ON K2P 0G5

Tél: (613) 232-5751 | Fax: (613) 563-2455

Courriel: info@unac.org

Site web: www.unac.org