



NOTE DE TRAVAIL

GROUPE D'EXPERTS DE LA FACILITATION (FALP)

QUATORZIÈME RÉUNION

Montréal, 20 – 24 avril 2026

Point 3 : Amendements de l'Annexe 9 — *Facilitation*

ANIMAUX DE COMPAGNIE EN AVIATION : AMÉLIORER LE BIEN-ÊTRE ANIMAL

(Note présentée par la République italienne)

RÉSUMÉ

La présente note de travail aborde la question de l'augmentation de la demande de transport d'animaux de compagnie en cabine, stimulée par l'évolution des dynamiques sociales, la reconnaissance croissante des animaux comme membres de la famille, ainsi que les conséquences prouvées des pratiques actuelles en matière de bien-être, de sécurité et de facilitation. Certains États ont déjà élaboré des règlements nationaux ou des directives opérationnelles, mais l'absence d'un cadre de référence mondial commun conduit à des approches fragmentées.

Lors de la 42^e session de l'Assemblée de l'OACI, la Colombie a présenté deux notes de travail, tandis que l'Italie a organisé un atelier Skytalk et présenté une note d'information sur le transport aérien des animaux de compagnie.

L'Assemblée de l'OACI, à sa 42^e session, a renvoyé devant le Conseil les suites à donner proposées dans les notes de travail en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

Suite à donner par le Groupe d'experts de la facilitation :

Le Groupe d'experts FAL est invité à :

- prendre note des décisions de l'Assemblée et des informations figurant dans la présente note, en prenant acte de la création d'un Groupe d'étude dédié (voir le mandat dans l'appendice A) dont les objectifs sont de contribuer aux travaux du Comité du transport aérien pour examen ultérieur par le Conseil ;
- élaborer un Plan d'action (proposé dans l'appendice B) afin d'impliquer les organes compétents, comme décrit au paragraphe 3.

1. INTRODUCTION

1.1 Le transport aérien d'animaux de compagnie est devenu un aspect de plus en plus courant des voyages internationaux, à l'image des évolutions dans les besoins et les attentes des passagers concernant le traitement et le bien-être des animaux qui les accompagnent.

1.2 Ces dernières années, le bien-être animal est progressivement devenu un élément important des cadres juridiques et sociétaux modernes, reflétant de plus en plus la reconnaissance des animaux comme êtres sensibles. Dans le contexte européen, le Traité de Lisbonne (2009) a représenté un jalon en reconnaissant explicitement les questions du bien-être animal dans le cadre juridique de l'Union. Faisant fond sur cette évolution, l'Italie a renforcé son cadre national en modifiant l'Article 9 de la Constitution de 2022 et en adoptant la Loi n° 82/2025, visant à renforcer la protection juridique accordée aux animaux en vertu du droit pénal.

1.3 Les modes d'exploitation actuels ne permettent généralement qu'aux animaux de compagnie de petite taille de voyager en cabine, tandis que les animaux dépassant les limites de taille ou de poids établies sont transportés en soute. Bien que conçue pour garantir des conditions acceptables, cette approche peut, dans certaines circonstances, soulever des préoccupations quant au bien-être animal.

1.4 Les cas d'expérience disponibles montrent que, dans des conditions clairement définies et assorties de procédures et de mesures de réduction des risques appropriées, la présence d'animaux en cabine peut être gérée sans compromettre la sécurité ou l'intégrité opérationnelle. Cependant, l'absence de cadre international harmonisé continue de créer de l'incertitude sur le plan réglementaire et des niveaux de protection inégaux.

1.5 Au-delà de l'examen réalisé par les organes techniques de l'OACI, la question du transport des animaux de compagnie mérite également d'être étudiée par le Groupe d'experts de la facilitation de l'OACI, avec une attention particulière accordée à la cohérence en matière d'application, de prévisibilité pour les passagers et les exploitants, ainsi qu'une prise en compte adéquate du bien-être animal dans le cadre d'objectifs établis en aviation.

2. ANALYSE

2.1 Le fait de permettre aux animaux de compagnie de rester auprès de leurs propriétaires réduit les obstacles liés à la séparation, atténue les préoccupations liées au bien-être et favorise des déplacements plus fluides pour les passagers, sans nuire à la sécurité ou aux besoins opérationnels lorsque des mesures adaptées sont en place. L'expérience a montré que la possibilité pour les animaux de compagnie d'accompagner les passagers en cabine, sous couvert de conditions et de garanties de protection prédéfinies, peut contribuer à une expérience de voyage plus accessible et prévisible.

2.2 Du point de vue de la facilitation, les animaux de compagnie représentent de plus en plus un facteur influençant l'expérience de voyage des passagers, en particulier lorsqu'ils sont considérés comme membres de l'unité familiale plutôt que comme fret ou bagage spécial. La reconnaissance des animaux en tant qu'êtres sensibles remplissant une fonction sociale suggère que leur transport doit être considéré dans le contexte plus large de la facilitation et de l'accessibilité des passagers.

2.3 Sur le plan international, cependant, l'absence d'une réglementation commune pour le transport aérien des animaux de compagnie se fait clairement ressentir. Les dispositions de l'OACI ont une portée limitée, puisqu'elles se concentrent principalement sur les animaux d'assistance accompagnant les personnes en situation de handicap. L'absence de normes et pratiques recommandées (SARP)

abordant la question plus générale du transport des animaux de compagnie en cabine a conduit à des approches nationales divergentes et à une incertitude opérationnelle pour les passagers, les exploitants aériens et les autorités.

2.4 Forte de ces nouveaux éléments, la Colombie, appuyée par 15 États membres de la Commission latino-américaine de l'aviation civile (CLAC), a activement contribué à sensibiliser la communauté internationale à la question du transport aérien des animaux de compagnie, notamment par la présentation de deux notes de travail lors de la dernière Assemblée de l'OACI. Par conséquent, l'Assemblée a décidé de renvoyer devant le Conseil les suites à donner proposées dans la note en vue d'une étude plus approfondie et d'une proposition de marche à suivre, avec la participation des organes techniques compétents.

2.5 Les notes de travail présentées lors de la 42^e session de l'Assemblée recommandaient aux États de promouvoir la normalisation, soulignant la nécessité de normes et pratiques recommandées, et de garantir un transport axé sur la sécurité, confortable, accessible, efficace et centré sur les passagers. La note de travail WP/447 propose d'apporter des modifications à l'Annexe 9 — *Facilitation* et d'élaborer des procédures harmonisées, tandis que la note de travail WP/460 suggère quant à elle une liste d'éléments à inclure dans les règlements internationaux.

2.6 Dans le contexte européen, il est de plus en plus nécessaire d'encourager une approche plus coordonnée avec le reste du monde. Il serait souhaitable que l'OACI envisage d'établir des principes communs pour le transport aérien des animaux de compagnie, en tenant compte du bien-être animal et de l'évolution du rôle social des animaux.

2.7 À cet égard, l'expérience testée en Italie représente un exemple concret d'approche progressive et contrôlée, orientée vers la facilitation. L'Italie a progressivement assoupli les conditions pour le transport des animaux de compagnie en cabine grâce à un processus étape par étape. En 2024, l'Autorité de l'aviation civile italienne (ENAC) a autorisé ITA Airways à augmenter la limite de poids en cabine pour les animaux de compagnie de 8 kg à 10 kg, marquant ainsi le début d'une transition vers un cadre réglementaire plus soucieux des considérations de bien-être et de la flexibilité opérationnelle.

2.8 S'appuyant sur les résultats positifs de ces initiatives, l'Italie a envisagé d'étendre le transport en cabine aux animaux de compagnie plus grands, jusqu'à 30 kg, dans des conditions strictement contrôlées. En 2025, des vols de démonstration ont été réalisés avec l'approbation de l'ENAC, permettant aux chiens de taille moyenne et grande de voyager en cabine afin de tester les mesures opérationnelles, évaluer la compatibilité avec les passagers et s'assurer que les procédures de sécurité demeuraient efficaces, sur la base de l'expérience existante avec les chiens d'assistance et démontrant qu'il était possible d'équilibrer efficacement accessibilité, bien-être animal et exigences opérationnelles.

2.9 L'expérience italienne apporte un éclairage pratique qui peut servir de modèle de référence utile pour un examen plus approfondi des applications internationales.

2.10 Le Groupe d'experts de la facilitation (FALP) est l'organe compétent pour sensibiliser à la question du transport des animaux de compagnie comme nouveau thème en matière de facilitation et pour mieux appréhender l'aspect culturel plus large des animaux de compagnie dans l'écosystème des voyages de passagers. Aborder ce sujet dans le cadre de la facilitation pourrait contribuer à des pratiques de transport aérien plus inclusives, humaines et harmonisées.

3. SUITE À DONNER PAR LE GROUPE D'EXPERTS

3.1 Le Groupe d'experts FAL est invité à reconnaître le transport des animaux de compagnie comme nouveau thème en matière de facilitation et à recommander à l'OACI d'examiner cette question de manière approfondie, en tenant compte du bien-être animal, de l'accessibilité et des considérations opérationnelles.

3.2 Sur la base des décisions prises lors de la 42^e session de l'Assemblée, l'OACI dans son ensemble doit réaliser des études complémentaires et proposer une marche à suivre, en nommant un Groupe d'étude dont le mandat figure à l'appendice A et en tirant parti du rôle proactif du Groupe d'experts FAL et de l'Italie.

3.3 Pour accompagner les travaux du Groupe d'étude, un Plan d'action, corrélé à son mandat, est proposé dans l'appendice B, dans laquelle figure une liste de thèmes associés aux organes compétents de l'OACI.

APPENDIX A

**PET IN AVIATION STUDY GROUP
 TERMS OF REFERENCE**

<p>Background</p>	<p>The increasing demand for the carriage of pets by air, combined with evolving social expectations and growing recognition of animals as sentient beings, has highlighted the need for a more coordinated and harmonized approach at the international level. While some States have developed national practices or operational arrangements, the absence of a common global reference framework has resulted in fragmented approaches, regulatory uncertainty and uneven levels of facilitation, animal welfare protection and operational consistency.</p> <p>At the 42nd Session of the ICAO Assembly, the issue of air transport of pets was formally brought to the attention of ICAO through working and information papers, and the Assembly decided to refer the matter to the Council, with the involvement of the relevant technical bodies, for further study and identification of a way forward. In this context, the establishment of a dedicated Study Group would support ICAO in assessing the issue in a comprehensive and coordinated manner, while considering facilitation, safety, security, public health, operational and animal welfare considerations.</p>
<p>Scope</p>	<p>In order to support informed decision-making and avoid fragmented or unilateral approaches, the Study Group should examine the carriage of pets by air from a global perspective. This includes consideration of in-cabin transportation, associated facilitation aspects, operational conditions, safety and security implications, public health considerations, and the social role of pets as part of the passenger travel experience.</p> <p>The Study Group should also draw on existing SARPs, ICAO provisions, relevant international guidance, and national experiences, with a view to identifying areas where harmonized guidance and/or recommended practices may be beneficial.</p>
<p>Objectives</p>	<p>The Study Group should support ICAO by:</p> <ul style="list-style-type: none"> a) examining current practices, challenges and risks associated with the carriage of pets by air; b) identify gaps in existing international provisions and national approaches, and determine the elements that could support Member States in the development of appropriate policies, guidance and arrangements for the carriage of pets by air;

	<p>c) assessing how animal welfare considerations can be appropriately reflected within the facilitation framework, without compromising safety, security and operational requirements;</p> <p>d) identifying areas where SARPs under Annex 9 could be developed, where appropriate;</p> <p>e) supporting the development of an Action Plan involving the relevant ICAO bodies; and</p> <p>f) providing findings and recommendations to the Air Transport Committee for consideration by the Council.</p>
Required expertise	<p>Participation in the Study Group should be interdisciplinary in nature. The Study Group should be composed of experts nominated by the relevant ICAO technical bodies, reflecting the different areas involved in the carriage of pets by air.</p> <p>In particular, participation should include expertise related to facilitation and accessibility, safety and flight operations, aviation security, public health and cabin environment, airport operations, and other relevant technical domains, as identified in Appendix B of this WP.</p>
Specific working arrangements	<p>The work of the Study Group will be undertaken primarily by correspondence and teleconferences.</p>

APPENDIX B

ACTION PLAN

The Action Plan governs the elements to be included in the ICAO international regulatory framework, as for instance as follows:

a) Accessibility (FALP/ATRP/AVSECP/ANC)

- i. Classification of animals for air transport purposes (FALP);
- ii. list of permitted, protected, or prohibited species; (FALP)
- iii. hygienic, health, and behavioural conditions of animals and related veterinary certifications, as well as identification documentation, to be provided well in advance of departure; (CAPSCA)
- iv. owner's declaration of responsibility (FALP/ATRP/LEB);
- v. use of muzzle, harness, and safety belt for animals when outside their carrier; (FALP/FLTOPSP/AIRP)
- vi. security screening devices and procedures; (AVSECP)
- vii. dedicated waiting areas and availability of hygiene facilities (FALP/ADOP)
- viii. training of ground personnel on animal handling at airports (FALP).

b) Safety, Welfare, and Cabin Health (ANC/CAPSCA)

- i. limitation to number, weight, and size of animals per passenger and per flight; (FLTOPSP)
- ii. requirements for carriers and restraint systems; (FLTOPSP)
- iii. training of flight personnel on managing pets in cabin or on board;
- iv. air quality and HEPA filtration; (AIRP/CAPSCA)
- v. information to passengers at the time of booking and reallocation procedures in case of allergies or phobias; (FALP)
- vi. floor protection; (ANC)
- vii. emergency evacuation procedures; (ANC/FLTOPSP/AIRP)
- viii. demonstration flights and practical tests to assess safety, compatibility and human and animal welfare; (ANC/FLTOPSP/AIRP)
- ix. inclusion of support animals in assistance programs for victims of air accidents.